



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Consultation générale portant sur les "Les infrastructures de transport en commun de la région de Montréal" (2)

Séance tenue à Montréal

Le mercredi 26 août 1987 - No 86

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Table des matières

Chambre de commerce de Montréal	CAE-4911
Conseil intermunicipal de transport de la Vallée du Richelieu	CAE-4923
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	CAE-4933
Conseil central de Montréal (CSN)	CAE-4947
Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM inc.	CAE-4960
Union des municipalités du Québec	CAE-4972

Intervenants

M. Jacques Rochefort, président

M. Jean-Guy Saint-Roch, président suppléant

M. Marc-Yvan Côté

M. Jean Garon

M. Jacques Chagnon

M. Francis Dufour

M. Charles Messier

M. Jean-Pierre Saintonge

Mme Pierrette Cardinal

* M. Marcel Daoust, Chambre de commerce de Montréal

* M. Alex Harper, idem

* M. Luc Lacharité, idem

* M. Julien Bussière, Conseil intermunicipal
de transport de la Vallée du Richelieu

* M. Pierre Bélanger, idem

* Mme Louise Gravel, Société de transport de la Rive-Sud de Montréal

* M. Georges Molini, idem

* Mme Marie Pigeon, idem

* M. Serge Bergeron, idem

* M. Pierre Authier, idem

* M. Daniel Paris, idem

* Mme Georgette Lepage, ville de Brossard

* Mme Claudette Carbonneau, Conseil central de Montréal (CSN)

* M. Guy Babin, idem

* M. Pierre Hamel, idem

* Mme Murielle Lebre, Regroupement des usagers du transport
adapté de la CUM inc.

* Mme Sylvie Lazure, idem

* M. Ronald Beauregard, idem

* M. Roger Ferland, Union des municipalités du Québec

* M. Jean-Bosco Bourcier, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 26 août 1987

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

(Dix heures dix-neuf minutes)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux dans le cadre du mandat qui lui a été confié par l'Assemblée nationale de tenir une consultation générale sur le document intitulé "Les infrastructures de transport en commun de la région de Montréal".

Aujourd'hui, nous recevons, dans l'ordre, les groupes suivants: la Chambre de commerce de Montréal, le Conseil intermunicipal de transport de la Vallée du Richelieu, la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, le Conseil central de Montréal, le Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM et l'Union des municipalités du Québec.

Pour chaque groupe, nous avons prévu une période d'environ 60 minutes réparties également entre les trois participants, c'est-à-dire 20 minutes au groupe pour nous faire la présentation de son mémoire, 20 minutes au parti ministériel, de même que 20 minutes au parti de l'Opposition officielle pour des échanges avec le groupe.

Sans plus tarder, je souhaite la bienvenue à notre premier groupe, la Chambre de commerce de Montréal; M. Daoust, nous vous demandons d'abord de nous présenter les personnes qui vous accompagnent pour l'information des membres de la commission et, par la suite, de prendre la vingtaine de minutes à votre disposition pour nous présenter les points essentiels de votre mémoire.

M. Daoust.

Chambre de commerce de Montréal

M. Daoust (Marcel): M. le Président, M. le ministre, mesdames et messieurs de la commission, permettez-moi de vous présenter à ma gauche, en premier lieu, le vice-président exécutif du Montreal Board of Trade, M. Alex Harper et, à ma droite, le vice-président exécutif de la Chambre de commerce de Montréal, M. Luc Lacharité.

Le document de consultation "Les infrastructures de transport en commun de la région de Montréal" pose des questions de fond sur les infrastructures, le financement et l'organisation du transport en commun dans la région de Montréal, toutes des

questions qui sont au coeur du débat public depuis de nombreuses années.

Chaque modification des règles du jeu a des conséquences importantes sur les différents partenaires qui y contribuent, en l'occurrence, les usagers, les municipalités et le gouvernement. Les enjeux sont significatifs.

Le ministère des Transports du Québec a invité les groupes et organismes intéressés au débat à exprimer leur opinion à la commission de l'aménagement et des équipements. Le gouvernement indique, dans son document de consultation, qu'il est à la recherche d'un consensus dans la grande région de Montréal. Les gens d'affaires se sont toujours intéressés à la question et entendent être partie prenante à cette recherche de consensus. Notre document constitue une contribution ponctuelle du milieu des affaires. La question est très complexe et, à cet effet, un comité conjoint vient d'être formé pour l'étudier plus en profondeur.

La Chambre de commerce et le Bureau de commerce de Montréal entendent fermement poursuivre leur réflexion sur les divers aspects du débat et participer activement à la recherche de solutions précises aux problèmes soulevés par la planification et le financement du réseau de transport en commun de la région de Montréal.

Dans le document de consultation qu'il vient de soumettre à l'attention des intervenants socio-économiques de la région de Montréal, le gouvernement manifeste le désir de réduire davantage sa contribution, en particulier sa participation au financement des infrastructures.

Le débat n'est pas nouveau. Le Chambre de commerce de Montréal et le Bureau de commerce de Montréal se sont plusieurs fois exprimés sur l'importante question du transport en commun à Montréal. En 1977, un colloque a été organisé sur le transport en commun dans la grande région métropolitaine. La chambre et le bureau ont présentés, en 1982, à la commission permanente des transports de l'Assemblée nationale, un mémoire intitulé "L'organisation et le financement du transport en commun à Montréal". À nouveau, aujourd'hui, la Chambre de commerce et le Bureau de commerce de Montréal jugent important d'intervenir.

M. Harper (Alex): Les principes directeurs. Pour la Chambre de commerce et le Bureau de commerce de Montréal, deux principes directeurs doivent guider l'analyse du transport en commun, à savoir: le transport en commun doit être envisagé comme l'une des composantes d'une politique d'aménagement régional; les infrastructures lourdes de transport routier et de transport en commun doivent être planifiées, financées et développées de façon intégrée. Ainsi, la problématique du transport en commun ne peut être dissociée de l'aménagement régional.

À cet égard, on assiste, depuis plusieurs années, à un important phénomène d'éclatement des villes, d'étalement urbain et d'éparpillement de la population et ce, au bénéfice des banlieues. Ce faisant, on accroît la demande pour de nouveaux investissements en transport au détriment d'une rentabilisation accrue des équipements existants.

Au plan des infrastructures, une politique générale et cohérente, de transport s'impose, englobant, à la fois, le financement des infrastructures de transport en commun et les infrastructures lourdes de transport routier: autoroutes, ponts, etc.

L'organisation du transport en commun. La recherche d'un meilleur encadrement institutionnel et d'une meilleure coordination parmi les organismes de transport en commun est au nombre des préoccupations soulevées par le document de consultation.

À cet égard, il est utile de rappeler les principes et l'argumentation soutenus par nos deux organisations lors du débat sur le livre blanc publié en 1982 sur le transport en commun dans la région de Montréal.

Dans l'hypothèse d'une autonomie locale en matière de transport urbain collectif, c'est par le processus politique que s'effectue le nécessaire arbitrage entre l'offre et la demande de services. Il est approprié qu'il en soit ainsi. Le contraire aurait pour effet d'occulter le véritable prix du transport en commun et d'encourager une philosophie qui privilégie une offre croissante de services.

Dans un contexte où elles sont responsabilisées, les autorités locales sont tenues de justifier la part du budget allouée aux divers programmes de dépenses, dont le transport en commun. Les gouvernements locaux fixent leurs priorités. C'est le niveau de taxation qui impose la contrainte globale quant à l'allocation des ressources disponibles.

Le transport en commun est une fonction locale. Une plus grande autonomie locale en matière de transport urbain collectif favoriserait un meilleur arbitrage entre l'offre et la demande de services. Nous croyons aussi que les opérations sont une responsabilité locale.

Tout en reconnaissant le principe voulant que le transport soit une fonction locale, il importe de préserver l'organisation actuelle du transport en commun assurée par la STCUM, la STRSM, la STL et une vingtaine d'organismes municipaux de transport.

Nous voyons la tarification et la planification dans une perspective régionale. Dans l'ensemble du débat sur l'encadrement institutionnel, la Chambre de commerce et le Bureau de commerce de Montréal croient que les décisions à caractère régional doivent faire l'objet d'un arbitrage entre les différents intérêts locaux. Il serait souhaitable que les mécanismes et les structures mis en place favorisent l'établissement d'ententes et de consensus au sein de la région. C'est le cas en particulier des décisions touchant la tarification. C'est le cas, aussi, des grandes décisions de planification des réseaux.

Si les différences de la région sur le plan des besoins doivent être reconnues dans le partage des responsabilités régionales et locales, la problématique du partage des coûts demeure cependant délicate. Les municipalités qui ne sont pas desservies par un service régional ne veulent pas en assumer les coûts collectifs. Il est impossible, par contre, de ne pas reconnaître l'importance des effets de débordement en matière de transport en commun. C'est que les mouvements des banlieues vers les zones plus urbanisées, en particulier vers le centre-ville de Montréal, sont considérablement plus nombreux que les mouvements effectués dans le sens inverse. Ces mouvements se produisent surtout aux heures de pointe, au moment où le service est le plus coûteux à offrir. Or, ces utilisateurs ne contribuent, via le prélèvement de la taxe foncière, qu'au réseau de leur territoire de résidence. Sur la rive sud, par exemple, de nombreux résidents empruntent la station de métro située à Longueuil pour se rendre au centre-ville. La question est: Quelle est alors la responsabilité financière des municipalités où résident ces usagers?

M. Lacharité (Luc): En ce qui a trait aux des infrastructures, le gouvernement, dans son document de consultation, remet en question l'opportunité d'en absorber en totalité le coût. Pour la Chambre de commerce et le Bureau de commerce de Montréal, le mode actuel de financement des infrastructures de transport en commun crée des attentes difficiles à contrôler et ne favorise pas une rationalisation du processus de décision. Le constat s'applique non seulement au transport en commun, mais également à l'ensemble des infrastructures routières. Face à cette situation, la mise en place de mécanismes permettant un contrôle plus rationnel des projets et des coûts qui

leur sont imputables serait désirable. Sur cette base, la Chambre de commerce et le Bureau de commerce de Montréal croient qu'une éventuelle participation des instances locales au financement des infrastructures de transport en commun est souhaitable.

Cette question mériterait, cependant, d'être analysée plus en profondeur, cela va de soi. Pour la Chambre de commerce et le Bureau de commerce de Montréal, la participation locale est un mécanisme pour instaurer une plus grande discipline décisionnelle. Une responsabilité accrue des paliers locaux de décision vaut non seulement pour le transport en commun, mais également pour les infrastructures lourdes de transport routier en milieu urbain.

Le gouvernement du Québec a plusieurs fois changé les modalités d'aide au transport en commun par l'adoption de décrets. Cette politique de gestion par décrets qui caractérise l'intervention du gouvernement est une grande source d'instabilité et d'incertitude quant au financement des infrastructures de transport en commun. Dans d'autres environnements, à Toronto, par exemple, les principes de financement du transport en commun sont inscrits dans une loi depuis 1977, ce qui assure une meilleure planification des dépenses des opérations et de l'organisation du transport collectif urbain.

Dans l'ensemble du débat sur les infrastructures existantes, fruit de décisions passées, la Chambre de commerce et le Bureau de commerce de Montréal souhaitent une plus grande stabilité des politiques du gouvernement provincial et le respect de ses engagements.

Plusieurs des nouvelles infrastructures ont eu pour effet de causer un certain surdéveloppement du réseau de transport en commun dans la région de Montréal en établissant un niveau d'offre de service supérieur au niveau de la demande. Le mode actuel de financement crée des attentes difficiles à contrôler. Le fardeau étant supporté par l'ensemble des contribuables québécois, les véritables coûts du transport sont masqués.

La ligne de métro no 5 entre les stations De Castelnau et Saint-Michel est un bon exemple de prolongement des infrastructures existantes entraînant des charges supplémentaires significatives. Dans le cadre des travaux du Groupe d'étude sur le financement du transport en commun, il a été calculé que les coûts additionnels de fonctionnement, imputables au prolongement du métro, devraient atteindre 109 700 000 \$ pour la période allant de 1987 à 1991.

Par ailleurs, le même commentaire vaut pour les infrastructures routières. C'était le cas, en particulier, de l'autoroute Ville-Marie dans l'est de Montréal. Le prolongement de l'autoroute 13 vers Mirabel est un autre

exemple de projet sans fondement économique, mais qui sera néanmoins, semble-t-il, entrepris parce que les véritables coûts du projet sont défrayés par l'ensemble des contribuables québécois.

La mise en place de mécanismes permettant un contrôle plus rationnel des projets et des coûts qui leur sont imputables serait désirable. Sur cette base, la Chambre de commerce de Montréal et le Bureau de commerce de Montréal croient qu'une éventuelle participation des instances locales au financement des infrastructures de transport en commun est souhaitable. Comme on l'a dit auparavant et on insiste, cette question mérite d'être analysée plus en profondeur.

La participation locale est un mécanisme pour instaurer une plus grande discipline décisionnelle. Il s'agit d'une voie de rationalisation des processus de prise de décision. En principe, c'est, d'ailleurs, une voie de responsabilisation des paliers locaux de décision qui vaut aussi pour les infrastructures lourdes de transport routier en milieu urbain.

L'optique que nous retenons est de faire supporter aux municipalités bénéficiaires une partie raisonnable du poids de leurs décisions d'investissement et de planification du réseau de transport. Nous croyons que le deuxième principe évoqué au début de ce texte doit prévaloir, à savoir que le financement du transport en commun s'insère dans le contexte global des infrastructures. Les politiques d'aide au transport routier et au transport en commun font partie intégrante du même débat et ne peuvent être analysées de façon isolée.

M. Daoust: La volonté du gouvernement du Québec de réduire sa participation au financement du transport en commun soulève de nouveau le problème du partage des coûts. À cet égard, la chambre et le "Board" désirent exprimer leur position sur une participation hypothétique des bénéficiaires non usagers et sur le mode actuel de partage des coûts.

À l'exemple d'autres villes nord-américaines et européennes, la participation des bénéficiaires non usagers, c'est-à-dire les automobilistes et les entreprises, au financement du transport en commun a, par le passé, été soulevée comme une source alternative de financement. Il convient d'en évaluer le bien-fondé.

L'argumentation à la base d'une participation des entreprises au financement du transport en commun repose sur les bénéfices retirés par une canalisation accrue de la clientèle vers les commerces et de la main-d'oeuvre vers les lieux de travail. Toutefois, la Chambre de commerce de Montréal et le Bureau de commerce de Montréal désapprouvent toute nouvelle ponc-

tion fiscale auprès des entreprises et ce, pour de nombreuses raisons.

Premièrement, la fiscalité municipale des entreprises prévoit déjà un traitement fiscal particulier pour cette catégorie de contribuables par l'imposition d'une taxe d'affaires. À cet effet, il apparaît pertinent de préciser la part fiscale dévolue aux entreprises commerciales et industrielles sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. En 1967, l'évaluation foncière représentait 16 300 000 000 \$, soit 34,4 % de l'évaluation foncière imposable. En ce qui a trait au rôle locatif, elle représentait 2 100 000 000 \$. En ce qui a trait à la taxe foncière, en 1986, elle représentait 366 000 000 \$, soit 17,4 % des revenus municipaux. Quant à la taxe d'affaires de 1986, elle représentait 266 800 000 \$, soit 12,8 % des revenus municipaux.

Par conséquent, les revenus provenant de la taxe d'affaires au niveau municipal compensent amplement pour les bénéfices découlant du transport en commun.

Deuxièmement, la proximité des réseaux de transport en commun se reflète dans la valeur foncière et locative des immeubles. Conséquemment, les charges fiscales accrues découlant de cette appréciation contribuent à compenser pour les dépenses reliées au transport en commun.

Troisièmement, qu'il s'agisse d'une taxe touchant le corridor du centre-ville ou d'une taxe sur la masse salariale, les options soulèvent à nouveau le problème de déséquilibre sur le marché. Toute perception additionnelle de fonds sur un segment géographique précis pourrait modifier la structure concurrentielle, désavantager les commerces et l'activité économique au centre-ville.

Finalement, soulignons que la mise en place d'une surtaxe touchant le centre-ville de Montréal va à l'encontre du principe de neutralité fiscale entre les entreprises et les autres contribuables, soit l'une des pierres d'assise de la grande réforme de la fiscalité municipale. Une telle surtaxe irait également à l'encontre de la tendance à l'élimination des surtaxes à Montréal.

Une révision du mode actuel de partage des coûts entre les trois partenaires du transport en commun (gouvernement, municipalités et usagers) ne devrait pas être entreprise avant d'avoir poursuivi les efforts de réduction de coûts et d'augmentation de la productivité des organismes de transport en commun. À cet égard, la Chambre de commerce et le Bureau de commerce de Montréal offrent leur collaboration à toute démarche en ce sens.

Par ailleurs, le document de consultation ne contient pas de données suffisantes permettant de juger de la nécessité de nouvelles infrastructures ou d'investissements majeurs dans le transport

en commun. Par conséquent, il est trop tôt pour se prononcer sur les besoins d'augmentation de taxes ou de prélèvements fiscaux supplémentaires. En somme, pour la Chambre de commerce et le Bureau de commerce de Montréal, la réduction des coûts et une productivité accrue dans la gestion du transport en commun doivent être accentuées.

Nous serions intéressés à prendre connaissance des études qui témoigneraient des efforts qui ont pu ou qui pourraient être faits dans ce sens et nous sommes disposés à contribuer à toute démarche qui permettrait d'atteindre ces objectifs. M. le Président, mesdames et messieurs, nous vous remercions de nous avoir écoutés.

Le Président (M. Rochefort): Merci de votre présentation. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci. Je pense que votre présence, ce matin, témoigne de l'intérêt que vous portez à la cause du transport en commun. Je suis très heureux que vous soyez là puisque c'est un peu l'autre côté de la médaille que l'on peut voir ce matin, étant donné tout ce qui circule dans l'air sur de nouveaux partenaires dans cette aventure qui est celle du transport en commun.

Il y a, je pense, une trame de fond qui traverse votre mémoire et qui veut qu'il y ait le moins de changements possible au plan des politiques gouvernementales et que les engagements passés soient respectés. Depuis 1980, il y a eu quatorze modifications des décrets concernant la politique d'aide au transport en commun. C'est peut-être bon de se le rappeler, car on entend plus souvent parler de ceux qui font mal que de ceux qui font bien. Sur ces quatorze changements, treize ont été faits par nos prédécesseurs et un par nous. Je pense que, sur les treize, pour rendre hommage à ceux qui les ont faits, plusieurs ont été faits pour élargir, pour en donner davantage. C'est assez rare qu'à ce moment le gouvernement reçoive des félicitations ou des remerciements. On en a fait un, nous, un changement, en 1987, au niveau des autobus. J'aurai l'occasion de rétablir un certain nombre de faits cet après-midi avec l'UMQ qui avait soulevé le débat public. On verra, à ce moment, ce qui s'est passé. Mais un changement de décret ou un changement de politique, je pense, à certaines occasions, que cela peut rejoindre l'objectif que vous poursuivez de réduction des coûts et d'une certaine rationalisation à l'intérieur des entreprises.

Le décret sur les autobus a fait passer la commande, qui était de 405, pour les trois prochaines années, à 333. La question qu'on devait se poser: Est-ce qu'on achetait des autobus en fonction des besoins ou si on achetait des autobus en fonction de la

subvention gouvernementale? Je pense que le décret qui a été passé a, au moins, le mérite de stabiliser un certain nombre de choses et de répondre à ces questions-là et on le fera de manière plus détaillée cet après-midi avec l'UMQ. Je le disais tantôt, vous êtes intervenus en 1977, en 1982 et en 1987, c'est donc une préoccupation constante. Vous parlez de politique générale et cohérente et vous avez fort raison de lier le transport en commun et le développement du réseau routier. On se parlera de l'autoroute 13 un peu plus tard. On y reviendra.

Une chose est certaine, c'est que la commission a pour but assurément de stabiliser l'intervention gouvernementale pour les dix prochaines années et d'avoir un plan de développement cohérent qui répond aux attentes au cours des dix prochaines années et c'est pour cela que nous nous réunissons ce matin.

Ma première question est la suivante: Puisque vous êtes davantage concernés par le territoire qui est desservi par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, comme citoyen et contribuable, croyez-vous, dans la répartition actuelle, pour ce qui est de la Société de transport de la communauté urbaine, que 44 % de participation au financement de la part du gouvernement du Québec, c'est le plafond que celui-ci peut atteindre ou devrait-il aller au-delà de 44 % dans sa participation financière au transport en commun vis-à-vis de la communauté urbaine?

M. Daoust: Écoutez, je pense que le point est plus global que cela. Je comprends votre question: 44 %, c'est beaucoup. D'autre part, cela a évolué au cours des années vers cela. Ce qu'on préconise, c'est de faire un examen plus en profondeur de l'ensemble des infrastructures, autant du réseau routier que du transport en commun, de responsabiliser les gouvernements municipaux dans les frais d'exploitation et d'acquisition d'immobilisations et d'avoir une politique standard. Maintenant, si on arrive et qu'on veut changer les règles du jeu, alors qu'on n'a même pas suivi cette procédure d'une façon stricte avant, à ce moment-là, on risque d'amener un bouleversement qui provoquera un éparpillement accentué du milieu urbain.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, là-dessus, on se suit et l'objectif, bien sûr, est de bien cadrer nos interventions pour les prochaines années. On veut aussi que le gouvernement ait son mot à dire lorsqu'il finance.

Ce n'est pas à vous que je vais apprendre les principes d'administration; le gouvernement, actuellement, subventionne les immobilisations, mais il n'a pas toujours autorité sur les décisions de ces

administrations. Donc, la participation gouvernementale, sur le plan financier, est très importante. Le budget global du Québec est d'au-delà de 800 000 000 \$, si on inclut le transport scolaire, donc, de manière plus générale, en ce qui a trait au transport en commun. Dans le cas du transport scolaire, on a, avec les intervenants du monde scolaire, une enveloppe fermée, qui a bien campé et stabilisé l'intervention gouvernementale pour les prochaines années.

Selon votre expérience, si le gouvernement du Québec arrivait avec une enveloppe fermée - parce que ce n'est pas le cas actuellement, c'est ouvert; alors, on n'est jamais capables de planifier nos besoins financiers aux fins du transport scolaire, compte tenu des politiques que nous avons aujourd'hui - une telle politique pour les cinq prochaines années serait-elle de nature à atteindre l'objectif de rationalisation dont vous parlez?

M. Daoust: Cela peut être un moyen, mais je pense qu'il ne faut pas perdre de vue que, si on isole le transport en commun et qu'on accentue par d'autres genres d'investissements le problème de l'éparpillement urbain - ce n'est pas uniquement à Montréal, je pense, que cela existe - à ce moment-là, on n'a pas regardé le problème dans sa globalité. On parle du transport en commun, mais cela a des débordements sur d'autres enveloppes que le gouvernement administre aussi.

Cela pourrait être une solution, mais je pense qu'il faudrait la regarder beaucoup plus à fond parce qu'on risque de limiter le problème à une seule enveloppe en excluant les autres éléments qui entourent cela.

M. Côté (Charlesbourg): Le phénomène de l'étalement urbain n'est pas spécifique à la région métropolitaine. C'est très largement vécu dans la région parisienne et partout. Il ne semble pas y avoir de solution miracle à cet attrait de l'étalement urbain pour certaines personnes qui, un peu mieux nanties, veulent aller s'implanter en banlieue.

Lors de la dernière grève du transport en commun, on a eu l'occasion d'écouter, d'entendre et même d'avoir des pressions de la part des commerçants du centre-ville de Montréal. Ceux-ci se plaignaient d'une perte d'achalandage d'à peu près 60 %. Je pense que cela traduisait très bien l'importance du transport en commun pour les commerces du centre-ville.

Historiquement, tout le transport en commun a été fait en fonction d'un centre-ville, donc de déversement et de rabattement en fonction d'un centre-ville. Vous dites clairement dans votre mémoire: Oubliez cela, on ne peut pas accepter une source de financement additionnelle, que ce soit sur le stationnement, sur le carburant ou toute

autre source de financement. Mais, n'y a-t-il pas une part de responsabilité ou une part d'intérêt de ces commerces à participer au financement du transport en commun, dans la mesure où il y aurait cette garantie de stabilité du transport?

(10 h 45)

M. Daoust: Je pense que, d'abord, comme on l'a dit tantôt, cette responsabilité se reflète un peu par ce que les commerçants et les gens d'affaires de Montréal paient, en plus des autres, dans leur évaluation, dans leur taxe d'affaires, etc. C'est une chose. L'autre chose, évidemment, et je reviens à ce que j'ai dit tantôt, c'est qu'il est important de responsabiliser les gens qui prennent des décisions. Cela s'est fait dans tout le Québec et, particulièrement, à Montréal, il y a eu des efforts incroyables pour raviver Montréal et en faire un moteur économique plus puissant, pour ramener les sièges sociaux, etc. Si on est pour être encore plus taxés, en plus des impôts, en venant s'installer à Montréal, je pense que ce ne serait pas propice au développement économique de l'ensemble du Québec.

Il faut examiner d'une façon très approfondie cette situation avant de prendre une décision de ce côté et cela nous inquiète beaucoup, parce qu'on paie déjà une part, en tant que gens d'affaires, dans l'évaluation des propriétés ou des immeubles locatifs qui sont au centre-ville.

M. Côté (Charlesbourg): Je sais que ma question ne vous plaira peut-être pas, mais je vous la pose quand même. Il existe, dans la région parisienne et dans d'autres régions de la France, le versement transport, qui est prélevé selon un pourcentage à partir de la masse salariale des entreprises qui ont plus de dix employés et qui ont un lien avec le transport en commun dans ce sens que les employés utilisent le transport en commun. Ce versement varie de 0,5 %, à Annecy, par exemple, à 2,5 %, dans la région parisienne, vu l'équipement lourd du transport en commun. Est-ce que vous vous êtes penchés sur cette possibilité de solution? À ce moment-ci, est-ce qu'on serait à même de mesurer les effets - j'imagine qu'il pourrait y avoir des effets si jamais une telle décision était prise - d'un versement transport?

M. Daoust: Pour être franc, on ne s'est pas penchés là-dessus. Mais la ligne de pensée qui nous guide, c'est qu'on vit au Canada où la concurrence, comme vous le savez, est extrêmement forte, dans les grandes villes, pour obtenir des projets gouvernementaux ou des projets d'affaires. Il faut être concurrentiel, c'est notre première prémisses.

M. Côté (Charlesbourg): Je posais, quand même, ma question parce que je sais que la trame de fond de votre mémoire, c'est: Allez donc voir s'il y a possibilité de rationaliser les coûts d'exploitation, avant même de trouver une nouvelle source de financement. C'est vraisemblablement là votre solution. Je reviens à ma question de l'enveloppe fermée. Est-ce que l'enveloppe fermée ne serait pas un moyen de responsabiliser davantage l'administration du transport en commun? Avec une enveloppe fermée, dans la mesure où les administrateurs locaux ont des bénéfices et ont des initiatives qui provoquent des bénéfices, les bénéfices leur restent. S'il y a des dépassements, c'est leur problème. Cela a le mérite, au moins, de stabiliser et de faire connaître le niveau d'intervention de la partie gouvernementale.

M. Lacharité: M. le ministre, si vous me le permettez, je ne sais pas si on est sur la même longueur d'onde ou dans la même ligne de pensée quand on suggère de vérifier ce qui se fait en Ontario ou dans la région métropolitaine de Toronto, par exemple, où on inscrit dans la loi les principes de financement. Est-ce qu'on est un peu dans la même veine quand vous parlez d'une enveloppe fermée pour cinq ans où les règles du jeu seraient claires? Peut-être qu'on répond un peu par cette question, finalement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais c'est parce qu'actuellement, cette politique... D'abord, la preuve est faite: quatorze décrets depuis 1980 pour modification, donc, il y a certains changements; une conjoncture politique assez difficile; Subvention pour le financement du métro à 100 % à Montréal, c'est important. Cela va un peu à l'encontre de ce que vous préconisiez tantôt, une participation du palier local peut davantage responsabiliser les choix. Dans ce sens, il n'est pas nécessaire de procéder par une loi pour bien camper, pour une période déterminée, l'intervention gouvernementale et la stabiliser. Il y a d'autres mécanismes qui peuvent le faire. On l'a fait dans le monde scolaire avec une enveloppe fermée, négociée pour trois ans, très claire, qui est immuable et indexée. C'est une entente contractuelle. Il y a moyen de le faire de la même manière. Cela n'a pas été fait jusqu'à maintenant.

Cela va un peu dans la même ligne de pensée, mais l'enveloppe fermée aurait le mérite de laisser aux autorités locales des profits, donc, de stimuler la recherche de l'efficacité pour un certain profit. S'il y a des dépassements, c'est leur problème.

M. Lacharité: Vous me permettez?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Lacharité: Vous parliez, évidemment, de notre préoccupation fondamentale, M. le ministre. Vous aviez raison quand vous l'abordiez et que vous l'interprétiez de cette façon. Mais, je pense qu'il ne faut pas perdre de vue que, comme trame de fond, on pose toute la question dans le contexte de l'aménagement régional. Quand on regarde les chiffres ou les courbes de croissance ou de décroissance de la population sur l'île de Montréal, cela nous inquiète énormément.

Il y avait eu, il y a quelques années - de mémoire, je ne peux pas être plus précis - une espèce de consensus politique des autorités municipales de la communauté urbaine et des autorités provinciales en ce qui a trait à l'option préférentielle d'aménagement qui visait clairement à essayer de redensifier Montréal ou, enfin, à empêcher que Montréal...

M. Côté (Charlesbourg): Se vide.

M. Lacharité: ...continue à se vider. Cela ne semble pas vouloir s'arrêter. On a senti un frein, mais est-ce qu'il y a des mesures? Cela nous inquiète énormément. C'est vraiment dans ce contexte global d'aménagement qu'on veut situer le débat qui, pour nous, est au cœur même de la question. Parce que le problème de l'avenir économique de Montréal - je pense, que tout le monde admet que cela a des retombées sur l'ensemble du Québec - je pense, c'est que Montréal est un peu l'épine dorsale de l'économie et cela nous inquiète énormément. Qu'est-ce qu'il adviendra de tout cela? Est-ce qu'il y a des volontés politiques? Je pense qu'on s'adresse maintenant au ministre de l'aménagement; évidemment, on ne veut pas sortir du débat non plus, mais, pour nous, c'est vraiment intimement relié.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'il y a, effectivement, cette prise de conscience au gouvernement. Je suis très heureux que cette prise de conscience déborde au niveau de Montréal et de toute sa couronne. Il fut un temps où la pensée et l'action de Montréal étaient davantage nuisibles que bénéfiques. D'après ce qu'on a entendu depuis hier, il semble bien qu'il y ait une volonté différente, une bonne collaboration et une bonne compréhension de la grande agglomération de Montréal. Je pense que ce qu'on a entendu depuis hier est très encourageant. Ce sont peut-être les bases très solides d'une complémentarité, au lieu d'une compétition féroce comme actuellement.

Alors, il y a cette volonté. Cela m'amène à vous poser ma question, probablement la dernière à cause du temps: Est-ce que, selon vous, l'offre de transport a actuellement besoin d'ajouts pour l'île de Montréal?

M. Daoust: On n'a pas eu le temps, d'abord, je dois le dire, M. le ministre, de faire des études en profondeur là-dessus, mais on a offert notre collaboration. On a formé un comité à la Chambre de commerce et au Board of Trade pour, justement, aller plus à fond dans le dossier.

M. Côté (Charlesbourg): J'oublie la 13: Je pense que c'est un débat qui fait partie de l'aménagement. On aura l'occasion d'en reparler éventuellement. Je veux, quand même, laisser la possibilité à mon collègue de Saint-Louis de poser une question.

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

M. Garon: M. le président, je vous remercie de nous avoir présenté votre mémoire. C'est vrai que je le trouve très intéressant parce qu'il aborde la question dans son ensemble. Je dois vous dire, par exemple, que j'ai été surpris des remarques faites par le ministre ce matin. Autant je l'avais trouvé cohérent hier, autant, ce matin, j'ai l'impression qu'il fait du "slalom" dans les problèmes ou qu'il met des problèmes dans les solutions. Je ne suis pas convaincu que les municipalités vont acheter plus d'autobus parce qu'elles en paient 35 % au lieu de payer 25 %, autrement...

M. Côté (Charlesbourg): Si le député veut attendre et garder cela pour cet après-midi, on va avoir du plaisir.

M. Garon: Oui?

M. Côté (Charlesbourg): Vous allez comprendre. Ne perdez pas votre temps là-dessus, on aura l'occasion d'y revenir cet après-midi.

M. Garon: Oui, oui. Je parle de responsabilisation. Je suis un peu surpris de cela, de voir qu'avec 65 % les municipalités sont responsables et qu'avec 75 % de subvention, elles ne le sont pas. Le ministre dit qu'il veut nous faire une politique de 5 à 10 ans ou de 10 à 20 ans, ça varie. Il semble que, dans tout ce qui nous a été dit depuis hier, la chose qui est prioritaire pour le ministre est celle qui semble la moins prioritaire pour vous, soit le prolongement de la 13. Dans tout ce qui a été discuté ici dans la journée d'hier, la seule chose dont on est sûr, c'est le prolongement de la 13. Et vous, à la page 19, vous dites que le "prolongement de l'autoroute 13 vers Mirabel est un autre exemple de projet sans fondement économique."

Et vous dites que la seule raison pour laquelle on semble vouloir la faire, c'est parce que l'ensemble des contribuables va payer plutôt que les corps locaux ou

régionaux. Vous l'énoncez, mais pourriez-vous nous dire pourquoi, à votre avis, ce n'est pas nécessaire et qu'il n'y a pas de fondement économique?

M. Harper: M. Garon, ce qui est arrivé avec l'autoroute 13, nous savons très bien que ça faisait partie de la décision du gouvernement fédéral sur l'avenir des aéroports internationaux de Montréal. Est-ce que cela a été le sujet d'une analyse économique exhaustive? Nous ne le croyons pas. Nous ne sommes pas certains que nous devrions mettre les ressources financières du gouvernement fédéral dans le prolongement de l'autoroute 13. Nous pensons qu'il y a d'autres priorités dans la région montréalaise qui devront être regardées avant l'expansion de l'autoroute 13.

M. Garon: Au fond, quand le gouvernement fédéral est prêt à mettre un certain montant d'argent, le gouvernement du Québec peut souvent le réaffecter à d'autres projets, ou en mettre plus sur un autre. On se rend compte qu'il y en a tant sur la 13, et tant sur les trains de banlieue, mais, apparemment, ce n'est pas assez pour les faire. Alors, souvent, dans une entente... D'après ce que j'ai compris de votre mémoire, vous voulez voir cela dans un ensemble, pas par pièces détachées, pas faire chacun un coin du casse-tête en se disant: On va arriver au casse-tête de toute façon, mais regarder cela dans un ensemble.

Habituellement, dans les discussions avec le gouvernement fédéral, il est possible de dire: On ne mettra pas ça là, là ou là. Mais le pot, en priorité, ça devrait aller à tel endroit où c'est plus rationnel. Moi, je constate aussi - depuis un bout de temps je suis un peu surpris - que l'exemple qui a toujours été Toronto, depuis une journée, est devenu la région parisienne. Mais je remarque que vous autres, vous êtes constants, vous êtes toujours dans Toronto.

M. Côté (Charlesbourg): Avec la région parisienne, vous devriez être à l'aise, étant donné vos antécédents.

M. Garon: Je vais vous dire que mes antécédents étaient plutôt sur le continent nord-américain, dans mon cas. Je ne sais pas si c'est à cause de l'arrivée du sommet francophone qu'on a réorienté le nouveau Conseil des ministres vers Paris, mais, en tout cas, on sait bien qu'on n'ira pas avec Quebecair.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ça coûte trop cher.

M. Garon: J'aimerais savoir pourquoi - parce que vous n'êtes pas les seuls à en avoir parlé - comme à Toronto, vous

préférez que le financement du transport soit inscrit dans une loi. Dans votre esprit, cette loi devrait comprendre quels éléments pour avoir la stabilité que vous souhaitez?

M. Daoust: Écoutez, M. le ministre a mentionné tantôt qu'il y a eu quatorze modifications par décret. Alors, ça démontre qu'on a un manque de stabilité au niveau des politiques et procédures. On essaie d'ajuster cela au fur et à mesure, mais ça rend la situation instable. Il faudrait qu'il y ait des règles de financement à l'intérieur d'une loi qui tendent vers une plus grande stabilité du financement. Mais, comme vous l'avez dit tantôt, c'est important de prendre le financement du transport dans sa globalité à cause des effets du transport routier pour avoir ce transport en commun et vice versa. C'est le point le plus important, notre premier constat au début du mémoire.

M. Garon: Hier, les gens de la communauté urbaine nous disaient que par ces nombreux décrets - ils n'ont pas parlé de décrets mais j'imagine que c'était grâce à cela - on était à peu près arrivé à un point d'équilibre et qu'ils souhaiteraient qu'une loi établisse ce point d'équilibre atteint. Ils voudraient que le financement du gouvernement du Québec, qui a atteint 44 %, se positionne à environ 40 %. Ils aimeraient que, dans une loi, on établisse que le financement du transport en commun par le gouvernement du Québec doit se situer à 40 %, mais dans un cadre de transport intégré, pas nécessairement 100 % pour le métro et un autre pourcentage pour d'autre chose, mais à 40 % dans son ensemble, tant par les usagers et tant par la municipalité. (11 heures)

Donc, ils nous disaient qu'on avait atteint maintenant un point qui était satisfaisant en termes de partage. Et même, ils proposaient que le gouvernement du Québec, qui paie 44 % actuellement, paie environ 40 %. Partagez-vous l'opinion de la communauté urbaine? À 40 %, ce serait un point d'équilibre intéressant en termes de répartition sociale des coûts, parce qu'il y en a une. On nous a fait part des chiffres en ce qui concerne les gens qui n'ont pas d'autos à Montréal, quelque 30 %, ainsi que les gens qui ont des revenus de moins de 15 000 \$, autour de quelque 30 % également. Estimez-vous qu'à 40 % la part du gouvernement du Québec serait satisfaisante, le reste étant partagé entre les municipalités, les usagers et de nouvelles sources de revenus à définir?

M. Daoust: Écoutez, le chiffre de 40 %... La Communauté urbaine de Montréal a peut-être fait les études nécessaires mais nous, nous n'avons pas fait les études en profondeur pour vous dire que cela devrait

être X % des dépenses. Ce qu'on dit, c'est qu'on devrait faire l'étude, mais ce qui est encore plus important, c'est qu'il faudrait peut-être s'efforcer d'augmenter la productivité et de réduire les dépenses avant de dire que c'est X % de ce qu'on achètera. Parce que l'on peut acheter jusqu'à la fin du monde et le pourcentage ne veut plus rien dire, ce sont des dollars absolus. Nous n'avons pas fait l'évaluation du pourcentage, sauf qu'on a un comité qui est formé et qui va se pencher sur ces questions, sur l'exploitation du transport en commun, etc., au cours du nouveau mandat qui va commencer à la Chambre de commerce de Montréal et au Board of Trade.

M. Garon: Quand ils parlaient de 40 %, vous aurez compris qu'il s'agissait d'un pourcentage basé sur un montant illimité.

M. Daoust: Sur un pourcentage, je veux dire que ce serait juste lancer quelque chose dans les airs parce qu'on n'a pas fait l'étude nous-mêmes.

M. Garon: Avez-vous pris connaissance du mémoire de la CUM?

M. Lacharité: Bien, il vient d'être rendu public, alors on n'a pas eu le temps. On en a pris connaissance dans les grandes lignes, mais on n'a pas eu le temps de l'analyser en profondeur parce que les délais ont été trop courts.

Comme M. Daoust le mentionnait, toute la question de l'exploitation et des coûts comme tels d'exploitation du transport en commun, on veut la regarder quant à ses effets sur l'économie de Montréal ou de la Communauté urbaine de Montréal. On veut regarder cela par le biais d'un comité conjoint qu'on met sur pied, le Bureau de commerce de Montréal et la Chambre de commerce de Montréal; c'est pour regarder cela en profondeur et travailler aussi en collaboration avec les autorités de la Communauté urbaine de Montréal.

M. Garon: Aux pages 17 et 18, vous énumérez les nouvelles infrastructures qui sont recommandées par différents groupes, comme "le parachèvement de la ligne de métro 5 de la ville de Saint-Michel jusqu'à Montréal-Nord et à Anjou; la modernisation de la ligne no 3 entre la Gare centrale et Deux-Montagnes; l'implantation de la ligne no 6, c'est-à-dire un métro de surface entre le centre-ville et Pointe-aux-Trembles; le prolongement du métro sur la rive sud de Montréal; l'extension du réseau de métro à Laval, etc." Vous dites: "Plusieurs de ces nouvelles infrastructures auraient pour effet de causer un certain surdéveloppement du réseau de transport en commun dans la région de Montréal en établissant un niveau

d'offre de service supérieur au niveau de la demande."

Dans votre esprit, quant aux travaux à effectuer ou aux choses à faire pour améliorer le transport en commun à Montréal, qu'est-ce qui vous semble prioritaire? Vous avez entendu parler de l'ensemble... Je vous ai énuméré les principales demandes. il y en a d'autres aussi qui ont été mentionnées ici. Mais, dans votre esprit, dans une perspective de rapport coûts-bénéfices si l'on veut, qu'est-ce que cela va apporter ou qu'est-ce que cela va résoudre par rapport à ce que cela va coûter? Qu'est-ce qui est prioritaire dans votre esprit?

M. Lacharité: Encore là, malheureusement, ce sont des projets qui ont été rendus publics dans des rapports antérieurs, mais il semblerait, d'après ce qu'on a pu constater du mémoire de la communauté urbaine, que le plan d'investissement aurait été modifié. Or, on n'a pas été capable de faire le constat. Dans le passé, les chiffres et les situations nous ont révélé qu'il y avait eu des erreurs commises en planification et on ne voudrait pas que cela continue. Et même avec le nouveau plan d'investissement qui semble avoir été révisé par la communauté urbaine, comme on vous le dit, à cause des délais trop courts, on n'a pas été capable d'analyser en profondeur ces questions.

Je pense que c'est un peu délicat d'essayer de préciser notre pensée sur les investissements à venir et on aimerait mieux analyser plus en profondeur ce que la communauté urbaine propose et regarder cela aussi par le biais de la question de l'exploitation des réseaux.

M. Garon: Je vais laisser...

Le Président (M. Rochefort): Merci, M. le député. M. le député de Saint-Louis, pour une période de trois minutes.

M. Chagnon: Compte tenu des engagements dans le temps, je vais essayer de synthétiser cette question. M. le président, vous avez parlé dans votre mémoire de l'importance de la fonction locale et de faire en sorte que les paliers locaux de gouvernement relèvent le défi de l'administration du transport public non seulement à Montréal, mais un peu partout au Québec. Je suis tout à fait en accord avec vous; toutefois, on remarque - on parle beaucoup de désengagement financier des parties aujourd'hui - que le véritable désengagement financier - en ce qui concerne le financement du transport en commun, relève davantage des contributions municipales au coût total des exploitations et des immobilisations.

Entre 1977 et 1987, les contributions municipales sont passées de 27 % à 23 %.

Les contributions des usagers sont passées de 44 % à 33 %. Et l'avenir que semble nous réserver la STCUM nous amène encore dans un désengagement des subventions municipales passant pour 1987 de 23 %, comme je le disais, à une projection, en 1997, de 21 %; même chose pour les subventions provinciales et en même temps pour les contributions des usagers. Est-ce que vous trouvez normal que ce désengagement municipal puisse correspondre avec votre volonté de fonction locale, d'administration locale et de responsabilisation locale?

Deuxième question, parce que le temps nous presse, semble-t-il, M. le Président: Comment concilier la volonté de légiférer sur le financement du transport en commun - comme cela se fait à Toronto, je veux bien le croire - tout en maintenant la position de fond qui est de faire en sorte de responsabiliser le niveau local d'administration? Ne serait-il pas plus opportun de faire en sorte qu'il y ait une entente contractuelle entre chacune des sociétés de Transport et le ministère des transports pour un financement basé sur une période triennale ou quinquennale?

Et dernière question: À la conclusion de votre mémoire, vous soulevez le problème et vous vous opposez aux nouvelles sources de financement telles que demandées par la STCUM dans son mémoire d'hier. Vous tirez une conclusion: D'autres avenues de financement. En plus d'une contraction des dépenses et d'une réflexion supérieure peut-être en ce qui concerne les dépenses faites par la STCUM, vous concluez que d'autres avenues devraient être explorées. Quelles sont les avenues que vous nous proposez à explorer?

Alors, ce sont mes trois questions, M. le Président. Je pense que j'ai respecté les deux minutes.

Le Président (M. Rochefort): Sûrement, sauf que vous avez peut-être oublié de laisser du temps à vos invités, mais on va leur permettre de répondre.

M. Daoust: Comme on l'a dit précédemment et je vais le répéter, on a voulu camper dans notre document ici notre vision basée sur ce qu'on a fait et sur les interventions qu'on a faites dans le passé quant à la question du transport en commun. C'est ce qu'on a fait. Maintenant, on n'a pas fait toutes les analyses et on n'a pas examiné les mémoires des autres intervenants d'une façon détaillée. Vraiment, ce serait très présomptueux de ma part d'essayer de répondre à vos questions en expert, ce que je ne suis pas. Mais, comme je l'ai dit précédemment, nous avons un comité qui a été formé et qui aura accès à des gens qui oeuvrent dans le milieu et qui nous permettront d' étoffer davantage notre position.

En fait, l'objectif, comme nous l'avons compris du document gouvernemental, était d'obtenir l'opinion des gens du milieu relativement aux politiques à développer dans l'avenir. On a essayé de camper nos objectifs et également notre philosophie relativement au transport en commun dans la région de Montréal.

Maintenant, il est clair qu'on a dit aussi qu'on veut participer au débat et on veut être partie intégrante en tant qu'agent socio-économique de la région et on entend le faire.

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

M. Dufour: Oui, je peux peut-être poser les questions directement. Vous parlez, quelque part au début, des effets de débordement. Vous posez le problème comme interrogation, mais vous ne donnez aucune hypothèse et aucune piste de solution. C'est volontaire, j'imagine, de votre part. Vous n'avez pas d'idée - c'est ce que ça veut dire - préconçue par rapport à cela.

M. Daoust: On constate le problème et on sait qu'il y a eu une volonté gouvernementale dans le passé d'essayer de le régler en posant certains gestes. Ce qu'on dit ici, c'est que le problème est toujours là et qu'il s'accroît. Ne relâchons pas la volonté qu'on avait dans le passé parce qu'on va vider les centres-villes un peu partout et particulièrement à Montréal. Là, on risque d'avoir une augmentation de coûts incroyable ou une réduction des coûts et un service qui n'est plus acceptable. En fait, comme je l'ai dit tantôt, c'est l'approche que nous prenons, mais on n'a pas développé ça à partir d'études spécialisées pour les fins du mémoire.

M. Dufour: Il semble que vous vous opposez aux nouvelles sources de taxation préconisées par la STCUM pour le transport en commun. Vous parlez, par contre, de taxation indirecte en disant que vous préféreriez une éventuelle participation des instances locales au financement des infrastructures. Il y a des coûts quelque part. Cela veut dire qu'elles paieraient "une partie raisonnable du poids de leurs décisions d'investissement et de planification", toujours en parlant des instances locales. Donc, les infrastructures, jusqu'à maintenant, à part le matériel roulant, ont toujours été payées par le gouvernement provincial. À ce moment, quelle est votre idée? Si les municipalités paient plus, il faut qu'elles refilent la facture à quelqu'un. Si la taxe est neutre, il faut que ce soit tout le monde qui paie.

M. Daoust: C'est un point de vue et c'est logique, ce que vous dites. D'autre

part, si les autorités, les paliers gouvernementaux doivent taxer davantage, ils vont peut-être restreindre davantage leurs budgets de dépenses. Je pense que c'est cela qui est le point.

M.. Dufour: Mais vous admettez que votre position est contraire à la position municipale qui nous a été exprimée depuis le début et aussi à l'expérience qu'on vit depuis que le transport en commun a été institué.

M. Lacharité: C'est-à-dire qu'on n'est pas convaincu que tous les efforts, dans le passé et maintenant, ont été faits là-dessus. Je pense qu'il y a une préoccupation quant à la productivité et à la réduction des coûts exprimée par les élus politiques de la Communauté urbaine de Montréal. C'est la question qu'on pose. S'il y a des études qui ont été faites dans ce sens, on aimerait y avoir accès. Si des études devaient être faites - si ça n'a pas été fait - pour arriver à atteindre ces objectifs de réduction de coûts et à améliorer les services, on aimerait bien y participer. Alors, quand on parle de responsabilisation au niveau local, tout le monde est d'accord avec le principe que le transport en commun est d'abord une responsabilité locale, même si, bien sûr, ça doit se faire dans un contexte d'aménagement et de concertation régionale. Il y a des mécanismes de financement et de taxation prévus dans le cadre de la Loi sur la fiscalité municipale. On la connaît.

C'est par ce biais, je pense... Et on croit que les autorités municipales revendiquent aussi les mêmes choses. Il s'agit de revoir le partage clair des responsabilités entre le gouvernement et les municipalités. Je pense que ça aussi, c'est une question fondamentale. Dans la mesure où les règles du jeu sont très clairement définies, que ce soit par une loi ou par un autre moyen, sur une base de plus long terme, je pense que les enjeux seront clairs et chacun saura où sa marge de manoeuvre commence et arrête. C'est un peu dans ce sens.

M. Dufour: Seriez-vous favorable à une taxe ou à un prélèvement de revenus - je ne sais pas comment l'appeler - sur un ensemble de secteurs? Hier, la ville de Montréal a avancé que ça pourrait être les douze MRC, plus la communauté urbaine qui devraient faire les frais des coûts. Cela pourrait être une nouvelle source de revenus pour l'ensemble. Cela ne vous touche pas directement, mais touche l'ensemble.
(11 h 15)

M. Lacharité: J'ai presque envie d'y aller par une question, M. Dufour, en guise de réponse. Maintenant que les plans d'aménagement ou les schémas d'aménagement des MRC de la région de référence de Montréal sont, à toutes fins utiles, terminés

- je ne me souviens plus des échéanciers, mais il me semble que ça devrait être terminé - qu'est-ce que ça donne? Quelle est la préoccupation des MRC en termes d'infrastructures routières dans le cadre de leurs plans d'aménagement qui ont sûrement été déposés adoptés? On n'a pas non plus ces données. Est-ce que, à ce moment-là, on pénalisera cette grande région économique par des politiques qui ne tiennent pas compte de l'ensemble des politiques du gouvernement, c'est-à-dire pour le reste du territoire? Il faut regarder cela aussi dans cet ensemble. Je ne pense pas que vous soyez les premiers à être sensibles à cette question des interrelations qui existent dans l'aménagement du territoire au Québec. Évidemment, notre préoccupation se situe dans un cadre beaucoup plus spécifique, qui est celui du territoire de la Communauté urbaine de Montréal, mais dans le contexte beaucoup plus grand de la grande région de recensement de Montréal.

Alors, quand on insiste pour dire qu'on ne peut pas isoler le problème du transport en commun et apporter des solutions sans tenir compte des politiques d'aménagement régional, c'est là qu'est la base de toute notre argumentation et le coeur du problème, en ce qui nous concerne.

M. Dufour: Il y a un déficit qui nous a été annoncé, hier, par le maire de la ville de Montréal, qui est de 25 000 000 \$. Vous nous dites: Pas de nouvelles sources de taxation. Le gouvernement a dit: On n'a presque plus d'argent. À moins qu'un miracle ne se soit produit, et il semble qu'il se produise... Vous ne voulez pas que les gens d'affaires soient taxés. Qui doit être taxé pour trouver ces 25 000 000 \$?

M. Daoust: Écoutez, je pense que le principe qui est important à retenir c'est qu'il faut réduire les coûts et qu'il ne faut pas avoir de déficits indus. Si on réduit les coûts, ceux qui seront taxés, il ne faudra pas les taxer au détriment du développement économique du Québec. On connaît une période économique qui est très favorable actuellement. On essaie de penser à long terme; il y a une concertation évidente qui apparaît actuellement chez tous les intervenants montréalais. Je pense qu'il ne faut pas commencer à réduire cela en amenant toutes sortes de possibilités et en laissant la possibilité également de créer des déficits dans l'avenir.

Notre point, c'est: Il faut réduire les coûts et il faut rendre plus productif le transport en commun.

Le Président (M. Rochefort): Merci. Cela met fin aux échanges avec les parlementaires. M. le ministre, très brièvement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, très brièvement. En conclusion, je voudrais remercier la Chambre de commerce de Montréal. Je comprends qu'il nous reste encore un peu d'ouvrage à faire, de part et d'autre, quant aux solutions, mais le message est très clair pour ce qui est de l'aménagement et de ses conséquences, de même qu'en ce qui concerne le transport en commun.

Je ne peux pas vous laisser sans vous dire qu'effectivement, selon le côté de la frontière où on se situe, la 13 est sans fondement ou elle est avec fondement. Cela fait partie de cette nouvelle collégialité de la grande région métropolitaine. D'un côté de la rivière, les choses sont justifiées, de l'autre, elles ne le sont pas, dépendamment de l'aéroport qu'on défend, j'avais compris cela.

Deuxièmement - et en vous laissant là-dessus - puisqu'on a parlé de comparaisons avec l'Ontario - pour laisser Paris quelques instants - il en coûte 15 % de plus par passager, en termes de coûts d'exploitation, au Québec qu'en Ontario. Cela m'apparaît extrêmement important et c'est une des avenues que vous avez soulevées. Peut-être que l'offre est trop élevée, peut-être qu'elle est trop chromée, mais, en tout cas, il y a un problème très important à ce chapitre. Je dois vous dire que, lorsqu'on se compare à l'Ontario, je suis heureux - c'est rendre hommage à ceux qui ont été là avant nous, parce que c'est un programme qui a été mis sur pied et largement engraisé par eux - que l'usager, en Ontario, paie 45 %, au Québec, c'est 33 %; que le gouvernement de l'Ontario paie 36 % et celui du Québec paie en moyenne 43 %; que les municipalités, en Ontario, en paient 18 % et qu'au Québec, elles en paient 24 %. Alors, il y a, quand même, une distinction très nette entre l'Ontario et le Québec, la comparaison supporte très bien ce que le Québec a fait depuis quelques années en termes d'appui au transport en commun. Il se situe d'emblée dans la catégorie des champions comme intervention gouvernementale. Merci.

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

M. Garon: M. le Président, je pense que le ministre a bien posé le problème. C'est une question de choix politique, au fond. Le gouvernement du Québec, jusqu'à maintenant, a été plus généreux parce qu'il était de type social-démocrate. M. le ministre a laissé entendre que comme en Ontario, c'est un gouvernement conservateur, au fond, les usagers plus pauvres devraient payer davantage. C'est un choix. C'est cela, les choix en politique. Les choix, c'est déterminer comment on veut que notre société fonctionne. Ce que j'ai remarqué hier et ce qui m'a frappé aussi, c'est qu'on a dit

qu'il y avait 35 % de la population dans la région de Montréal qui n'avaient pas d'automobile et qu'il y en avait 30 % qui avaient des revenus de moins de 15 000 \$ par année. Alors, je comprends, des fois, qu'on doit dire qui doit payer. Il y a un vieux principe qui dit que c'est mieux de faire payer ceux qui ont de l'argent que ceux qui n'en ont pas. Comme nous, nous sommes d'une formation qui est plus sociale-démocrate, on pense comme ça et c'est ce qu'on a appliqué dans le passé.

La communauté urbaine a dit qu'on avait atteint un point d'équilibre à travers tous ces décrets. Je suis un ancien officier de l'artillerie et j'ai remarqué qu'on ne tirait pas souvent sur la cible du premier coup. Parfois, on tirait un peu plus loin, parfois un peu moins loin et, à un moment donné, on atteignait sur la cible et on faisait tirer tous les canons. J'ai remarqué que la communauté urbaine nous a dit: Par plusieurs décrets, vous êtes arrivés à un point d'équilibre qui a un certain bon sens, maintenant, vous devriez mettre cela dans une loi. D'autant plus que l'Ontario a mis ça dans une loi. Encore là, c'est toujours un choix. C'est ça, un choix politique. C'est pour ça que la politique est une grande chose. Il y en a, parfois, qui sous-estiment la politique. La politique, c'est de faire ces choix. Qui doit payer, par exemple, c'est un choix. Selon qu'on fera payer plus ou moins les usagers, plus ou moins les municipalités et plus ou moins le gouvernement du Québec, derrière cela, il y a une pensée politique. Votre idée est aussi bonne que la mienne, remarquez bien. C'est une question de conception des choses. Ce que le ministre va dire, il a droit à ça, lui aussi. Mais c'est ça qui fait véritablement un choix et l'orientation d'une société. Ces débats permettent justement au gouvernement du Québec de faire de meilleurs choix afin que tout ça soit fait le mieux possible.

Pour avoir participé à ce débat, je voudrais vous remercier et, surtout, d'avoir pensé non pas par morceaux, mais dans un ensemble. Souvent, beaucoup de gens voient les arbres, mais il n'y en a pas beaucoup qui regardent la forêt. Je vous remercie.

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

M. Daoust: On vous remercie de nous avoir écoutés. Comme je l'ai dit, à la fin de la présentation, nous sommes intéressés, nous entendons participer au débat et nous sommes prêts à collaborer avec les instances.

Le Président (M. Rochefort): Merci de votre participation à nos travaux. J'invite maintenant le Conseil intermunicipal de transport de la Vallée du Richelieu à prendre place à la table de nos témoins.

Bienvenue parmi nous, messieurs. Je

vous demanderais de vous identifier et d'identifier la personne qui vous accompagne pour l'information des membres de la commission. Par la suite, vous pourrez utiliser la vingtaine de minutes qui est à votre disposition pour nous présenter les points essentiels de votre position.

Conseil intermunicipal de transport de la Vallée du Richelieu

M. Bussière (Julien): Merci, M. le Président. Ce matin, j'ai avec moi M. Pierre Bélanger, secrétaire-trésorier du Conseil intermunicipal de transport de la Vallée du Richelieu. Moi, je suis Julien Bussiès, président du conseil intermunicipal et maire de la ville de Beloeil.

Le Conseil intermunicipal de transport de la Vallée du Richelieu a participé aux travaux réalisés par les divers comités ministériels des CIT mis sur pied par le ministre des Transports, M. Marc-Yvan Côté. Il ne s'agit donc pas pour nous de reprendre intégralement les conclusions et recommandations de ces comités, mais plutôt d'apporter un point de vue particulier sur certains thèmes abordés par ces comités, et ce, à partir du vécu de notre propre organisme.

À la suite d'une mise en situation générale de notre CIT, nous aborderons la problématique organisationnelle en nous inspirant de certains points particuliers de notre réseau. Par la suite, nous traiterons de la problématique financière qui demeure un considérant de premier ordre, vu l'importance des sommes d'argent actuellement impliquées. Finalement, nous effleurons la problématique législative dans un souci d'une meilleure gestion de notre organisme.

Comme c'est souvent le cas lors de pareilles consultations, les intervenants soulèvent plus de problèmes qu'ils n'apportent de solutions et nous ne dérogerons probablement pas à cette règle. Toutefois, puisque la présente démarche vise essentiellement à jeter les bases d'un consensus entre les municipalités et le gouvernement, il s'avère souvent essentiel de soulever les bonnes questions afin qu'ensemble, par la suite, nous trouvions les bonnes réponses.

Mise en situation. Afin de mieux cerner le contexte à l'intérieur duquel les propos du présent mémoire s'inscrivent, nous vous présentons sommairement les principales caractéristiques de notre organisme tant au niveau de sa formation que de son organisation. Le Conseil intermunicipal de transport de la Vallée du Richelieu a été constitué par décret, le 5 décembre 1984, en fonction de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal. Il est composé des dix municipalités suivantes: Beloeil, McMasterville, Mont-Saint-Hilaire, Otterburn

Park, Saint-Basile-le-Grand, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Hyacinthe, Sainte-Madeleine, Sainte-Marie-Madeleine et Saint-Thomas-d'Aquin. Il regroupe ainsi un bassin de population de plus de 110 000 personnes.

Toutes les municipalités constituantes sont greffées à la route 116 qui constitue la colonne vertébrale de l'ensemble du réseau routier de notre territoire. Ce dernier se distingue du fait qu'il est limitrophe à la zone d'attraction de Montréal et renferme une ville satellite: Saint-Hyacinthe. Nous sommes donc en présence d'un milieu où le phénomène suburbain s'est manifesté tardivement, face à la rive sud immédiate de Montréal, bien que les liens économiques avec la métropole demeurent très serrés. En effet, près de 40 % des emplois occupés par la population active de notre milieu sont situés sur l'île de Montréal. Ainsi, les liens entre notre territoire et Montréal sont à la fois denses et fragiles: denses, puisqu'il s'agit de déplacements quotidiens dits pendulaires et fragiles du fait que l'on doit franchir le fleuve en des points stratégiques.

En ce qui concerne notre organisation, notre réseau de transport en commun s'articule à partir de la route 116 où nous retrouvons le circuit 98 qui relie toutes nos municipalités, soit à la station de métro de Longueuil, soit directement au centre-ville. Cet axe est doublé par un train de banlieue qui relie Mont-Saint-Hilaire au centre-ville, offrant une fréquence pour le moins limitée. Au circuit 98, se raccordent quatre lignes internes, soit la 91, à Saint-Basile-le-Grand, la 10 et la 11, à Mont-Saint-Hilaire, et la 12, à Otterburn Park. De plus, Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Hyacinthe possèdent leur propre réseau, indépendant de notre organisme.

Le CIT de la Vallée du Richelieu véhicule mensuellement plus de 70 000 passagers, et ce, surtout à bord des autobus de son principal transporteur, la STRSM. De son côté, le train de banlieue, exploité par le Canadien National et nullement intégré au CIT, véhicule mensuellement 25 000 passagers. Soulignons enfin que le CIT administre un budget annuel de plus de 2 500 000 \$ avec un déficit de plus de 1 000 000 \$.

Problématique organisationnelle. Dans cette partie, nous échafaudons notre réflexion à partir de trois principaux éléments qui nous concernent plus particulièrement, à savoir: les débarcadères à la station de métro Longueuil, la voie réservée sur le pont Champlain et le train de banlieue Montréal—Mont-Saint-Hilaire.

Mensuellement, plus de 60 000 usagers de notre réseau utilisent les débarcadères situés à la station de métro Longueuil. Pour le circuit 98 seulement, pas moins de 60 autobus y ont leur point de départ ou de destination quotidiennement. Toutefois, ces

débarcadères sont loués en exclusivité par la STRSM, alors que le site appartient à la ville de Longueuil. Une telle situation rend pour le moins illusoire l'article 10 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, qui oblige les CIT à demander des soumissions publiques pour le choix d'un transporteur, face à l'exploitation du réseau. En effet, comment notre CIT peut-il, de façon réaliste, envisager de conclure une entente avec un transporteur autre que la STRSM dans de telles conditions?

il s'avère donc important d'établir une procédure de sorte que les points de rabattement à caractère suprarégional comme celui identifié à la station Longueuil puissent bénéficier d'un statut particulier. De ce fait, un CIT tel que le nôtre aurait alors les coudees franches lors de demandes de soumissions pour le choix d'un transporteur. Si la situation actuelle persiste, l'exercice d'appels d'offres demeure, à toutes fins utiles, inutile.

Voie réservée sur le pont Champlain. Dans notre territoire, et ce, chaque mois, plus de 9000 usagers se rendent directement au centre-ville de Montréal. Ces derniers sont donc tributaires d'un service vulnérable puisqu'il repose sur une voie réservée plus ou moins fiable. En effet, son utilisation varie au gré des caprices de dame nature et du niveau de danger laissé au jugement des chauffeurs. De plus, cette voie est réservée en exclusivité à la Société de transport de la rive sud de Montréal.

Nous sommes parfaitement conscients que le problème est de taille. Toutefois, il fait image quant à la position ambivalente du ministère des Transports face à sa volonté de donner priorité au transport en commun. Alors que l'on met sur pied un système de voie réservée, on s'organise, d'autre part, pour ne pas réduire la fluidité des déplacements des automobilistes. Qui plus est, à compter d'octobre, le pont Victoria deviendra à sens unique à l'heure de pointe et les véhicules lourds, tels que les autobus, seront exclus.

(11 h 30)

À vouloir ménager les susceptibilités de tous, nous nous retrouvons en présence d'un transport collectif vulnérable sans pour autant que les problèmes de congestion automobile soient réduits de façon significative. Le ministère des Transports se doit donc de poser des gestes concrets afin de faciliter la traversée du fleuve pour les usagers du transport collectif. Les hypothèses sont donc nombreuses, mais nous pensons en particulier aux suivantes: donner un caractère permanent à la voie réservée de façon à la rendre fiable et sécuritaire, améliorer les infrastructures d'accès au pont Victoria, prioriser le passage des autobus et préconiser un autre service que celui axé sur le réseau

routier tel qu'un service de train, par exemple. Nous sommes d'avis qu'il est grand temps de cesser de donner préséance aux automobiles pour accéder à l'île de Montréal.

Le train de banlieue. Sur notre territoire, le service de train de banlieue s'est grandement détérioré, en particulier depuis la dernière décennie. Des 519 000 voyageurs enregistrés en 1976, nous en retrouvons moins de 300 000 en 1986. Cela représente une baisse de 42 %. Les causes sont à la fois nombreuses et complexes, et chacune à des degrés divers peut en revendiquer la responsabilité. Quoi qu'il en soit, nous sommes actuellement en présence d'un service de piètre qualité, qui ne répond nullement aux aspirations des usagers potentiels de notre territoire. C'est ainsi que notre CIT s'est vu en quelque sorte dans l'obligation de concurrencer par un service d'autobus bien articulé un type de service qu'il favorise.

En effet, nous sommes d'avis que le train de banlieue doit devenir, pour la rive sud, un axe de rabattement pour les autres modes de transport collectif et même individuels. Toutefois, ceci n'implique pas nécessairement pour nous que le réseau doit se prolonger dans notre territoire. Ainsi, l'établissement d'une gare intermodale à la limite de notre région pourrait se révéler une hypothèse intéressante.

Nous sommes parfaitement conscients que la mise en forme d'un tel réseau nécessite non seulement d'importants investissements, mais d'abord une volonté ferme de réalisation de la part des divers organismes de transport impliqués, et nous incluons, bien sûr, la STRSM.

La problématique financière. Au niveau du financement, nous désirons attirer l'attention de la commission sur certains problèmes particuliers auxquels nous sommes confrontés, à savoir: le financement de notre organisme en début d'année budgétaire; l'ambiguïté entre les dépenses d'exploitation et les dépenses d'administration, et les quotes-parts impayées aux anciens transporteurs.

Le financement en début d'année. Les CIT doivent produire, au mois de juillet précédant l'année financière, une estimation budgétaire préliminaire, alors qu'en octobre ils doivent adopter leur budget définitif. Le ministère des Transports est donc informé longtemps à l'avance des sommes qu'il sera appelé à subventionner dans l'année à venir. Pourtant, les CIT reçoivent rarement le premier versement de leurs subventions à l'exploitation avant le mois de mai de l'année financière en cours. Ceci signifie que nous devons absorber sur une période d'environ cinq mois la totalité des dépenses encourues. En ce qui nous concerne, le montant en cause s'élevait à plus de

300 000 \$ en mai de cette année. Soulignons que les frais d'intérêt encourus ne sont aucunement admissibles aux subventions. Une telle situation, vous en conviendrez, est contraire à tout principe d'une saine administration.

Nous sommes d'opinion que le ministère des Transports doit revoir sa politique de versement des subventions à l'exploitation. À ce titre, nous croyons que la politique établie par le ministère des Affaires municipales face au versement des subventions au fonctionnement pour les MRC aurait avantage à être appliquée au sein des CIT, c'est-à-dire qu'une avance de 25 % de la subvention à l'exploitation soit versée dès le début de l'année financière. Cette avance serait rajustée en fin d'année, lors de la réclamation pour le dernier trimestre. Une telle politique aurait pour effet de réduire sensiblement le fardeau financier des municipalités face aux CIT.

Dépenses d'exploitation et dépenses d'administration. Dans son rapport, le comité ministériel des CIT sur le financement a largement explicité la question. Sans vouloir prêter de mauvaises intentions au ministère des Transports, nous croyons que ce dernier cherche à maximiser les éléments de dépenses liés à l'administration puisque ce type de subvention est plafonné, contrairement aux subventions à l'exploitation. C'est ainsi que par les directives internes émises par le ministère au printemps 1986, on nous a avisés que les dépenses liées à la commission, aux agences ou à la billetterie sont considérées comme des dépenses administratives et non liées à l'exploitation, et ce, rétroactivement à 1985. En ce qui nous concerne, il s'agit d'un manque à gagner d'environ 70 000 \$. Nous appuyons donc sans réserve l'option 3, préconisée par le comité ministériel des CIT sur le financement, qui recommande que le programme d'aide reconnaisse sans distinction et sans plafonnement les dépenses d'exploitation et les dépenses administratives.

Les quotes-parts impayées. Très brièvement, il s'agit ici de montants en litige face à l'expropriation de Métropolitain Provincial et de Métropolitain Sud en 1984. À la suite de ces expropriations, les municipalités concernées se voient dans l'obligation de participer au déficit des entreprises sans qu'elles aient pu se prononcer sur le mode de répartition des déficits.

Les municipalités membres de notre CIT se sont toujours refusées à payer, et pour cause. Les sommes ainsi en litige sont de l'ordre de 100 000 \$, c'est-à-dire les factures de 1983 et 1984. Nous appuyons d'emblée la recommandation du comité ministériel des CIT sur le financement pour que les quotes-parts des municipalités desservies par la STRSM en 1983 et au cours de l'année 1984 soient assumées à 100 % par

le gouvernement, conformément aux déclarations ad hoc de M. Michel Clair, alors ministre des Transports.

La problématique législative. À ce titre, nous serons brefs puisque le comité ministériel des CIT sur le financement a adopté une position qui reflète bien nos positions. Il demeure important que le cadre législatif ne soit pas une entrave à la bonne marche d'un service qui nécessite souvent des réajustements à l'intérieur d'une période de temps limitée. Toutefois, nous devons être conscients que ces réajustements s'appliquent au transport de personnes et que le souci d'information doit être priorisé. En effet, les usagers ne sont pas uniquement les utilisateurs d'un service, ils en sont aussi les financiers. Il en est de même pour les membres des divers conseils municipaux qui sont eux aussi impliqués financièrement et qui doivent disposer du temps nécessaire pour prendre des décisions éclairées.

De plus, nous préconisons des échanges plus formels entre CIT lorsqu'il s'agit, entre autres, de l'établissement d'un service qui affecte un autre CIT. Actuellement, la loi ne donne pas, à l'avis formulé par un CIT face aux intentions d'un CIT voisin, un pouvoir coercitif, alors que, selon nous, l'avis d'un CIT devrait aller au-delà d'un simple point de vue. À plusieurs égards, les dispositions de la loi n'ont pas progressé au même rythme que les organismes à qui la loi s'adresse. Il s'avère donc nécessaire de procéder à des réajustements de façon à ne pas alourdir indûment un processus déjà fort complexe.

En conclusion, la présente commission parlementaire doit, selon nous, être le présage d'une orientation nouvelle de la part, non seulement du ministère des Transports, mais de tout le gouvernement face au transport en commun. À la lumière de l'expérience torontoise, il s'avère urgent que le gouvernement passe à l'action.

Dans le document *Le transport en commun*: un choix régional, produit par le ministère des Transports en 1981, nous pouvons lire, dans la toute première phrase: "Dans le but de consolider le tissu urbain, d'améliorer la qualité de la vie et de diminuer la consommation énergétique, le gouvernement du Québec a clairement affirmé sa volonté de privilégier les transports collectifs, et ce, particulièrement dans la région de Montréal." Et, pourtant, en 1987, nous sommes toujours en présence d'initiatives des plus timides en faveur du transport en commun. Nous sommes d'avis qu'on doit envisager tout le réseau du transport des personnes comme ne reposant pas uniquement sur un système routier.

D'autre part, le ministère des Transports se doit de réaliser que les politiques qu'il privilégie et le choix qu'il retient ont un impact déterminant sur

l'aménagement et le développement du territoire. Nos voisins ontariens semblent l'avoir compris depuis déjà de nombreuses années. Dans le "Metro Toronto Plan": "...les responsables de l'étude ont reconnu le besoin fondamental de gérer l'espace en y intégrant la fonction "transport", compte tenu de ses effets structurants déterminants." Ainsi, il s'avère essentiel que les orientations que retiendra le ministère des Transports se fasse de concert avec des ministères et organismes ouvrant à d'autres niveaux.

Finalement, puisque la présente consultation vise à jeter les bases d'un consensus entre les municipalités et le gouvernement, ce dernier se doit de considérer les conseils intermunicipaux de transport comme des organismes ayant largement évolué depuis 1985. Cette considération doit donc se traduire dans les modes de financement retenus ainsi que dans la législation. À ce titre, des correctifs s'imposent. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Merci de votre présentation. M. le député de Lévis, pour les échanges.

M. Garon: Justement, j'aimerais que vous poursuiviez après le dernier paragraphe. Vous terminez en disant: "Finalement, puisque la présente consultation vise à jeter les bases d'un consensus entre les municipalités et le gouvernement, ce dernier se doit de considérer les conseils intermunicipaux comme des organismes ayant largement évolué depuis 1985. Cette considération doit donc se traduire dans les modes de financement retenus ainsi que la législation. À ce titre, des correctifs s'imposent."

Si vous aviez à continuer un peu pour expliquer davantage, que diriez-vous concernant les voies et les avenues que vous ouvrez dans ce dernier paragraphe?

M. Bussièrès: Si je comprends bien votre question, M. le député, lorsqu'on dit que des correctifs s'imposent, je donne comme exemple la question du financement. On dit que, lorsqu'on dépose nos prévisions budgétaires pour l'année subséquente, on devrait nous verser, tout comme pour les MRC, un montant d'argent préliminaire pour commencer l'année. Les demandes de subvention des CIT se font tous les trois mois et, si la subvention nous parvient quatre ou cinq mois plus tard, il est évident que nous devons nous financer par des emprunts bancaires.

M. Garon: Est-ce votre seule demande?

M. Bussièrès: Pardon?

M. Garon: Est-ce votre seule

considération, les 25 %...

M. Bussièrès: Non. Pour les autres considérations, il y a également le plan organisationnel. Si, par exemple, nous voulons changer nos horaires et le service que nous donnons, nous devons déposer des avis de motion, des règlements et l'avis du ministre, à certaines occasions, est nécessaire. Pour cela, on doit s'y prendre assez longtemps d'avance. Nos usagers doivent être informés de ces modifications, ce qui devient extrêmement inutile sur le plan du transport en commun.

M. Garon: Maintenant, par rapport aux trains et aux autobus, ce n'est pas dit explicitement, mais on a le sentiment que l'un concurrence l'autre et que l'un enlève du volume à l'autre. Pourriez-vous y aller un peu... Vous parlez, à la fin, d'une gare intermodale, au bout, et que les gens pourraient faire un choix, si j'ai bien compris...

M. Bussièrès: Oui.

M. Garon: Pourriez-vous être plus explicite par rapport à ce que vous laissez entendre sans le dire dans votre mémoire?

M. Bussièrès: Voici la situation. Le train de banlieue existe depuis de très nombreuses années. Avant que le CIT ne soit formé, c'est la Société de transport de la rive sud de Montréal qui avait la responsabilité du transport, de Saint-Hyacinthe à Longueuil. Nous n'avions pas de service au centre-ville. Le seul service qui existait au centre-ville, c'était le train de banlieue, de Mont-Saint-Hilaire à la gare centrale de Montréal. Le train de banlieue, c'était un train le matin et un train le soir. Alors, il est évident que, pour ce qui est de l'achalandage, ce n'est pas la même clientèle. Lorsque nous avons eu la responsabilité des CIT, dans le même corridor, nous avons pris Saint-Hyacinthe—Longueuil et nous avons ajouté un service jusqu'au centre-ville à notre circuit d'autobus. Donc, il est évident qu'en ajoutant un circuit jusqu'au centre-ville à nos autobus, on concurrençait le train de banlieue. La raison est simple. Pour obtenir plus de personnes, plus de nos citoyens et de nos citoyennes dans le transport en commun, la seule façon de le faire est d'avoir un service d'autobus qui se rend au centre-ville. À ce moment-là, comme je viens de le dire, c'était la concurrence directe avec le train de banlieue.

M. Garon: Et là, qu'est-ce que vous souhaitez?

M. Bussièrès: Pour nous, c'est évident -

je ne suis pas inquiet de le dire ici ce matin - le train de banlieue Mont-Saint-Hilaire--Montréal, dans sa forme actuelle, nous n'y croyons pas. C'est un fait et je n'ai pas peur de le dire. Je l'ai dit à maintes reprises, à titre de président du CIT et à titre de maire de la ville. Par contre, notre problème, c'est de traverser nos gens sur l'île de Montréal. La voie réservée du pont Champlain, quoi qu'en pense notre transporteur, est une voie que nos gens utilisent lorsqu'ils en ont besoin, soit à cause d'une tempête, soit à cause de la pluie, peu important les raisons. Ce sont ces matins et ces soirs que la voie réservée ne sera pas utilisée. Dès qu'un usager utilise votre transport en commun et que vous lui dites: En 45 minutes, on te descend au centre-ville de Montréal et qu'il - vous me pardonnerez l'expression - se ramasse au centre-ville, à Place Bonaventure, 45 minutes plus tard, c'est certain que, lorsqu'il peut reprendre son automobile, cet individu reprend son automobile. Je ne veux pas exagérer ici ce matin, car cela n'arrive pas 20 fois par mois, c'est évident. Mais le seul fait de dire que cette voie réservée tient de cette façon... On ne peut pas construire un service de transport en commun, on ne peut pas vendre à notre population un transport efficace qui va vous amener au centre-ville de Montréal en 30 ou 45 minutes.

Ce qu'on préconise, ce n'est peut-être pas aussi fantastique et phénoménal qu'un monorail de 50 000 000 \$ qui traverse le fleuve Saint-Laurent. Nous avons les infrastructures ferroviaires qui passent par le pont Victoria et qui vont à la gare centrale. À la jonction de la 1X6 et de la 30, à notre avis, il serait facile d'aménager une gare intermodale où nos citoyens, notre population pourrait décider d'aller en automobile et de prendre le train pour traverser sur l'île de Montréal - on parle d'environ 15 minutes pour traverser sur l'île de Montréal et d'une quinzaine de minutes pour aller de notre territoire à cette gare de rabattement, ce qui fait 30 minutes. Également, tous nos autobus, nos circuits d'autobus qui vont au centre-ville pourraient facilement se rabattre à cette gare intermodale et nous calculons, de cette façon-là, que c'est une permanence assurée. Nous pourrions vendre certainement un système de transport semblable.
(11 h 45)

M. Garon: Pensez-vous que le gouvernement devrait mettre de l'argent additionnel dans le système de train? Ou, plutôt, est-ce que vous allez jusqu'à penser qu'éventuellement l'autobus va remplacer le train?

M. Bussière: Évidemment, si le train n'est pas utilisé comme système pour traverser sur l'île de Montréal, nous allons être obligés de souffrir le véhicule routier.

M. Bélanger (Pierre): Une caractéristique de notre milieu, c'est que la voie ferrée et la route 116 sont parallèles. Donc, à partir du moment où le service de train de banlieue s'est détérioré, automatiquement, en tant qu'organisme, notre responsabilité par rapport au transport en commun, c'était d'améliorer le transport par autobus. On venait concurrencer le train de banlieue et dans une ligne parallèle à la route 116, donc directement en concurrence.

Ce qu'on souhaite, c'est une hiérarchie dans le transport en commun aussi simple que celle qu'on retrouve dans des services d'aqueduc ou d'égout, c'est-à-dire que vous avez votre collecteur, puis vous avez les distributrices. À partir de là, le train de banlieue peut sans doute devenir le collecteur à partir duquel les autobus viennent se rabattre au niveau de la gare intermodale. On parle d'autobus, on pourrait parler aussi d'automobiles. Il vient un temps où l'automobiliste réalise qu'il y a un genre de "break-even point". Il est tanné de voir l'autobus ou le train passer en avant de lui et il se dit: Cela serait peut-être bon que je prenne le train. À partir de là, il faut créer une hiérarchie à cause de la détérioration du service de train de banlieue. Notre hiérarchie se base à partir d'un service d'autobus du service routier qui n'est pas vraiment favorisé au niveau des voies de déplacement, en particulier lorsqu'on arrive au pont Champlain.

L'usager, c'est aussi un client. Quand une personne réalise qu'il y a une tempête de neige ou du brouillard, mettez toutes sortes de conditions, elle se dit: Moi, je vais essayer le transport en commun. Par la suite, elle réalise que cela ne va pas plus vite que son automobile, parce que la voie réservée, on ne peut pas l'utiliser, elle est dangereuse. Donc, l'autobus se trouve dans la même voie que la voie de circulation ordinaire et la personne se dit: Qu'est-ce que cela me donne de plus de prendre l'autobus, dans mon auto, ce serait la même chose? Ce client potentiel ne réalise pas, en utilisant le transport en commun de façon sporadique, les avantages qu'il pourrait y retrouver. À partir de ce moment-là, cela ne devient pas un acquis potentiel. C'est pour cela qu'on dit que la voie réservée est sûrement intéressante, mais, dans le contexte actuel, on ménage la chèvre et le chou. On veut avoir un transport en commun qui se déplace bien tout en ne pénalisant pas le transport routier, le transport automobile, le transport privé. On pense qu'il viendra un temps où on ne pourra pas toujours fonctionner de cette façon-là. Il faudra faire un choix.

Comme on vous l'a dit au début, on pose des questions. De là à trouver les solutions ce matin, c'est une autre paire de manches. Il va falloir, une bonne journée qu'on s'arrête, quand on parle de politiques

coercitives, puis dire: Nous autres, on favorise vraiment le transport en commun et on prend les moyens. Si on s'oriente vers un transport en commun à caractère routier, cela risque de se faire au détriment du transport automobile parce qu'on utilise les mêmes voies.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je remercie le député de Lévis d'avoir pris la relève pendant mon absence pour un appel téléphonique.

M. Dufour: Il a bien fait cela.

M. Côté (Charlesbourg): Sûrement. C'est un homme qui a l'expérience des responsabilités ministérielles.

M. Bussière, je suis très heureux de vous accueillir aujourd'hui. Je me souviens qu'un des problèmes soulevés ce matin avait fait l'objet de notre rencontre historique et vous m'aviez, à ce moment-là, appris un certain nombre de choses que je ne connaissais pas. Vous en avez fait mention ce matin, en particulier au niveau des quotes-parts, compte tenu de l'engagement de l'un de mes prédécesseurs aux Transports, M. Clair, qui avait été en cela appuyé, du temps de l'Opposition, par le ministre actuel des Affaires municipales, M. Bourbeau. Cela faisait un document et un problème à régler puisque c'était une simple question financière.

Je pense que votre mémoire reflète très bien les problèmes encourus par les jeunes organismes de transport en commun que sont les CIT, donc, cette période de mise au monde et, forcément, d'ajustements nécessaires qui devront intervenir au cours de la prochaine année, et qui ont été passablement élaborés par les quatre comités qu'on a formés à la suite des rencontres que nous avons eues le 19 août 1986. On est en mesure maintenant de procéder à la phase finale de nos rencontres à ce sujet-là, compte tenu que chacun de ces quatre comités parlait: premièrement, d'interface rive nord, deuxièmement, d'interface CUM et rive sud, troisièmement, de financement et, quatrièmement, de train de banlieue.

On attendait, bien sûr, la tenue de cette commission parlementaire pour enclencher par la suite nos rencontres finales quant aux suites à donner aux recommandations de ces quatre comités. Prenons, dans un premier temps, le dossier des quotes-parts, qui est quand même un problème qui traîne depuis un certain temps et qui implique la CUM, la Société de transport de la rive sud de Montréal, certaines municipalités locales et, par ricochet, compte tenu des engagements pris

à l'époque par M. Clair, le gouvernement du Québec.

Une proposition a été transmise à la CUM de la part du gouvernement à la suite de cette recommandation, et nous attendons la réponse officielle de la CUM. On a eu certains échanges avec elle qui nous permettent d'espérer que la proposition transmise soit acceptée et qu'on puisse régler. Bien sûr, je comprends que le palier municipal souhaite que le gouvernement règle à 100 %. Vous êtes de bons tacticiens, de bons politiciens, vous savez que cela ne se réglera pas comme cela. Et la proposition est claire, on a chacun, à trois paliers différents nos responsabilités, et la proposition qui est sur la table, c'est: un tiers, un tiers, un tiers. Dans la mesure où la CUM nous donnera une réponse officielle, on va régler le dossier une fois pour toutes et il sera oublié, celui-là.

Vous pariez de certains aménagements en ce qui a trait à la loi, c'est clair, et nous aurons ultérieurement cet automne des rencontres avec les quatre comités et avec les CIT. Donc, cette table souhaitée en permanence pour tenter de régler des problèmes va siéger au cours de l'automne et aboutir au printemps 1988 avec une loi, des amendements à la loi.

Vous soulevez deux points quant à la politique actuelle en ce qui concerne les versements des subventions à l'exploitation. Premièrement, ce problème est très important pour vous comme pour nous, puisque certains réajustements à cette politique auront des implications financières majeures, très importantes, puisque la volonté du législateur et de l'administrateur à l'époque était de faire porter ces paiements sur deux années financières. Pour le rattrapage, on devrait payer sur douze mois - quinze mois maintenant - causant des problèmes assez importants sur le plan financier. Alors, c'est une question de marge de manœuvre gouvernementale et, à ce niveau, on pourra voir éventuellement ce qu'on peut faire.

Quant à l'autre problème soulevé, la classification des dépenses, c'est un problème réel et j'imagine qu'au cours de l'automne on sera capable de trouver des aménagements qui feront en sorte de vous soulager un peu et qui seront acceptables de part et d'autre. Donc, comme vous pouvez le constater, un certain travail a été fait, par les comités et, lorsqu'on va se rencontrer, ce sera pour se dire des choses.

Je me limiterai ici à une question, parce que mon collègue de Saint-Hyacinthe a manifesté de l'intérêt pour votre CIT. À la page 4 de votre mémoire, il est dit, à "Débarcadères à la station Longueuil", au deuxième paragraphe: "Une telle situation rend pour le moins illusoire l'article 10 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de

transport dans la région de Montréal, qui oblige les CIT à demander des soumissions publiques pour le choix d'un transporteur, face à l'exploitation du réseau." Il y a des bouts que je ne comprends pas. Pourriez-vous m'éclairer, parce que mes spécialistes me disent que l'article 4 de la loi permet de conclure un contrat avec un transporteur, sans procéder aux demandes de soumissions publiques? Qu'est-ce qui ne va pas entre votre version et la nôtre?

M. Bussière: Oui, je demanderais au secrétaire-trésorier, plus tard, de faire une intervention. Sur cette question, je demanderais à M. Pierre Bélanger d'expliquer. C'est que le problème que nous avons vécu... Nous ne sommes pas toujours tenus d'aller en soumissions, et c'est peut-être le cas là. Le problème que nous avons vécu lors de la formation du CIT, c'est que nous sommes allés en soumissions publiques et un des soumissionnaires était de 450 000 \$ meilleur marché que l'autre. Pas nécessaire de dire que ce n'était pas la STRSM. Nous avons, à ce moment, essayé de négocier les débarcadères à Longueuil. La situation est devenue tellement aberrante, étant donné le temps que nous avions... Si ma mémoire est fidèle, nous avons trois mois, je crois, pour signer un contrat avec un transporteur lors du début des CIT. Nous avons commencé à négocier des débarcadères à Longueuil et nous avons réalisé, avec nos procureurs, que le fonds de terrain, évidemment, appartenait à Longueuil, parce que c'est situé dans la ville de Longueuil, que les débarcadères étaient la propriété de la STCUM et qu'ils étaient loués par la STRSM. Nous avons essayé de relever tous ces documents et nous nous sommes rendu compte à la fin que cela aurait été extrêmement difficile à ce moment - parce que c'était le début des CIT - d'obtenir un ou deux débarcadères. Je sais que le transporteur de Sorel à Longueuil, par exemple, descend ses voyageurs à côté du Holiday Inn, à Longueuil. C'est évident que ce CIT peut se permettre cela, je ne sais pas combien il y a de véhicules par jour, mais, lorsqu'on parle de 80 ou d'une centaine de véhicules sur notre territoire, on ne peut pas demander aux gens d'embarquer à l'air libre dans les autobus ou de descendre là. Il fallait absolument avoir des débarcadères et nous nous sommes rendus à l'évidence que nous n'aurions pas été capables, avec le peu de temps que nous avions, de signer un contrat. Donc, nous avons dû nous asseoir avec la STRSM et négocier un contrat extrêmement serré pour qu'au moins la différence entre le contracteur privé et la STRSM soit acceptable. En ce qui concerne l'obligation d'aller en soumissions, est-ce que c'est un fait selon l'article 4, je ne me le rappelle pas.

M. Bélanger (Pierre): En réalité, le fond du débat ne porte pas vraiment sur la question de l'obligation ou non d'aller en soumissions publiques. C'est le fait de dire que, dans notre cas actuellement, on n'a pratiquement pas le choix. On ne demande pas nécessairement que la loi soit modifiée pour ne pas nous obliger à aller en soumissions publiques. Au contraire, on pense que c'est une chose nécessaire. Mais, d'un autre côté, on se réveille avec des soumissions où on nous dit: Écoutez, voici notre soumission dans la mesure où les CIT seront prêts à faire des pressions de façon telle que les quais soient disponibles, de façon telle que la voie réservée aussi nous soit disponible. Ce qui fait qu'on a une soumission, ne connaissant pas les échéanciers de réalisation ou d'accessibilité aux équipements, qui en fait, sont majeurs pour notre réseau. Ainsi, on se voit limité et obligé de revenir toujours au même transporteur qui, peut-être, est conscient de la situation. On ne veut pas dire qu'il en abuse, ce n'est pas ce qu'on dit. Ce qu'on dit, par contre, c'est qu'on aimerait de temps en temps avoir le choix dans ce domaine. Il nous semble que, strictement, pour que notre CIT puisse faire des pressions dans ce domaine, c'est quand même un pouvoir qui est réduit.

M. Côté (Charlesbourg): Seulement un petit mot, M. le Président, qui est bien plus un commentaire et une prise de position qu'une question. Vous soulevez deux problèmes: voie réservée et accès aux quais. Cela fait partie des problèmes soulevés par les CIT. C'est curieux de voir que de grandes organisations de transport en commun viennent ici demander la contribution gouvernementale, de manière substantielle, et ont très peu de condescendance vis-à-vis d'autres organismes de transport qui ont les mêmes fins. Il ne faut pas oublier que ces équipements sont subventionnés à 75 % par le gouvernement. Peut-être que j'ai le temps de passer le message. Il va falloir que les grands respectent les petits s'ils veulent être respectés par plus grands qu'eux. Dans ce sens, le message est très clair.

En ce qui concerne les voies réservées, c'est beaucoup plus compliqué, mais, en ce qui concerne les quais, c'est un des problèmes auquel on va s'attaquer pour le régler rapidement, de consentement ou de force. C'est clair que c'est un problème qui va être réglé à plusieurs égards et à plusieurs endroits sur le territoire de la communauté urbaine, à Laval et sur la Rive-Sud aussi. Que ceux qui ont à entendre le message l'entendent dès maintenant et qu'ils commencent à trouver des solutions, parce qu'on arrive. Merci.

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

M. Dufour: C'est évident que le ministre peut bien se surprendre de ce qui se passe dans les relations intermunicipales, ce n'est pas un problème d'aujourd'hui. C'est la course à l'argent. C'est clair que les grosses commissions de transport, si elles ne sont pas obligées par loi, ce qu'elles cherchent, ce sont des revenus. Cela ne me surprend pas. Le contraire m'aurait surpris. Ce n'est pas la charité, ce sont des gens qui veulent des revenus et ils ont quelque chose en main pour aller en chercher. Donc, ils forcent, ils forcent pour les avoir. C'est évident que, s'il y a des prises de position gouvernementales pour que des ententes se fassent plus obligatoirement, je ne pense pas que ce soit un problème insoluble, il faut le constater. (12 heures)

Dans votre mémoire, vous parlez des différences qu'on fait entre l'administration et l'exploitation. Il y a un montant de 70 000 \$ qui a été retenu quelque part et cela remontait à 1985. Est-ce que ce problème est réglé au moment où on se parle?

M. Bussière: Non. C'était la situation en ce qui concerne les frais de terminus. Dans nos prévisions budgétaires, il y avait les frais du terminus de Longueuil. C'est assujéti aux subventions pour les frais d'exploitation. En ce qui concerne Saint-Hyacinthe, il y a des aménagements de terminus et il y a également une agence qui vend des billets. À l'heure actuelle, les frais que nous indiquions dans nos prévisions budgétaires étaient de l'ordre de 30 000 \$, 35 000 \$ par année. Ces sommes, on nous les a refusées au chapitre des frais d'exploitation. Évidemment, le problème n'est pas solutionné à l'heure actuelle. Nous avons quand même du travail à faire de notre côté, en ce sens que cette commission aux agences en ce qui concerne Saint-Hyacinthe... Il y a des frais de terminus qui devraient être payés par des subventions parce que c'est certainement de l'exploitation. Vous savez, c'est très difficile... Je ne sais pas, M. Dufour, je peux faire le parallèle entre l'évaluation foncière et l'article 65 dont on a discuté bien longtemps, à savoir...

M. Dufour: ...je la connais un peu, oui.

M. Bussière: ...qu'est-ce qui sert à l'exploitation dans un réseau de transport et qu'est-ce qui est impliqué dans l'administration. Est-ce que la vente de billets, c'est de l'administration ou si vous avez besoin de vendre des billets pour exploiter votre réseau? C'est aussi marginal que cela, la question de savoir ce que c'est.

Au moment où on se parle, ce n'est

pas réglé, mais, par contre, nous sommes convaincus qu'avec les demandes additionnelles et la façon dont nous allons procéder, le ministère des Transports va être très compréhensif sur le fait qu'il y avait des frais d'exploitation subventionnables au terminus de Saint-Hyacinthe.

M. Bélanger (Pierre): Ce qui arrive aussi, c'est que la subvention à l'exploitation est de 75 % tandis que la subvention à l'administration est de 25 000 \$, plus 0,05 \$ l'usager, ce qui fait qu'on est plafonné. Donc, tout ce qui dépasse ce plafond est directement imputable aux municipalités tandis que la subvention à l'exploitation, à la limite, n'a pas de plafond, ce qui fait qu'on va chercher 75 % en subventions. Il est évident que, pour nous qui considérons les commissions aux agences comme faisant partie des frais d'exploitation, cela devient, à ce moment-là, subventionnable à 75 %. Tandis que, quand on verse cela au chapitre de l'administration, la minute où on atteint notre plafond, les municipalités défraient les coûts à 100 %.

M. Dufour: Si je comprends bien, votre CIT a été mis sur pied en 1985, pas avant, n'est-ce pas?

M. Bussière: En 1984.

M. Dufour: En 1984?

M. Bussière: En décembre 1984.

M. Dufour: Comme on retourne jusqu'en 1985, cela veut dire qu'en 1984 on vous a oubliés?

M. Bussière: On n'en avait pas, c'était la STRSM.

M. Dufour: C'était en période de rodage et de mise en place. C'est cela?

M. Bussière: Les premières prévisions budgétaires ont été déposées pour 1985. Évidemment, des états financiers, on comprend que cela prend peut-être un peu de temps à vérifier. On a su en 1986 que ces dépenses n'étaient pas subventionnables sur le plan des frais d'exploitation.

M. Dufour: Si le ministre avait été ici, j'aurais bien aimé qu'il comprenne cela. On parle de gares intermodales qui vous obligent à signer un contrat avec la municipalité de Longueuil ou avec la STRSM pour les contrats de transport d'usagers. Cela veut dire que le ministre peut vous obliger, par loi, bien sûr, à aller sur le quai, mais c'est un manque de revenu pour la corporation de Longueuil, de la rive sud. Donc, il y a des échanges. En supposant que le ministre règle

le problème - en tout cas, ce seront ses problèmes pour Longueuil et il s'arrangera avec les autres commissions de transport - mais supposons que le problème n'est pas réglé, qu'est-ce qui vous empêche de vous faire un quai de débarquement quelque part?

M. Bussière: Il n'y a rien qui nous y empêche, mais je peux vous faire un scénario. Nous décidons de faire descendre nos usagers... D'ailleurs, il faut les faire descendre à la station de métro Longueuil parce que notre service, à Longueuil, va au métro. Je ne sais pas si vous connaissez Longueuil. Si vous êtes capable de me trouver une place où nous pouvons négocier, avec la ville de Longueuil, des infrastructures de débarcadères aux alentours du métro, vous me le direz et cela me fera plaisir de négocier avec la ville de Longueuil.

M. Dufour: À moins d'emprunter le fleuve.

M. Bélanger (Pierre): Effectivement, dans votre question, quand vous dites: quelque part, justement, on ne peut pas mettre cela n'importe où. On peut sans doute trouver un endroit à Longueuil, mais ce ne sera pas nécessairement près de la station de métro. Donc, à partir de ce moment-là, on parle d'un site qui appartient à Longueuil, on parle de quais qui sont directement accolés à la station, donc, on parle du point de mire, du point essentiel de débarquement. C'est ce qu'on vise sinon cela devient un petit peu futile de penser de mettre cela quelque part dans le stationnement, aux alentours de la station.

M. Dufour: C'est parce que dans votre mémoire vous parlez de la limite de votre parcours. Alors, la limite, ce n'est pas nécessairement Longueuil.

M. Bélanger (Pierre): Oui, mais cela est relié à un autre aspect. On parlait surtout du train de banlieue* On se dit que, pour nous, il n'est pas essentiel de penser à un service de transport sur rail - qu'il soit rapide ou semi-rapide - qui doit nécessairement s'étendre jusqu'à Saint-Hyacinthe ou Saint-Hilaire.

Pour nous, ce qui serait important, c'est de s'en aller au moins, je dirais, dans la première couronne suburbaine de Montréal qui pourrait être délimitée aux alentours des promenades Saint-Bruno et de la 30, dans la région de Saint-Bruno. À partir de ce moment-là, on créerait la hiérarchie entre un pôle à caractère, suprarégional et une desserte hiérarchisée à l'intérieur du CIT. Ce serait régional au niveau de la ligne 116 et local au niveau des municipalités à l'intérieur du CIT. Mais cette hiérarchie-là, actuelle-

ment, n'existe qu'en fonction d'un réseau routier et elle est tributaire du transport privé des automobiles parce que les autobus se fondent dans la circulation automobile.

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

M. Messier: Merci beaucoup. Juste une remarque et, après cela, quelques questions. M. Bussière, concernant la municipalité de Saint-Thomas-d'Aquin, je pense que le maire a dû vous faire certaines représentations parce que vous dites que les municipalités constituantes sont greffées à la route 116, sauf que Saint-Thomas est à quelques kilomètres de la route 116. Et je pense que vous avez déjà dû recevoir des représentations pour exclure Saint-Thomas-d'Aquin du CIT.

Une voix: ...

M. Messier: Pas encore? Cela viendra parce qu'il m'en parle souvent. Il y a d'autres municipalités, comme Sainte-Rosalie et Saint-Dominique, qui devraient faire partie du CIT si Saint-Thomas-d'Aquin fait partie du CIT.

Peut-être quelques questions concernant la voie réservée sur le pont Champlain. Je pense que vous avez la même vue que la société de transport dont on va entendre le mémoire tout à l'heure. Vous dites qu'il faudra donner un caractère permanent à la voie réservée. Est-ce que c'est la seule hypothèse que vous regardez sur le pont Champlain? Vous parlez aussi du pont Victoria et de donner un accès sur le pont Victoria aux autobus. Est-ce que vous voyez d'autres solutions que strictement la voie réservée sur le pont Champlain pour donner un accès sur l'île?

M. Bussière: Nous ne sommes évidemment pas des experts dans les infrastructures, mais il reste que, si on regarde cela froidement, comme je l'ai dit au tout début, lorsqu'un usager utilise le transport en commun et vous lui garantisiez ni plus ni moins un horaire de parcours, il devient assez souvent difficile de le tenir. Si on regarde la structure du pont Victoria - on va oublier le pont Champlain pour le moment - on s'est laissé dire, et on l'a dit dans le rapport, que les deux voies seront à circulation unique vers Montréal. Et on a appris dernièrement que le CN a refusé la circulation des véhicules, de la STRSM sur le pont Victoria.

Nous premièrement, on se demande: Est-ce qu'on veut préconiser le transport en commun ou le transport par automobile? Si on veut préconiser le transport collectif, on

se demande si les infrastructures du pont Victoria, en ce qui concerne le porte-à-faux pour les véhicules, ne pourraient pas être renforcées pour permettre aux autobus de passer dessus. Cela pourrait être des circuits d'autobus à sens unique sur l'île de Montréal; ce ne serait assujéti à aucun problème, à aucun obstacle, et l'horaire pourrait être définitivement respecté. C'est notre vision des choses.

Quant au pont Champlain, je ne sais pas de quelle façon la voie réservée pourrait être faite autrement que dans le sens de la circulation, et vous savez la frustration que cela va comporter pour certains automobilistes. Au lieu d'avoir trois voies d'accès au pont Champlain, ils en auront seulement deux le matin et deux pour sortir le soir, et l'autobus aura sa propre voie. C'est une question de sécurité et c'est une question de permanence. Évidemment, il y a d'autres avenues. Nous, on préconiserait bien plus le train de banlieue ou un système ferroviaire se rendant directement au centre-ville, avec tous les autobus se rabattant à cette gare intermodale-là au lieu de s'en aller au centre-ville de Montréal.

M. Messier: Située à Saint-Hubert ou à Brossard, peu importe. Mais en parlant de gare intermodale, je pense que vous n'entrez absolument pas dans les vues de la société de transport parce que là vous parlez de complémentarité face au transport en commun et au train de banlieue pour se diriger vers Montréal. Je pense qu'il y aurait un compétiteur à la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal. Est-ce que la gare intermodale située, disons, sur la rive sud immédiate, à Brossard ou à Saint-Hubert, peu importe, pourrait empêcher ou donnerait un meilleur accès? D'après moi, cela donnerait un meilleur accès à l'île de Montréal, mais cela aurait quoi comme perte importante de revenus pour la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal?

M. Bussière: Nous essayons depuis longtemps de concevoir quelle serait la différence entre avoir des autobus de transport pour aller au centre-ville de Montréal, que ce soit de Boucherville, de Brossard, de Longueuil, de Saint-Lambert, de Sainte-Julie, de Beloeil ou d'ailleurs, s'ils se rabattraient tous, les autobus de ce circuit, à cette gare intermodale et avoir un train pour traverser au centre-ville de Montréal. Une chose pourrait aussi être étudiée - d'ailleurs, je n'ai pas peur de me tromper en énonçant cela - c'est que les autobus qui viennent du centre-ville de Montréal reviennent à la fin pratiquement vides. Nous sommes convaincus qu'une gare intermodale dans ce sens pourrait certainement amener un retour d'usagers dans ces mêmes véhicules. Je ne crois pas personnellement qu'il y aurait

perte. C'est de cette façon qu'on veut rejoindre les représentants de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal - je ne sais pas s'ils sont ici en arrière de moi - mais il est évident que le train de banlieue, pour eux, ce n'est pas une chose qui les a bien tracassés depuis nombre d'années, parce que nous savons pertinemment qu'ils ont une société de transport. Nous sommes conscients qu'il faut qu'ils l'exploitent. Ils ne peuvent pas demain matin se départir d'une société de transport semblable. C'est de cette façon que nous voulons, nous, gagner au change; la société, à notre avis, va également y gagner au change et les usagers de notre population vont y gagner. C'est de cette seule façon que nous pourrions nous entendre pour avoir un système de transport ferroviaire traversant l'île de Montréal.

M. Messier: Une dernière question, parce que le temps s'écoule rapidement. Est-ce que la société de transport a un monopole avec vous, parce que c'est le seul transporteur? Est-ce que vous êtes contents de la société de transport concernant la négociation en ce qui concerne les...

M. Bussière: Oui.

M. Messier: Cela va bien?

M. Bussière: Ah oui! Nous avons un très bon service. D'ailleurs, nous allons en reconduction pour deux ans dans le contrat.

M. Messier: Parfait! Merci.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je veux m'excuser auprès de M. Bussière, il s'agissait de quelques téléphones d'intendance. Quand le ministre des Transports assiste à une commission parlementaire pendant trois jours, cela peut retarder des choses.

Alors, je vous remercie de votre participation et je veux tout simplement signaler aux municipalités qui régleront très bientôt, nous l'espérons, leur problème de quote-part, qu'elles vous devront une fière chandelle puisque c'est vous qui nous avez sensibilisés à ce problème d'une manière très importante et urgente. L'ensemble des problèmes soulevés reflète très bien, je pense, la problématique des CIT de banlieue, avec la problématique d'accès à l'île, avec tout ce que cela comporte comme problèmes. L'automne sera propice pour bien compléter les ententes avec les CIT quant aux aménagements sur le plan législatif, et quant à certains messages, qui ne pouvaient pas être plus clairs qu'ils l'ont été tantôt,

concernant les accommodements à des équipements payés à 75 % par le gouvernement. Cela est très clair- Merci et bonne chance.

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

M. Dufour: En fait, je vais remplacer mon collègue, le porte-parole officiel, pour vous remercier de la quote-part que vous avez apportée à cette commission. Je veux souhaiter avec vous que le ministre des Transports trouve toutes les solutions, ce qu'il n'a pas réussi jusqu'à maintenant. Donc, il semblerait qu'il ait des solutions qui ne soient pas devant nous. Nous souhaitons que cela fasse l'unanimité et, surtout, que cela rende le plus de services possibles à la population sans diminuer la qualité des services, qu'on les augmente et au meilleur coût possible. Je pense que de ce côté on va concourir au maximum à rendre le monde plus heureux. Merci beaucoup.

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

M. Bussière: M. le Président, je vous remercie infiniment et je vais retenir les paroles du ministre des Transports, soit que les grands devraient parler aux petits. Vous savez, nous avons une appréhension en venant ici ce matin, car on a vu hier ce qui s'est passé avec la CUM. Nous étions extrêmement mal à l'aise; nous ne savions pas si nous devons venir présenter un mémoire avec seulement deux personnes ce matin. Ce qu'on demande tout simplement - et c'est un fait - c'est que les grands prennent en considération les nouveaux CIT comme nous. Et on doit être là pour se parler. Quand on parle de transport en commun qui affecte notre territoire, la décence exige tout simplement qu'on parle ensemble. Merci, M. le Président et merci aux membres de la commission.
(12 h 15)

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

J'invite maintenant les représentants de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal à prendre place à la table de nos invités.

À l'ordre, s'il vous plaît!

Bienvenue parmi nous. Je vous demandais de nous présenter les personnes qui sont à la table pour l'information des membres de la commission et, par la suite, de nous présenter votre mémoire. Nous avons prévu, comme pour tous les autres, une vingtaine de minutes. Vous nous avez fait **part** que vous auriez de la difficulté à entrer dans votre temps. Je vous dis immédiatement que le temps qui dépassera les 20 minutes sera retranché de la période

prévue pour les échanges avec les parlementaires.

Société de transport de la Rive-Sud de Montréal

Mme Gravel (Louise): Louise Gravel, présidente de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal.

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

Mme Pigeon (Marie): Marie Pigeon.

M. Bergeron (Serge): Serge Bergeron, gestionnaire de fonds.

M. Authier (Pierre): Pierre Authier, directeur de la planification.

Mme Lepage (Georgette): Georgette Lepage, maire de Brossard.

M. Paris (Daniel): Daniel Paris, vice-président à l'administration à la STRSM.

Mme Gravel: Cela va?

Le Président (M. Rochefort): Oui.

Mme Gravel: M. le Président, Mmes et MM. les membres de l'Assemblée nationale, M. le ministre, je tenterai d'entrer à l'intérieur des 20 minutes. Cependant, comme je pense que notre texte est très intéressant, même si cela dépasse de quelques minutes, j'en suis certaine, cela ne vous paraîtra pas très long.

Notre mémoire a trois objectifs: cerner le contexte dans lequel évolue la STRSM; vous exposer notre point de vue sur la problématique du transport en commun dans la région de Montréal; énoncer nos priorités quant aux problèmes ainsi que nos préférences quant aux solutions.

Le gouvernement actuel a une philosophie que nous avons essayé de bien saisir. La position du ministre des Transports reflète d'ailleurs clairement cette philosophie, notamment à l'égard des deux points suivants: les futurs investissements en équipement de transport devront découler de besoins définis avec précision et devront avoir un taux plus élevé de rentabilité.

Le ministre reconnaît aussi qu'une part importante des projets de nouveaux équipements impliqueront plus d'une autorité organisatrice. Il nous a semblé pertinent d'accorder également notre réflexion à la pensée gouvernementale sur la gestion des sociétés publiques exprimée dans les rapports Gobeil et Fortier.

Le rapport Gobeil propose des objectifs relatifs à la gestion des programmes qui nous ont paru particulièrement pertinents: l'idée

de privatiser certains services dans le cas où cela leur permet de mieux atteindre leurs fins, l'idée d'alléger la réglementation et d'éliminer celle qui a des effets de "disfonctionnement" et l'idée de mettre en place un cadre administratif qui incite à une gestion plus serrée des programmes gouvernementaux. Par contre, les bases sur lesquelles repose l'idée de remettre en question la politique d'aide au transport en commun ne nous semblent guère correspondre à notre réalité.

Le rapport Portier vise quant à lui à déterminer comment et quand certaines sociétés d'État doivent être transférées au secteur privé. Il dégage deux options que nous trouvons valables, soit la transformation d'une société d'État en organisation sans but lucratif et l'octroi de contrats de gestion à l'entreprise privée.

Chez nous, par comparaison avec la région métropolitaine de Montréal, le développement du transport en commun est dans une courbe ascendante. Ajoutez à cela la croissance économique récente de la région et il devient évident qu'il faut se préparer à un accroissement important des déplacements et à une flambée de la demande de liens nouveaux entre la rive sud et Montréal. En conséquence, le gouvernement doit inscrire la rive sud dans la programmation des investissements des dix prochaines années car ce territoire a des besoins pressants en infrastructures de transport. La planification du transport en commun ne peut plus se faire en ne tenant compte que d'un seul territoire juridique. La planification doit désormais englober tous les territoires de la région montréalaise en même temps.

Sur la rive sud, les grandes orientations quant au développement des infrastructures de transport sont connues. Elles ont fait l'objet de propositions spécifiques dans notre schéma d'aménagement. Ce schéma d'aménagement reconnaît l'importance de doter la région de deux axes de liaison par transport en commun avec Montréal, soit l'axe du métro Longueuil et l'axe du pont Champlain. Il a fait chez nous l'objet d'un consensus évident.

J'aurais mauvaise grâce de terminer le tableau du transport sur la rive sud sans toucher un mot de la performance de la STRSM. Les traits marquants de cette performance sont la productivité, l'implication directe des élus dans la direction de l'entreprise et une capacité remarquable d'innover dans tous les secteurs de nos activités.

Au cours des dix dernières années, trois grands plans d'ensemble de transport pour la rive sud ont été conçus avec comme objet de résoudre la problématique du transport sur la rive sud. Ils ont donné lieu à de nombreuses études et analyses et celles-ci

ont permis au ministère des Transports d'identifier trois éléments majeurs de la problématique.

Le premier élément concerne la voie réservée du pont Champlain. Son existence future est incertaine en raison du risque d'accidents attribuable à la circulation à contresens. À moyen terme, la saturation sur les deux voies adjacentes au contresens menace également son existence. Et, au plan pratique des opérations quotidiennes, le refoulement fréquent de la circulation automobile sur la rive sud, le matin, en amont du boulevard Taschereau, pose dès aujourd'hui des problèmes d'accessibilité de la voie réservée aux autobus. Enfin, la ville de Brossard, où se trouve le terminus qui dessert le pont Champlain, vit une situation complètement chaotique qu'elle ne pourra tolérer beaucoup plus longtemps.

(12 h 30)

Le deuxième élément touche notre terminus à Montréal. L'ouverture d'un terminus de la STRSM au centre-ville de Montréal a accru considérablement la qualité de l'accès à la métropole. Par contre, l'augmentation éventuelle du nombre d'autobus en période de pointe posera tôt ou tard un problème de capacité d'accueil sur le site même.

Le troisième élément de la problématique est le lien ferroviaire. Son maintien et sa modernisation constituent une inconnue du fait qu'ils dépendent de l'intérêt que les autorités impliquées portent à son utilité et de l'importance qu'on accorde à l'axe du pont Victoria.

La problématique du transport en commun sur la rive sud ne repose donc pas du tout sur un problème de capacité à long terme. Elle repose sur une absence de planification, sur une absence de vision globale. Les choses sont envisagées en pièces détachées, un axe après l'autre, un territoire après l'autre, un mode de transport après l'autre, et il en résulte des difficultés concrètes sur le plan quotidien et des frais majeurs dans notre développement. Finalement, l'élément le plus important de cette problématique est sans contredit le fait que l'ensemble des axes actuels de transport interrives échappe au contrôle des élus de notre territoire de desserte.

Si j'avais à caractériser en deux mots la situation de la STRSM quant à sa capacité de remplir sa mission, je dirais: la dépendance et la fragilité de ses réseaux.

Au chapitre de la dépendance, la STRSM constate de façon générale qu'il se prend en dehors d'elle des décisions majeures, ce qui la gêne dans sa capacité de gérer ses affaires et d'accomplir sa mission. La STRSM, par rapport au ministère, est dans une situation de dépendance dans plusieurs domaines. Si c'est le ministère qui dispose des ressources nécessaires à mettre

en branle les études relatives au déplacement des personnes et des biens, il n'en reste pas moins que c'est à notre niveau que la réalité se trouve et que c'est à notre niveau que s'appliqueront ultimement les résultats de ces études. Or, nous estimons que nous ne sommes pas suffisamment impliqués, ni dans le processus de décision quant au sujet des études, ni dans l'analyse subséquente des données.

Cette relation de dépendance ne s'arrête pas à la planification des réseaux. Elle s'étend aussi à l'aménagement des infrastructures, à l'utilisation par nos autobus des réseaux qui sont la propriété du ministère, à l'aménagement des accès à la station Longueuil, à l'aménagement de stationnements d'incitation, à l'aménagement du terminus de Brossard, à l'utilisation de la voie provinciale - par exemple, le boulevard Taschereau et l'autoroute 10 - par nos autobus de la STRSM. Cette dépendance à l'égard du ministère se manifeste aussi dans certains aspects de la politique gouvernementale d'aide au transport en commun. À titre d'exemple, la politique d'achat du matériel roulant ne favorise pas toujours les choix les plus judicieux quant à la gestion de la flotte d'autobus. Plus encore, les effets sur nous des mesures imposées en 1983 pour plafonner les subventions se traduiront, sur une période de cinq ans, par un manque à gagner de plus de 19 000 000 \$. Et le plus ironique de l'histoire ou le plus douloureux, c'est que plus nous comprimons nos dépenses, plus ces mesures nous touchent durement.

Nous vivons une autre situation de dépendance vis-à-vis de la Corporation des ponts Champlain et Jacques-Cartier. Ces ponts constituent des axes vitaux pour lesquels il n'y aurait pas de solution de rechange si, du jour au lendemain, cette même corporation signifiait à la STRSM la fin de la voie réservée pour quelque raison que ce soit.

La même situation prévaut dans nos relations avec le CN. Le Canadien National possède le pont Victoria et il exerce à ce titre un contrôle sur le déplacement des personnes qui l'empruntent. Rappelons-nous qu'il interdisait tout récemment à la STRSM d'utiliser le pont avec ses autobus parce que ses véhicules représentaient une menace à la structure du pont. Du jour au lendemain, la STRSM a dû modifier son service. Tout développement de l'axe du pont Victoria ne ferait donc qu'augmenter la dépendance de la STRSM à l'égard du CN, notamment quant au contrôle des coûts d'exploitation.

Nous dépendons aussi de la ville de Montréal. Nos circuits d'autobus qui traversent le fleuve par les divers ponts sont évidemment soumis à la bonne volonté de l'administration municipale montréalaise quant à la possibilité d'emprunter tel ou tel itinéraire, de stationner, de faire descendre

leurs passagers sur rue, de bénéficier de privilèges particuliers, tels les virages à gauche exclusifs. Cette dépendance a été éloquemment illustrée par les longues discussions qui ont précédé le choix de la localisation du terminus de la STRSM au centre-ville de Montréal, il y a quelques années.

Nous souffrons également d'une dépendance structurelle à l'égard de la STCUM. Cela concerne la ligne 4 du métro, celle qui s'arrête à Longueuil. Nous n'avons aucun pouvoir sur la fréquence du service, sur la longueur des rames, sur les heures d'exploitation du service ni sur le tarif qu'aurait à défrayer nos usagers pour poursuivre leur déplacement à Montréal.

Bien que pas encore matérialisée dans les faits quotidiens, notre autre dépendance, cette fois par rapport à la CUM, n'en est pas moins fondamentale, car elle touche nos perspectives d'avenir. En effet, tout nouveau lien par transport en commun vers Montréal ou même un lien qui ne ferait que prolonger le métro dans Longueuil pourrait devoir passer par l'assentiment et les conditions de la CUM.

Une dernière dépendance existe à l'égard des fabricants d'autobus. Les sociétés de transport sont actuellement forcées d'investir efforts et argent pour corriger des déficiences de structure sur les autobus et pour résoudre des problèmes de rouille prématurée. L'achat regroupé crée une dépendance non seulement quant au choix du fabricant d'autobus, mais aussi quant au modèle d'autobus, et, en l'occurrence, quant à la volonté du fabricant de reconnaître les déficiences criantes de ses produits et de procéder à un rappel des véhicules. En conséquence des manquements du fabricant à ces égards, nous avons dû suppléer en imposant à notre service d'entretien un surcroît de tâches auquel il n'était pas préparé et auquel il n'est pas tenu d'être préparé. À notre avis, le fabricant n'a pas été vraiment placé devant le défi que constituent normalement le processus d'appel d'offres et la concurrence qui s'ensuit. Il a ni plus ni moins profité d'une situation de monopole, étant en pratique le seul à pouvoir répondre à des normes qui n'ont pas toutes à voir avec les besoins spécifiques des sociétés de transport. Ce serait vraiment le comble de l'ironie, vu qu'on parle ici de véhicules faits au Québec, qu'une société de transport située hors du Québec puisse obtenir du même fabricant des conditions d'achat plus avantageuses simplement en faisant jouer à fond le mécanisme d'appel d'offres. Il nous apparaît donc majeur de faire en sorte que la STRSM puisse atténuer ces nombreuses dépendances.

Après la dépendance, c'est la fragilité de certains liens que la STRSM identifie comme problème à résoudre en priorité.

Selon l'enquête OD82, la STRSM transportait 12 000 personnes à l'heure, en période de pointe, par un réseau de transport dont trop d'éléments sont fragiles et dont la survie n'est pas assurée. Ce chiffre atteint aujourd'hui près de 20 000 personnes, toujours à l'heure de pointe. Sur papier, chacun des accès à Montréal - ponts, tunnels, métro - offre une capacité d'accueil suffisante. Mais la réalité est tout autre. Dans la vraie vie, il y a des accidents qui bloquent les ponts, il y a des travaux de voirie qui ralentissent le flot des véhicules, des trains qui déraillent sur le pont et des camions qui explosent, à l'occasion, dans les tunnels. Par contre, certains grands événements - comme la visite du Pape - ont démontré qu'il est possible d'établir, à l'aide d'une coordination entre les autorités en place, certains plans d'ensemble qui facilitent les déplacements interrives.

Quant à la voie réservée et au terminus du centre-ville, éléments indissociables d'un système de transport vers Montréal, ils sont tous deux des outils éminemment fragiles. Sans terminus au centre-ville, la voie réservée n'a plus sa raison d'être. Cette fiabilité à court terme est aussi doublée d'une fragilité à moyen terme. En effet, son maintien au cours des années est loin d'être acquis. Tôt ou tard, la pointe existera en même temps dans les deux directions, autant le matin que le soir, et nos autobus risquent d'être évincés. Cette situation pourrait se dégrader davantage par le prolongement de l'autoroute 30 qui favorisera l'utilisation du pont pour des mouvements régionaux. Le terminus au centre ville est lui aussi dans un état de fragilité. L'espace sur lequel est aménagé le terminus est un terrain loué. Le contrat de location est de courte durée.

Pour ce qui est de la ligne 4 du métro, la plus vulnérable, on nage toujours en plein inconnu. Quelles sont ses perspectives en termes d'expansion, quelles sont les priorités d'entretien, quel est le calendrier de rajeunissement des stations? Nous n'en savons rien. Aussi, la fragilité dans nos liens interrives nous semble une priorité à laquelle nous devons consacrer nos efforts avec les appuis gouvernementaux nécessaires. À court terme, la fragilité des accès à la station Longueuil devra être atténuée par les travaux de réaménagement routier et de réfection du terminus, travaux identifiés à un projet qui a été retenu au Sommet socio-économique de la Montérégie.

Quant à la fragilité de la voie réservée du pont Champlain, on ne peut y remédier que par la mise en place d'une solution à caractère permanent dans l'ensemble du corridor.

Voilà pour la problématique.

Oisons d'emblée qu'aucune des études dont nous disposons ne comporte de solution

unique qui réglerait tout en même temps. Toutefois, tous les scénarios examinés ont ceci en commun: ils prévoient l'implantation d'un lien permanent dans l'axe du pont Champlain pour remplacer l'actuel service d'autobus en voie réservée et la création d'un deuxième axe de transport en commun à moyenne ou à grande capacité après celui du métro de Longueuil.

Quant au développement des infrastructures, ce ne sont pas les propositions qui manquent. Il faut toutefois mettre de l'ordre dans cette abondance de solutions et de scénarios proposés: priorité entre le court et le moyen terme, priorité entre la desserte intrarive et interrives, priorité dans les axes et dans la technologie.

On notera que toutes les solutions convergent vers un concept de gestion globale des déplacements, autant ceux qui s'effectuent sur le territoire que ceux qui en sortent.

Premièrement, à court terme, une gestion adéquate du trafic dans l'ensemble du quadrilatère formé par l'autoroute 10, l'autoroute 30, l'autoroute 20 et la route 132 nous semble, par conséquent, une solution nécessaire. Cette gestion devra viser à faciliter le mouvement des autobus de la STRSM et des autres véhicules de transport collectif et à leur accorder le traitement préférentiel nécessaire sur la voie publique. Nous désirons ardemment nous associer au ministère des Transports pour la conception et le développement d'un tel système de gestion, voire même participer à son exploitation. De plus, en conséquence du fait que la STRSM est gouvernée par les élus de la population et pour que le principe d'imputabilité puisse être appliqué sans exception, il serait logique, pensons-nous, de nous permettre d'intervenir davantage dans la gestion de l'ensemble des déplacements.

Quant au système de la voie réservée du pont Champlain, il devra être amélioré à court terme. Au terminus du centre-ville, une fois sa permanence assurée, on devra procéder, suivant le plan initial, à la construction d'un petit bâtiment abritant comptoir et autres services connexes. Il serait aussi opportun de compléter le projet en aménageant une sortie à la station Bonaventure sur le terminus. Quant à la voie réservée, on devra apporter certaines améliorations aux accès nord et sud, mais aussi l'équiper d'une signalisation permanente.

Enfin, à Brossard, on devra voir à améliorer l'accès au terminus par un réaménagement de l'échangeur autoroute 10-Taschereau et du carrefour Taschereau-Panama. La ville de Brossard souhaite qu'un stationnement régional d'incitation soit aménagé pour accueillir un achalandage régional en croissance; que ce stationnement soit localisé à proximité de l'échangeur des autoroutes 10 et 30 et qu'il soit rendu

facilement accessible à partir de ces deux autoroutes conformément à sa fonction d'incitation; que la voie réservée pour autobus soit prolongée jusqu'à ce nouveau site; que soit réaménagé l'échangeur entre l'autoroute 10 et le boulevard Taschereau pour réduire l'engorgement et aussi en augmenter la sécurité; que des améliorations importantes soient apportées à l'aménagement et à la signalisation du boulevard Taschereau pour réduire les problèmes chroniques de congestion sur cette route provinciale.

(12 h 45)

Au-delà de ces améliorations à court terme de la voie réservée, il faut s'engager dès maintenant dans un processus de choix d'un lien permanent par transport en commun dans l'axe du pont Champlain et dans la planification de sa réalisation. La STRSM demande donc au gouvernement de lui apporter l'aide financière requise pour étudier la faisabilité d'un métro dans cet axe et pour rédiger un avant-projet. La STRSM souhaite se voir octroyer dans ce projet le leadership qui lui permettra de faire valoir les intérêts profonds qui sont en jeu de notre côté du fleuve.

Pour ce qui est de la ligne ferroviaire Montréal-Saint-Hilaire du CN, nous ne la considérons pas comme un axe de premier choix ni pour la desserte de notre territoire, ni pour les liens inter-rives. Mais, s'il survient une politique de régionalisation du transport en commun par chemin de fer dans les banlieues, nous vous offrons notre collaboration. Nous croyons que le train de banlieue pourrait compléter adéquatement le réseau de transport en commun de la rive sud.

L'axe du métro de Longueuil, quant à lui, doit être revalorisé. À court terme, la réalisation synchronisée des trois programmes d'améliorations à la station intermodale de Longueuil s'impose, selon le vœu exprimé au Sommet de la Montérégie: amélioration des accès routiers, agrandissement du terminus d'autobus, agrandissement de la station de métro. Il reste maintenant à convenir des modalités de partage des coûts.

À moyen terme, il faut se mettre à la tâche de programmer le prolongement du métro dans Longueuil, mais gardons-nous de l'envisager comme une action isolée. Il faut le faire dans le cadre d'une synthèse des deux problématiques, celle du pont Champlain et celle de la ligne 4, qui gagneraient à être traitées ensemble dans l'avant-projet dont je vous ai parlé plus tôt. L'ampleur de la problématique d'ensemble et la nature non moins globale des solutions donnent à penser que la cause profonde de l'état de dépendance de notre société et de la fragilité des liens interrives n'est pas d'ordre mécanique, mais institutionnel. Les solutions à moyen terme ne seront réalisées que dans

la mesure où le cadre institutionnel de la planification, de la réalisation et de l'exploitation des infrastructures régionales de transport sera revu en profondeur. Bref, ce que nous vous recommandons, c'est de concevoir et de mettre en place un mécanisme permanent de concertation entre toutes les institutions qui assument la gestion des déplacements dans la région métropolitaine.

Parlons maintenant du nerf de la guerre, le financement. Jusqu'ici, les investissements dans le transport en commun sur la rive sud ont été modestes, mais l'évolution sur la rive sud s'accélère et la suite de cette évolution va exiger un soin plus attentif. De toute évidence, les municipalités doivent pouvoir compter sur l'aide gouvernementale. Toute diminution de l'apport gouvernemental dans le financement de ces projets aurait des répercussions importantes tant sur les petits organismes de transport que sur les organismes de taille moyenne comme la STRSM, car, sans l'apport financier du gouvernement, c'est le transport en commun lui-même comme valeur, comme système qui se dégradera et nous n'aurons plus notre raison d'être. Nous voulons donc vous alerter à la nécessité qu'il y a, selon nous, de réduire l'incertitude quant à la définition des dépenses admissibles aux subventions, quant au montant des subventions gouvernementales aux infrastructures et au matériel roulant et, de façon générale, quant aux variations, d'une année à l'autre, de la contribution gouvernementale au financement du transport en commun. Nous gagnerions également à ce qu'une meilleure synchronisation soit établie entre le dépôt de nos plans triennaux et le mécanisme d'analyse et d'approbation de ces plans par le gouvernement. Il est impossible de planifier, donc, de survivre, sans connaître la position de tous les joueurs.

Il faut aussi s'attaquer aux autres faiblesses du financement du transport en commun. Dans un contexte où on cherche à stabiliser la part relative des sources de financement et à ne pas laisser augmenter indûment leur contribution, il faut examiner la possibilité d'obtenir d'autres sources de revenus. La première source de revenus nouveaux nous apparaît encore de chercher à réaliser tous les revenus d'usagers, notamment par un meilleur contrôle de la perception des différents titres et par l'élimination de la fraude. Si on fixe le taux moyen de cette fraude à 10 %, c'est environ 3 % ou 4 % en revenus autonomes et en compensation que la STRSM perd chaque année. La STRSM croit qu'il faut, au plus tôt, pallier les systèmes vétustes et inefficaces d'émission et de perception des titres en s'équipant de systèmes informatisés aptes à permettre le contrôle de titres de plus en plus complexes et nombreux. Nous

souhaitons donc nous assurer l'aide financière et technique du ministère des Transports pour implanter ces équipements sur nos véhicules.

Mais ne nous limitons pas aux sources classiques de financement. Une étude récente de la STRSM identifie une trentaine de sources alternatives de financement pour le transport en commun. La STRSM, en prévision d'une consultation que le gouvernement voudra sans doute tenir sur les modes alternatifs de financement, soumet à la commission quelques hypothèses.

Une première hypothèse pourrait être de penser à un dégrèvement fiscal pour l'achat de titres de transport. Pourquoi ne pas aider une famille à faible revenu ou un étudiant, ce qui permettrait de créer une incitation au transport? Alors, si on pense, par exemple, qu'une famille de quatre personnes, deux étudiants-deux adultes, peut dépenser à peu près 1500 \$ par année pour le transport en commun, on pourrait peut-être penser à un dégrèvement fiscal dans ce sens-là. Je ne pense pas que vous ayez l'intention d'ajouter d'autres ponts, alors, à ce moment-là, on aurait moins d'autos et plus de transport en commun.

Il y a d'autres petites idées comme cela: gestion d'équipements de transport en commun, stationnements d'incitation, établissement d'une taxe qui touche les commerces qui bénéficient directement de l'achalandage du transport en commun, création d'un impôt touchant les entreprises, du type versement-transport tel que pratiqué en France. Alors, par exemple, un usager pourrait acheter un laissez-passer à la STRSM et l'employeur pourrait en défrayer une partie et, peut-être, bénéficier d'un impôt dans ce sens-là.

D'autres idées pourraient nous venir, mesdames et messieurs, mais on va vous laisser, comme réflexion, celle-ci: Assainir le financement, cela peut aussi vouloir dire épargner. La STRSM croit que certaines modalités de la politique d'aide gouvernementale au fonctionnement des organismes de transport vont à l'encontre d'une saine gestion et sont loin de constituer des incitations financières au rendement optimum. À titre d'exemple, ainsi que je l'ai dit plus tôt, nous avons procédé, cette année, à une sérieuse compression de nos dépenses, tout cela pour nous rendre compte, en cours de route, que les effets de plafonnement nous frappaient plus durement en raison même de cette compression.

Autre exemple: Pourquoi une société de transport investirait-elle lourdement pour entretenir ses véhicules, sachant que les subventions à l'achat de véhicules neufs sont tellement plus alléchantes? Si des subventions gouvernementales ne s'appliquent qu'à l'achat, on exclut du même coup d'autres solutions qui pourraient offrir plus

d'avantages, comme la location à long terme de véhicules, par exemple.

La STRSM, quant à elle, souhaite voir s'appliquer les normes de gestion suivantes: la gestion par cibles budgétaires indexées et ajustées en fonction des variantes dans l'offre de services - les élus tiennent à prendre leurs responsabilités, donnez-nous une enveloppe budgétaire fixe indexée pour le transport et je vous assure qu'on saura quoi faire avec - l'incitation financière pour la société de transport à maximiser ses rendements; des contributions gouvernementales non conditionnelles ou moins conditionnelles; une meilleure combinaison entre le recours au secteur public et au secteur privé pour certaines de nos activités; un contrat de productivité avec le gouvernement semblable à ceux des sociétés d'État monopolistiques de services publics.

Ces suggestions seraient inutiles si elles ne s'inscrivaient pas dans un cadre plus large et encore plus fondamental impliquant chacun des organismes de transport en commun dans la région de Montréal. Ce cadre plus large, c'est celui d'une planification régionale du transport des personnes envisagé globalement dans la région de Montréal, d'une planification qui déborderait les limites de nos territoires juridiques respectifs. Quant à nous, sur la rive sud, nous croyons que notre rôle de planificateurs implique que nous assumions la gestion de tous les déplacements qui découlent de notre mission dans la région. L'avenue la plus viable nous apparaît donc la gestion de l'ensemble des infrastructures collectives de transport par l'ensemble des sociétés concernées.

Mesdames, messieurs, devons-nous encore bien longtemps nous contenter de constater tristement que la chose qui se rapproche le plus d'une gestion globale des déplacements, ce sont ces interventions de 30 secondes faites, du haut de leurs hélicoptères, par les chroniqueurs radio-phoniques de circulation, le matin et le soir? Le siècle des communications électroniques a donné naissance à une nouvelle expression: le village global. Mais cela fait longtemps qu'il est global, le village, bien avant l'électronique. Si l'expression de village global est nouvelle, la réalité, elle, ne l'est pas. Tout ce qui est nouveau, c'est le fait que nous nous soyons rendu compte que le village est global en vertu du phénomène de la communication. Or, la forme la plus normale, la plus ancienne et la plus éternelle de communication, c'est le déplacement physique, qui est au cœur des préoccupations de cette commission. Et la forme la plus normale, la plus ancienne et la plus éternelle de village global, c'est l'agglomération de milliers de personnes réunies dans une même région par les liens du commerce, de la vie communautaire et de la vie sociale.

Nous souhaitons nous assurer l'aide financière et technique du ministère des Transports pour implanter ces équipements sur nos véhicules. Mais ne nous limitons pas, cette grande région montréalaise n'est pas une réalité en pièces détachées. C'est au contraire une belle mécanique dont les pièces essentielles, les personnes, sont mobiles. C'est précisément cette mobilité qui lui confère sa stabilité. C'est cette mobilité qu'il faut, par conséquent, gérer et gérer globalement.

En pratique, pour nous, cela veut dire planifier en vue d'améliorer le service offert à nos usagers. Cela veut dire faciliter du même coup l'accès à l'île de Montréal pour l'ensemble de la population de la rive sud, usagers ou non du transport en commun. C'est ce que ce mémoire cherche à refléter. Nous comptons qu'il puisse contribuer à générer des choix régionaux quant aux investissements en infrastructures de transport pour les prochaines décennies, des choix qui tiennent compte des besoins de la STRSM et surtout de sa clientèle. Il est par conséquent impérieux d'inscrire la rive sud dans la prochaine programmation gouvernementale de développement des réseaux régionaux et de l'associer au mécanisme des décisions. Mesdames, messieurs, merci de votre attention.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, Mme la Présidente. J'attire l'attention des membres des deux différentes formations qu'il y aura douze minutes à chacune des formations pour la période des questions. M. le ministre, je vous cède maintenant la parole.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Mme Gravel, je vous félicite pour votre récente nomination. On voit que vous êtes bien en selle et que vous possédez bien votre matière. Mme Lepage, que j'ai eu le plaisir de côtoyer, M. Molini, ainsi que les gens qui vous accompagnent. Je pense que c'est une contribution très substantielle, très équilibrée, une bonne vision de la situation actuelle et des perspectives d'avenir, et je pense que c'est tout à votre honneur. Il faut aussi dire qu'au cours des dernières années on a souvent entendu parler des problèmes de transport et de toutes sortes de problèmes sur la rive sud et d'accès à l'île de Montréal.

(13 heures)

Vous avez choisi de placer une bonne partie de votre intervention sous le thème de la dépendance et de très bien l'illustrer dans chacun des cas. Je laisserai les éléments de dépendance qui dépendent d'autres paliers de gouvernement à leur responsabilité. Quant à moi, j'aimerais bien fouiller la dépendance vis-à-vis du ministère des Transports puisque vous l'avez illustrée en faisant état, semble-

t-il, d'un manque - appelons la situation telle qu'elle est - de concertation, de suivi avant, pendant et après, quant aux études faites par le ministère des Transports qui vous concernent, si j'ai bien compris le sens de votre message, ainsi que des aménagements, de l'utilisation du parc de Brossard. J'aimerais en savoir un petit peu plus afin de savoir ce qu'on peut faire pour améliorer la situation, parce que j'avais cru qu'au cours de l'année 1987 nous avions fait quelques efforts pour régler quelques problèmes de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal. Dans ce sens, j'aimerais peut-être avoir davantage de précision avec des exemples précis dans la mesure où vous en avez pour qu'on puisse éventuellement corriger la situation.

Mme Gravel: M. le ministre, c'est évident, je pense, que, quand on s'est rencontré au sommet socio-économique, vous nous avez quand même compris, en rapport à un de nos problèmes. Il en reste d'autres, et je pense que M. Molini pourra peut-être compléter. Nombre d'études ont été faites. Je ne veux pas dire que les études ont été mal faites, au contraire, elles ont été bien faites. Mais il manquait une implication des gens du milieu, je pense, pour bien les situer. Des études, il y en a à profusion. Là, c'est fini, on veut en avoir peut-être pas une dernière étude, mais on veut trouver la bonne et peut-être la trouver ensemble.

M. Molini: Écoutez, ce n'est pas un problème récent, si on regarde cela sur cinq ans, sur dix ans. Je pense qu'il y a eu 65 ou 75 études sur la rive sud, imaginez, en dix ans. Je pense qu'il ne faut pas blâmer les fonctionnaires, au contraire, il ne faut surtout pas se les mettre à dos.

Des voix: Ah! Ah! Ah!

M. Molini: Ce qu'on recherche, c'est un plan à l'intérieur duquel les parties s'entendent pour dire: Bon, il y a telle étude, telle étude, telle étude à faire. Nos préoccupations, ce sont celles-là; celles du gouvernement, ce sont peut-être d'autres préoccupations. Mais qu'on s'entende une fois pour toutes pour dire: Au cours de l'année 1988, par exemple, il y aura quatre ou cinq études, on va les faire ensemble, afin qu'on puisse planifier nos ressources, qu'on puisse mettre le boeuf en avant de la charrue et non pas le contraire. C'est un peu dans ce sens, M. le ministre, qu'on voudrait travailler avec le ministère dans un plan d'action conjoint, à l'intérieur duquel on va réaliser des choses. Lorsque je suis arrivé à la STRSM, je peux vous dire que j'ai regardé les différentes études. Je ne savais même pas qu'il y en avait d'autres en cours. À un moment donné, cela arrivait dru sur mon

bureau et je me disais: Cela n'a pas de bon sens, on n'est même pas impliqués ou on est impliqués à la dernière minute. Des fois, on dit: Bien, laissez faire, on n'a pas de ressources, faites l'étude et on verra après. C'est dans ce sens.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je comprends, c'est que la vision que peut avoir ou pouvait avoir le ministère des Transports, quant au développement, se voulait probablement une vision globale du grand village auquel vous faisiez allusion tout à l'heure - cette vue aérienne. Je pense qu'il y a eu beaucoup de travail fait, effectivement, par le ministère. Ce que vous souhaitez, c'est peut-être une collaboration plus étroite avant, pendant et après.

M. Molini: Surtout ne pas penser que les fonctionnaires ne font pas un travail de qualité, je pense, qu'il vous a...

M. Côté (Charlesbourg): J'ai compris pourquoi vous le disiez.

Des voix: Ah! Ah! Ah!

M. Côté (Charlesbourg): Vous l'avez clairement exprimé, M. Molini, mais soyez sans crainte de ce côté, je pense que les gens sont suffisamment professionnels pour faire la distinction entre les choses. J'ai bien compris que, dans les solutions d'avenir, vous avez parlé d'une enveloppe fermée. Si j'ai bien compris le message, c'est que vous seriez prêts à vivre avec une enveloppe fermée.

Mme Gravel: Au fond, une enveloppe fermée pour le fonctionnement indexée, non pas pour les immobilisations.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, non.

Mme Gravel: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai toujours fait la distinction entre l'exploitation et les immobilisations. Dans mon livre, c'est clair. Mais vous seriez prêts à vivre avec le principe qui est vécu dans les commissions scolaires actuellement?

Mme Gravel: Ce n'est peut-être pas le meilleur exemple, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Les commissions scolaires? Je ne suis pas sûr de cela parce que certaines commissions scolaires, avec l'argent du ministère des Transports, ont réussi à réparer des toitures d'écoles et avoir de l'asphalte aussi. Vous avez fait preuve tantôt dans votre mémoire d'ingéniosité. Vous dites: Laissez-nous faire. L'enveloppe fermée aurait le mérite de vous

faire bénéficier de vos bons coups comme de vos mauvais aussi, de part et d'autre. Mais je pense que c'est le risque de l'enveloppe fermée et des hypothèses qui sont sur la table actuellement.

Mme Gravel: Pardon, M. le ministre, si vous me le permettez. Avec une incitation, une bonification ou bon travail. Actuellement, l'effet de plafonnement nous touche de façon majeure. Quand on économise un dollar après avoir fait notre budget, il y a 0,55 \$ qu'on vous retourne et, nous autres, il y a 0,45 \$ qui nous reste. Alors, on ne se demande pas si on doit bien gérer, on le fait parce qu'on est honnête, mais cela n'est peut-être pas la meilleure incitation.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne veux enlever de mérite à personne, mais celui qui m'avait très bien traduit ce phénomène dans nos premières rencontres avec l'ATUQ, c'était M. Ryan, de Montréal-Nord, les effets du plafonnement. Et, avec la couleur dont il est capable, c'était devenu très évident qu'il y avait des problèmes à ce niveau-là. C'est clair que cela fait partie de la problématique qui est bien connue de part et d'autre, il reste à trouver les solutions maintenant.

Evidemment, lorsque vous parlez de contrat de productivité, c'est peut-être cela - c'est le complément à l'enveloppe fermée - qui ferait qu'il y aurait des gains. Ce qu'il s'agit de trouver, c'est une formule qui, à l'intérieur de cela, ferait en sorte que si on vous subventionne pour faire des gains on va peut-être essayer d'en avoir nous autres aussi.

M. Molini: Il y a plus que cela dans le contrat de productivité. Il y a aussi tout le "red-tape" administratif qui disparaît. Cela veut dire cela, surtout cela.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, cela veut dire cela aussi. Il y a un élément de votre intervention - je veux faire vite parce que mes collègues veulent aussi poser des questions - que j'ai trouvé particulièrement intéressant, compte tenu de ce que nous avons entendu auparavant avec le CIT de la vallée du Richelieu à propos des problèmes d'interface, de quais. J'ai trouvé votre intervention particulièrement intéressante à propos de certains problèmes d'accommodement sur le territoire de la Société de transport de la communauté urbaine comparativement à la vie dure que semblait avoir eue à certaines occasions le CIT de la vallée du Richelieu avec la Société de transport de la Rive-Sud. Est-ce que vous êtes prêts à autant de sollicitude auprès du CIT de la vallée du Richelieu que vous en quémandez en demandez de la Société de transport de la communauté urbaine?

Mme Gravel: Monsieur, on est toujours prêts à s'asseoir, à se parler et à s'entendre, soyez sans inquiétude.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, cela signifierait qu'il y aurait des contrats de productivité qui pourraient être signés avec les CIT aussi. Voilà une dernière intervention, parce qu'il y a d'autres questions. Évidemment, on aura l'occasion de se revoir parce que c'est suffisamment substantiel pour qu'on puisse se revoir. Il s'agit des autobus.

Vous avez été peut-être celle qui a été la plus durement frappée par cette expérience de centralisation des achats. Il y a quand même un fait, c'est que le cahier de charge des autobus est fait par des sociétés de transport, en bonne partie. On a encore à vivre un contrat avec une commande unifiée, compte tenu de ce que le passé nous a laissé et du rattrapage à faire au niveau de certains coûts.

Mme Gravel: M. le ministre, si vous achetiez une voiture d'une compagnie et que vous aviez beaucoup de problèmes, y retourneriez-vous? Vous auriez sûrement des interrogations.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Gravel: Actuellement - je pourrais avoir les chiffres - cela nous coûte une fortune pour les réparer. Il n'y a eu aucun rappel et, dans une politique d'achat sur de nouveaux autobus, on nous offre un montant très minime.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, moi, je veux juste vous dire une chose...

Mme Gravel: Je ne voudrais pas ouvrir le débat, je pense que vous êtes très au courant.

M. Côté (Charlesbourg): Très au courant parce que moi j'ai hérité du problème tout comme vous. Ce qu'il faut, c'est trouver les solutions. Dans ce sens-là, il est clair qu'avec l'ATUQ on a travaillé à la solution du problème et la solution proposée aujourd'hui, qui est sur la table et qui a donc été acceptée par le gouvernement, c'est la proposition qui vient de l'ATUQ. Dans ce sens-là, je pense que, s'il y a un dossier sur lequel on a travaillé depuis longtemps avec un appui indéfectible de la part du ministère des Transports, c'est bien celui sur la commande unifiée d'autobus. Et pour vous dire jusqu'à quel point on peut être magnanime à l'occasion - ce n'est pas toujours dit - les 8000 \$ qui seraient récupérés dans chacun des cars, même si le gouvernement a payé 75 % des autobus à l'époque, la totalité des 8000 \$ servirait aux

sociétés de transport pour payer au moins une partie des coûts des autobus.

Dans ce sens-là, il est clair que nous devons réfléchir très sérieusement à la possibilité de modifier la nature même des véhicules qui sont affectés au transport puisque des bouts de ligne pourraient être desservis par des véhicules beaucoup plus petits. Mais la récente décision du gouvernement en ce qui concerne les autobus a fait place à une expérience qui pourrait être profitable pour ce qui est de la Société de transport de la Rive-Sud, soit les autobus articulés.

Je termine là-dessus en étant convaincu que nous aurons l'occasion de vous revoir parce qu'il y a beaucoup de problèmes à résoudre. On a, je pense, une vision d'avenir qui nous permet d'espérer que nos relations vont s'améliorer et par le fait même, les solutions à vos problèmes aussi, mais pas uniquement de la part du gouvernement. Je pense que vous avez compris que c'était de concert qu'on pourrait le faire et je peux vous assurer de la collaboration du ministère des Transports.

M. Molini: M. le ministre, si vous me permettez juste une remarque sur le problème des structures. Un organisme comme le nôtre n'a pas l'intention de devenir un organisme réparateur de structures, pour refaire des véhicules. Ce n'est pas notre job de faire cela. Dans ce sens-là, lorsque cela devient notre job de faire cela, est-ce que, pour un organisme comme le nôtre - et j'aimerais que vous le considériez dans vos réflexions sur le financement - il pourrait y avoir une alternative? Les subventions, plutôt que de les appliquer sur l'achat futur de véhicules, est-ce que ces subventions pourraient être, disons, investies dans la réparation de ces véhicules? Il m'apparaît qu'il y aurait peut-être une flexibilité à donner aux subventions, c'est-à-dire qu'on pourrait les appliquer, dans une enveloppe, soit à l'achat ou soit carrément à la réparation de véhicules. On parle, à la STRSM, quand même d'un problème qui va coûter au-delà de 2 000 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, c'est un problème qui me semblait avoir été très largement discuté à la table de concertation avec l'ATUQ et la solution qui avait été finalement acceptée à la fois par l'ATUQ et le gouvernement et qui a fait l'objet d'un décret était celle-là. Et vous dire aujourd'hui qu'on ne doit pas tenir compte d'un autre aspect aussi, qui est le fait que ces autobus-là sont fabriqués au Québec, serait vous mentir. Quand on a cette vision très large de la grande région lorsqu'on parle de transport en commun, il faut aussi penser aux emplois qui en découlent et tout le phénomène de l'achat

possible de GM par Greyhound avec possibilité d'expansion future. Alors, c'est un phénomène sur lequel on doit se pencher. Mais au cours des prochains mois, évidemment, l'aspect de la flotte sera étudié davantage. Et les accommodements qu'on a pu faire en ce qui a trait aux autobus articulés urbains avec les expériences qu'on a vécues, cela ne limite pas les possibilités de productivité. Il s'agira de s'asseoir à la table éventuellement.

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 vous remercie, M. le Président. J'entends cela un peu avec surprise ce que vous me dites là sur les autobus qui rouillent, parce que les manufacturiers doivent donner des garanties. S'il y a un vice dans la construction, ils doivent faire des réparations. Cela me fait penser un peu au fait que le ministre dit qu'il s'est fait passer un sapin avec Quebecair. Quand il y a des conditions de posées et que celui qui a vendu ou qui a acheté ne les respecte pas, au pire, on va devant les tribunaux. Et, si le contrat n'est pas signé, on ne signe pas tant qu'on n'a pas eu les réparations. Il y a quelque chose que je ne comprends pas là-dedans.

Normalement, on achète au Québec mais on n'achète pas des produits moins bons. Au contraire, les produits doivent être meilleurs contre la rouille au Québec parce qu'on a l'hiver et, dans le Sud, ils ne l'ont pas. Il me semble que les garanties doivent être indiquées dans le contrat. C'est évident que si le gouvernement fournit beaucoup d'argent il doit tenir compte des retombées économiques, mais cela ne veut pas dire d'acheter des autobus qui rouillent. Là, je ne comprends pas trop.

M. Molini: Rapidement, le problème, c'est un problème d'usure prématurée, de rouille prématurée sur ces véhicules. Cela est apparu quatre ou cinq ans après l'achat mais normalement cela se produit après dix, douze ou quinze ans.

M. Garon: Mais cela, c'est un défaut de fa...
(13 h 15)

M. Molini: Ce n'est pas ce que dit le fabricant. Il dit, M. Garon, que ce sont les fournisseurs québécois qui n'étaient pas bons. Le bout du bout, c'est cela.

M. Garon: Les fournisseurs de quoi?

M. Molini: Les fournisseurs de matériaux pour fabriquer ces autobus, les fournisseurs de pièces.

M. Garon: La tôle vient d'où? Est-ce

que c'est la tôle? Est-ce que c'est le fer?

M. Molini: La tôle - je ne sais pas trop - les éléments qui composent le véhicule. C'est la réponse qu'on a. Je pense que c'est un problème de conception.

M. Garon: Est-ce que c'est la carrosserie?

M. Molini: C'est la partie arrière du véhicule qui supporte la structure, si l'on veut, qui rouille prématurément, ce qui fait que cela rend ces véhicules dangereux.

M. Côté (Charlesbourg): Pour le bénéfice du député de Lévis, si jamais cela l'intéresse, je peux lui fournir le dossier complet sur cette problématique qui déborde aussi un peu de la rouille, globalement. C'est dû au fait que la décision gouvernementale de l'époque pour l'achat chez nous avait obligé les sociétés et commissions de transport à se regrouper dans une commande unifiée pour faire en sorte que GM, qui fabriquait chez nous, puisse subsister. C'est un peu tout cela. La négociation n'est pas très facile, mais, quand même, au cours des derniers mois, elle a connu des développements intéressants quant au niveau des responsabilités de la compagnie.

M. Garon: En douze minutes, on n'aura pas le temps de faire le procès de la rouille des autobus. Je vais vous dire une chose. Je pense que les fournisseurs doivent donner des garanties. Cela pourrait être une des conditions, également. Qu'ils fournissent des garanties, il n'y a rien d'anormal là-dedans, tout le monde le fait.

Je dois vous dire que j'ai bien aimé votre présentation parce qu'étant moi-même un sudiste de la rive sud de Québec j'ai très bien compris votre langage. Le ministre a dû, comme un nordiste, écouter ce que vous disiez. Je dois vous dire que c'est un langage qui, sur la rive sud de Québec, n'est pas différent de celui que j'ai entendu aujourd'hui sur la rive sud de Montréal.

J'aimerais vous poser deux ou trois questions parce que, rentrer dans la plomberie... On n'est pas des experts en lignes d'autobus et je pense bien qu'on ne réglerait rien ici sur les trajets ou des choses comme celle-là. Vous avez dit des choses intéressantes sur vos liens de dépendance. Ayant toujours été quelqu'un qui a préconisé le moins de dépendance possible...

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Garon: ...j'ai compris que vous voudriez être dans le portrait de ceux qui décident plutôt que dans le portrait de ceux qui subissent les décisions ou qui sont mis devant des faits accomplis. Dans les constats

que vous faites concernant le développement des consensus régionaux où vous évoquez la possibilité d'une concertation intermunicipale, comment voyez-vous cette concertation ou cet ensemble de décisions intermunicipales? Voyez-vous cela dans un regroupement de la CTRSM, de la STCUM ou de la CTL, différentes choses, un genre de chapeau? Comment voyez-vous cela? Qu'est-ce que cela veut dire, justement, que vous soyez dans le portrait des décisions pour qu'il y ait - je l'ai pris en note - une planification intégrée de toute la région montréalaise? Cela m'a frappé - je suis persuadé que ce n'était pas ainsi il y a 20 ans - tous ceux qui sont venus ici ont parlé dans le même sens, une planification intégrée, et ils ont dit que c'est là que c'était rendu actuellement.

Mme Gravel: Il est certain, M. Garon, que tous les gens qui oeuvrent dans le transport en commun dans la région de Montréal voient des problèmes. Sauf qu'ils sont au centre de la table. On se parle autour de la table, mais on ne traverse jamais plus loin. Je pense que le ministère ne demanderait pas mieux qu'une table de concertation organisée, planifiée et structurée où il y aurait des résultantes, au bout, qui pourraient être transférées au ministère. Au lieu d'avoir des gens qui se tirent des parties de couverture ou qui lancent des problèmes sur leur table, M. le ministre aimerait peut-être mieux voir des gens qui se parlent et qui trouvent des solutions avec le ministère, avec les fonctionnaires qui sont des gens aussi très qualifiés. Donc, je pense que c'est sur ce plan qu'on dit: Entre les villes, on se parle. Les villes de la rive sud, il n'y a pas de problème, on se parle. On parle à Montréal et Montréal parle sûrement à Laval aussi. Sauf qu'on dit que sur le plan du transport il y a des problèmes, tout le monde les voit. On veut avoir une table de concertation qui mène à quelque chose. Non pas une table pour parler pour parler et que cela paraisse bien, mais une table où les gens vont vraiment arriver à se concerter pour trouver des solutions ensemble.

M. Garon: Voulez-vous dire seulement sur le plan de la concertation ou de la discussion, ou sur le plan des décisions?

Mme Gravel: Monsieur, vous savez, concertation, discussion, "parling"... J'aime mieux que cela se rende à solution et décision.

M. Garon: Vous voulez...

Une voix: Donc, c'est plus qu'une table de concertation.

M. Garon: C'est pour cela. Une table

de concertation, c'est une affaire où les gens discutent ensemble pour essayer d'arriver à un consensus. Mais une table décisionnelle, c'est une autre chose.

Mme Gravel: Écoutez, quand je parle de "table décisionnelle" - on va mettre cela entre guillemets, si vous voulez - ce que je veux" dire, c'est qu'à une table décisionnelle il y a des élus. Donc, cette table ne pourra prendre des décisions à la place des élus qui sont à la base de chacune des commissions de transport, des sociétés de transport, cela est certain. Mais, au moins, que les gens soient amenés à se parler et à discuter des véritables problèmes.

On parlait tout à l'heure du problème quand on a installé à Montréal notre terminus au centre-ville. Ces discussions ont été très longues et très ardues. Il me semble qu'il devrait peut-être y avoir des jalons de posés qui "obligent", d'une façon, - entre guillemets - les gens à se parler pour favoriser des passages interlignes.

M. Garon: Dans votre esprit, sous quelle forme cela devra-t-il se faire?

Mme Gravel: M. le ministre, je dois être honnête avec vous, avant de parler d'une forme bien définie, j'aimerais en discuter avec mes collègues.

M. Garon: Vous avez dit également, à la page 13, que vous souhaiteriez que le gouvernement revoie sa politique d'aide au financement de même que sa politique d'aide au fonctionnement. Quelles modifications souhaitez-vous à ces deux politiques?

M. Molini: La politique d'aide actuelle, on la considère comme étant, en tout cas, un peu non incitative. Ce serait une formule qui serait genre cible budgétaire, comme le document le mentionne. En somme, cela veut dire une enveloppe budgétaire en ce qui concerne l'opération elle-même. Cette enveloppe pourrait être accompagnée d'une enveloppe supplémentaire pour tout organisme qui veut augmenter son offre de services. Il y a dans la région de Montréal différents organismes de transport, le principal étant la STCUM, c'est bien sûr. Il y en a d'autres ailleurs en province.

Il y a des endroits - particulièrement à Montréal - où... Écoutez, dans le transport en commun, il y a eu des investissements importants depuis dix ou quinze ans, le métro en étant le plus bel exemple. Cela fait que peut-être que les besoins en investissement vont être moins grands au cours des dix prochaines années. En tout cas, si je me fie à ce qui s'est dit hier, ce n'est peut-être pas le cas, mais... Sur la rive sud, c'est le contraire. En somme, on ne veut pas, M. Garon, s'enfermer dans une

enveloppe parce qu'on a du développement à faire. On dit: Oui, une enveloppe fermée, c'est mieux pour nous, c'est pas mal mieux pour le gouvernement, je le conçois, je suis d'accord avec cela, mais, pour les endroits où il y a du développement à faire, il devrait y avoir une enveloppe supplémentaire qui serait considérée pour le développement.

Un troisième volet concerne toute la question de la performance des entreprises de transport, le contrat de productivité étant pour nous un élément important. La performance, ce n'est pas seulement des piastres et des sous, c'est aussi une bonne gestion, c'est aussi d'améliorer le processus de décision. Cela est un problème majeur. Quand on vient pour faire approuver, disons, nos plans triennaux - je ne veux accuser personne - c'est long. Il faut aller s'asseoir devant le Conseil du trésor et il faut que le ministre aille s'asseoir devant le Conseil du trésor.

Il y a du "red tape" administratif. Je sais qu'il existe au Québec des sociétés de la couronne qui ont des contrats de productivité où tout ce "red tape" administratif est enlevé. En somme, il y a une enveloppe, vous marchez avec cela et faites la meilleure "job" que vous êtes capable de faire avec cela. Actuellement, écoutez, au terminus de Brossard, on a un problème épouvantable. Même si je demandais au ministre demain matin de me donner 1 000 000 \$, il n'est pas capable de le faire, parce qu'il y a toutes sortes de procédures, toutes sortes d'aléas administratifs.

Une voix: ...

M. Molini: Oui. Mais on a besoin de pas mal plus que cela, je peux vous le dire. Écoutez, je comprends tout le mécanisme. Si on veut gérer mieux, donnez-nous une enveloppe, la meilleure enveloppe possible - c'est bien sûr - et à partir de cela, écoutez, on va fonctionner.

M. Garon: C'est vrai et ce n'est pas vrai, ce que vous dites; je vais être franc avec vous. Si tous les administrateurs locaux étaient parfaits, ce serait facile pour le gouvernement de dire cela. Prenons seulement le cas de... Comment appelle-t-on cela? Le CSSSM...

Une voix: La STCUM?

M. Garon: Non. Dans le domaine des affaires sociales.

Une voix: Le CSSSM?

M. Garon: Oui, oui. Il y avait une enveloppe, mais on voit dans le journal - on l'apprend avec un peu d'ahurissement - ce

qu'ils ont fait avec l'enveloppe. Après cela, le gouvernement est blâmé parce qu'on dit: Vous donnez de l'argent mais vous ne vous occupez pas comment il est dépensé. Je pense que c'est pour cela qu'il est un peu...

M. Molini: Il y a des faiblesses dans tous les systèmes.

M. Garon: C'est parce qu'il y a des problèmes dans la solution!

Moi, j'aimerais vous demander une chose. Vous avez écouté la CUM hier qui a parlé, elle, d'une enveloppe globale avec un montant, avec un pourcentage de 40 %, peu importe si dans un cas c'est 100 % et dans un autre cas c'est 20 %. Mais, globalement, on voudrait que cela arrive à 40 % d'implication au gouvernement du Québec puis le reste réparti entre les usagers, les municipalités ou peut-être d'autres formes additionnelles. Vous, comment voyez-vous cela? Voyez-vous cela... Vous avez dit que vous n'aviez pas besoin de beaucoup d'investissement au cours des prochaines années. Comment voyez-vous cela?

M. Molini: Faites-vous référence au partage entre les usagers, le gouvernement puis les municipalités?

M. Garon: Oui.

M. Molini: Je pense, M. Garon, que le principal problème dans le transport en commun présentement, c'est la fraude, le contrôle des titres. On est organisé, on est installé en "broche à foin", et cela n'est pas peu dire. On a encore des équipements qui existaient il y a 20, 25, 30 ans, voire même plus. Je vous dirais que, si on avait les bons équipements, peut-être qu'on irait chercher 10 % de plus de revenu.

Je regarde le document de la CUM d'hier, je pense qu'ils font mention d'un 8 % à 10 % comme une quatrième source de financement.

Mais, avant de commencer à parler d'une quatrième, d'une cinquième puis d'une sixième source, commençons donc par ramasser nos... Une bonne entreprise, c'est ce qu'elle doit faire. Commençons donc par avoir les meilleurs contrôles possible. Et cela veut dire des équipements qui existent présentement en Europe, qui existent aux États-Unis, des équipements qui permettent non pas d'avoir 100 %, c'est-à-dire de réduire la fraude à 0 - je pense que la fraude, il y en aura tout le temps - mais au moins d'arrêter la saignée de la fraude qui existe présentement.

Sur la rive sud de Montréal, M. Garon, l'usager participe actuellement pour 26 %, ce qui est le plus bas taux au Québec, probablement le plus bas au Canada. Or, nécessairement, cela presse qu'on ait ces

équipements-là, pour améliorer en tout cas le rendement des usagers, avant de penser à des augmentations tarifaires.

S'il y a une quatrième source de financement - et je pense qu'il doit y en avoir une - d'après les propos qui ont été tenus hier et ceux que l'on tient ce matin, on dit à peu près tous la même chose. Cela en prend une, une quatrième source de financement. L'originalité de notre proposition de ce matin, c'est que cela pourrait s'accompagner d'un rabais d'impôt. Là-dessus, oui, ceux qui utilisent le transport en commun d'une façon régulière, les gens qui ont peu de revenus, pourquoi est-ce qu'ils n'auraient pas un rabais à quelque part dans leur rapport d'impôt? Et cela inciterait les gens à utiliser le transport en commun. Je pense que ce serait une belle formule pour inciter les gens à utiliser le transport en commun. Ce serait une formule élégante, en tout cas: donner des rabais sur les impôts alors que les riches actuellement ont des abris fiscaux; cela pleut. Le gouvernement regarde actuellement des modifications à la Loi sur les impôts, pourquoi est-ce que nous ne ferions pas un petit quelque chose pour les gens qui sont moins fortunés?

M. Garon: Merci.

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

Je vais maintenant reconnaître M. le député de Laprairie, pour des remarques de conclusion.

(13 h 30)

M. Saintonge: De conclusion, oui. Ou est-ce qu'on me permettrait, M. le Président, même si je ne suis pas membre de la commission, une dernière question aux gens de la rive sud?

Le Président (M. Saint-Roch): S'il y a consentement, M. le député de Laprairie.

M. Dufour: On ne peut pas lui dire non, il est vice-président de la Chambre.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, j'en conclus, M. le député de Laprairie, qu'il y a consentement.

M. Saintonge: Je vous remercie, M. le Président, je voudrais simplement féliciter la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal pour sa participation à nos travaux et l'excellente présentation qu'elle a faite. J'aurais deux questions à poser, disons, qui sont reliées, à propos des accès au pont Champlain par la voie réservée.

Vous avez parlé de l'amélioration de la voie réservée, non seulement de la voie comme telle par la signalisation, mais égale-

ment des accès du côté nord et du côté sud. Vous faisiez allusion tantôt aux problèmes du terminus de Brossard. J'aimerais que vous me précisiez un peu la nature des équipements nécessaires, compte tenu du fait que cette voie réservée n'est, quand même, qu'une solution temporaire; je ne pense pas, si je comprends bien la présentation, que vous en souhaitiez l'établissement comme solution permanente. Quelle serait la nature des équipements nécessaires pour améliorer la situation, puisque vous privilégiez quand même une solution à long terme différente? Et, à cet égard, également, comme seconde question, quelle est votre réaction au projet de monorails qui a paru dans le journal, cette semaine, par curieuse coïncidence?

M. Molini: D'accord. Les améliorations des accès aux deux extrémités touchent nécessairement le terminus de Brossard et tous les problèmes qu'il y a présentement. C'est une situation chaotique en termes de trafic automobiles-autobus, particulièrement à l'heure de pointe et lorsqu'il y a du magasinage le jeudi et le samedi. Ce qu'on voit, nous, c'est privilégier un accès direct entre le terminus lui-même et l'autoroute 10. Pour faire cela, on a besoin des accords du ministère des Transports, c'est-à-dire que les terrains et les routes appartiennent au ministère. Il s'agirait de faire une espèce de bretelle qui permettrait de donner accès au pont à nos autobus sans qu'il y ait confusion avec le trafic dans le carrefour Taschereau-Panama.

M. Saintonge: ...simplement la question appropriée, je pense, à savoir si vous avez considéré la possibilité de déplacer ce terminus dans un autre axe, justement, plutôt que de le placer directement à la sortie ou à l'entrée du pont?

M. Molini: Nos intentions sont les suivantes, c'est-à-dire qu'on va devoir conserver au même endroit ou, en tout cas, quelque part alentour, un terminus pour le territoire juridique de la STRSM et décongestionner ce terminus en en créant un deuxième au carrefour de l'autoroute 10 et de l'autoroute 30, ce qui fait que tous les déplacements régionaux n'auront plus affaire, en somme, au terminus de Brossard. Dans ce sens-là, c'est quelque chose qu'on va vouloir faire. À court terme, je répète, il y a un problème important qui se développe en ce qui concerne le terminus même et ses environs et c'est par le biais d'une bretelle et d'une voie réservée d'autobus que l'on pourrait régler le problème.

Quant à Montréal, les problèmes sont tout aussi importants et là aussi on va devoir reparler aux gens de Montréal, reparler aux gens du ministère et essayer de trouver une formule qui permettrait

d'accélérer l'entrée, dans la ville de Montréal, de nos autobus et faciliter leur accès, surtout, au terminus du centre-ville. Il pourrait s'agir d'une voie réservée sur une distance d'un kilomètre dans le dernier trajet de l'autoroute Bonaventure et, aussi, d'une voie réservée à l'intérieur des rues de la ville de Montréal pour avoir accès au terminus du centre-ville.

Mme Gravel: Vous permettez, M. Saintonge. Comme vous connaissez bien le coin, je pense que, dans le projet de réaménagement, il faudrait penser, quand on parle du carrefour Taschereau-autoroute 10, à se rendre jusqu'à Lapinière aussi, parce que c'est un carrefour qui a été vraiment utile, qui était suffisant mais, au moment où on se parle, c'est impensable.

M. Saintonge: Est-ce que vous avez une brève réaction sur le projet de monorail? Dans l'axe du pont Champlain ou intégré au pont Champlain?

Mme Gravel: Cela fait partie d'une des nombreuses études, d'une des nombreuses solutions possibles; comme on l'a dit tout à l'heure, je pense que ce qu'on veut, c'est un avant-projet sérieux et réalisable.

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

M. Saintonge: Merci, M. le Président. Au nom du ministre, je voudrais remercier la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal de son excellente participation à nos travaux. Je suis convaincu que le document que vous nous avez soumis sera un actif dans la recherche des solutions sur les infrastructures du transport en commun dans la région de Montréal. Je vous remercie beaucoup.

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

M. Garon: M. le Président, j'ai entendu avec beaucoup de plaisir ce que vous avez présenté. C'était très clair. Il y a eu un effort de concision. J'ai remarqué que les problèmes de la rive sud de Montréal ressemblaient souvent à ceux de la rive sud de Québec. Le maire de Québec avait déjà exprimé d'une façon très claire sa conception des choses. Il disait: Le maire de Québec n'encourage pas sa concurrence. La concurrence, c'était la rive sud.

C'est évident qu'au moment où le développement urbain s'est étalé d'une certaine façon il y a eu des ajustements à

faire comme région et, à mon avis, vous avez raison de le penser. J'ai remarqué que les gens arrivaient tous à cette conclusion. Maintenant, les mécanismes à mettre en place pour le réaliser, c'est autre chose. Ils visent tous une planification intégrée ou une vision d'ensemble parce qu'ils se rendent bien compte actuellement que, comme la population du Québec ne doit pas augmenter considérablement - on est 6 700 000, les optimistes parlent de 7 200 000, d'autres de 7 000 000 et d'autres disent qu'on va diminuer parce que la population ne croît pas autant qu'avant - il faut avoir une conception d'ensemble parce qu'on ne peut pas baser tout le système uniquement sur la croissance comme dans les dernières années, alors qu'il y avait un accroissement considérable de la population. Je suis content de constater que tous les gens voient cela comme un ensemble à considérer. Je pense qu'en partant de là des mécanismes peuvent être mis en place pour que cet ensemble soit bien planifié et que chacun se considère dans le portrait plutôt que de recevoir les portraits une fois qu'ils ont été pris, comme vous l'avez laissé entendre à plusieurs reprises. Je vous remercie.

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

Mme Gravel: Merci à la commission de nous avoir entendus.

Le Président (M. Saint-Roch): Je tiens à remercier la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal pour sa contribution aux travaux de la commission.

J'attire, à ce moment-ci, l'attention des membres de la commission sur le fait que nous avons un après-midi très chargé. Donc, nous suspendrons nos travaux pour les reprendre à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 h 38)

(Reprise à 15 h 22)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend donc maintenant ses travaux pour poursuivre la consultation générale portant sur l'étude du document intitulé: "Les infrastructures de transport en commun de la région de Montréal".

Je demanderais maintenant au Conseil central de Montréal, CSN, de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

Alors, permettez-moi, dans un premier temps, 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, s'il vous plaît, pour le bénéfice des parlementaires et de notre **Journal des débats**, ainsi que les gens qui l'accompagnent.

Conseil central de Montréal (CSN)

Mme Carboneau (Claudette): Mon nom est Claudette Carboneau. Je suis secrétaire générale du Conseil Central de Montréal affilié à la CSN.

M. Babin (Guy): Mon nom est Guy Babin, vice-président de la région de Montréal, Fédération des employés de services publics.

M. Hamel (Pierre): Mon nom est Pierre Harnel, INRS - urbanisation.

Le Président (M. Saint-Roch): Bienvenue parmi nous.

À partir de ce moment-ci, vous disposez de 20 minutes pour présenter votre mémoire aux membres de la commission.

Mme Carboneau: Très brièvement, il y a peut-être lieu de situer qui nous sommes comme organisme. Il s'agit d'un mémoire conjoint déposé par le Conseil central de Montréal et la Fédération des employés de services publics.

Le Conseil central de Montréal est un organisme régional affilié à la CSN qui regroupe des salariés de tous les secteurs d'activité, tant sur l'île de Montréal qu'à la ville de Lavai et sur un rayon de huit kilomètres sur la rive sud de Montréal.

Comme organisme, nous intervenons sous un double titre en ce sens qu'on représente à la fois des salariés du secteur du transport, mais aussi bon nombre de salariés qui oeuvrent dans d'autres secteurs d'activités et qui sont fort majoritairement des usagers, et des usagères du transport en commun.

Quant à la Fédération des employés de services publics de la CSN, il s'agit d'un regroupement professionnel, une des huit fédérations professionnelles de la CSN qui regroupe principalement les salariés oeuvrant dans le secteur du transport, des emplois municipaux, le secteur scolaire, les entreprises d'utilité publique et les organismes gouvernementaux.

Depuis de nombreuses années, la CSN et ses organismes affiliés ont un vif intérêt pour les débats entourant le transport en commun. On est, quant à nous, convaincus que le développement et la consolidation du transport en commun sont garants d'une meilleure qualité de vie, d'une réduction du gaspillage des ressources dans le développement régional plus harmonieux, particulièrement en région urbaine et on y voit aussi un

instrument à la fois de développement social et de développement économique fort important.

Les grands axes de nos interventions passées dans ce dossier ont principalement porté sur la priorité qu'on accordait au transport en commun, sur la démocratisation, l'amélioration des services, l'intégration des réseaux et des tarifs, la diminution graduelle de la contribution des usagers pour en arriver éventuellement à la gratuité complète et la participation des non-usagers au financement du transport en commun. Je ne vous cacherai pas qu'on a quelque peu hésité avant de produire un nouveau mémoire pour la présente commission. On se rend compte que, de consultation en consultation, les problèmes demeurent, peu de solutions nouvelles sont adoptées, il y a peu de progrès et même on constate que certaines réformes récentes - là, je pense aux CIT entre autres - ont conduit à des détériorations importantes du transport en commun. Pour expliciter davantage ce point de vue, je vous réfère en 1982 au moment de la production du Livre blanc où, parmi les problèmes identifiés par le ministère des Transports à l'époque, on notait notamment une absence de coordination et d'intégration régionale avec, bien sûr, les failles sous-jacentes, à savoir la multiple tarification, la disparité des services et des tarifs et l'absence de rationalisation et de planification régionale.

En ce qui concerne le financement, on était confronté à des hausses de coût importantes et déjà on avançait la nécessité de trouver de nouvelles sources de financement et éventuellement de mettre à contribution un quatrième partenaire.

En 1987, on se doit de constater que peu, parmi les problèmes identifiés, ont été réglés. En ce qui concerne le cadre institutionnel, il nous semble qu'un seul progrès, un seul changement significatif est apparu, à savoir celui d'avoir confié aux élus municipaux un contrôle sur les orientations locales. Quant aux efforts de démocratisation qui ont voulu que des représentants des usagers et des usagères siègent à certains conseils d'administration des sociétés publiques de transport, on considère qu'il reste encore énormément à faire et qu'ils n'ont pas une prise réelle quant au contrôle des orientations en matière de transport en commun. On pense qu'à cet égard on devrait d'ailleurs tenter de les désigner après une consultation très serrée auprès d'organismes dont les membres représentent un nombre important d'usagers et d'usagères du transport en commun.

On pense aussi qu'une mesure très simple qui irait dans le sens d'une meilleure démocratisation passerait entre autres par une obligation, pour les représentants des usagers et des usagères aux différents

conseils d'administration, de produire annuellement un rapport de leurs interventions. Il me semble que, quand on dit démocratie, il faille aussi laisser de la prise à un certain contrôle démocratique et que cela passe par davantage de transparence, un rapport que l'ensemble des usagers dans le territoire pourraient consulter.

Concernant le financement, on constate aussi peu de progrès. On n'a toujours pas mis à contribution les bénéficiaires non usagers. On constate de la part des élus municipaux beaucoup d'opportunisme, parfois, dans leurs décisions quant au budget et une absence de transparence en ce qui concerne les budgets des sociétés publiques de transport.

Je parlais, il y a quelques minutes à peine, de détérioration et je réfèrais à l'exemple des CIT, je pense entre autres à celui des Basses-Laurentides, comme la région de Sorel-Varennes où on a connu des privatisations, si ce n'est le désengagement complet des municipalités. Résultat pratique, cela a été relaté dans les journaux, La Presse notamment, il y a quelques semaines à peine: mauvais état de la flotte, peu de sécurité, irrégularité dans le service, diminution du nombre de départs, élimination pure et simple de trajets dans certains cas.

Enfin, les positions récentes du gouvernement quant au financement - je pense aux abribus, au désengagement face au financement des infrastructures - nous semblent a priori peu encourageantes et nous laissent un certain scepticisme. Cependant, si on a quand même décidé de venir et de produire un nouveau mémoire, c'est qu'on est fermement convaincus qu'investir dans les transports en commun, c'est un investissement des plus rentables. Pour nous, le transport en commun est non seulement un instrument de politique sociale, mais aussi un instrument privilégié de développement économique. Bien sûr, cela suppose une vision qui fasse en sorte, pour arriver à ces conclusions, qu'on dépasse un strict examen des résultats d'opération des sociétés de transport qui sont souvent déficitaires. On pense qu'un bilan plus global des activités fait en sorte de démontrer qu'il s'agit d'investissements fort profitables, fort rentables.
(15 h 30)

En termes non monétaires, qu'on pense par exemple à la diminution de la pollution, à la diminution des accidents, à moins d'embouteillages et à la vitalité qu'on peut en tirer dans les centres-villes. Qu'on pense à des profits plus comptables, par exemple, type augmentation des chiffres d'affaires des entreprises situées à proximité d'un réseau de transport en commun adéquat. Qu'on pense à une meilleure circulation, à l'augmentation de la valeur foncière des immeubles qui se trouvent dans une région ou en périphérie d'un système de transport

adéquat. L'ensemble de ces éléments nous convainc qu'il est extrêmement rentable et intéressant d'investir dans le secteur du transport en commun.

Je vais vous parler maintenant des positions qu'on avance, comme organisme, en ce qui concerne les infrastructures. On constatait, dans le document de consultation, qu'il était heureux de s'apercevoir que le ministère n'envisageait pas nécessairement de nouveaux ponts ou l'ajout d'infrastructures de ce type et qu'il voyait des solutions à la congestion urbaine dans le développement de nouvelles infrastructures pour le transport en commun.

Là-dessus, ce ne sont pas les projets qui manquent. D'une part, il y a le prolongement de la ligne 5 vers Anjou. On sait qu'un métro souterrain coûte entre 30 000 000 \$ et 40 000 000 \$ le kilomètre et que, si on est en terrain difficile, les sommes peuvent monter bien au-delà de ces montants. D'autres projets avancent des solutions avec des métros plus légers, bien sûr, à capacité plus faible. C'est le cas, par exemple, des projets qui visent Repentigny et Pointe-aux-Trembles ou encore Montréal-Nord et Rivière-des-Prairies.

Je ne vous cacherai pas qu'on se sent mal outillé pour débattre et juger dans le détail de la pertinence de ces projets. Cependant, nous tenons à vous soumettre un certain nombre de pistes de réflexion sur la question des infrastructures. Il nous semble important de replacer la question des infrastructures dans le cadre de l'aménagement régional et du développement économique. Les investissements lourds, même si les besoins présents les justifient peu, sont parfois des choix quand même intéressants qu'il faut faire. Il ne faut pas négliger l'aspect structurant du transport en commun au niveau économique. Cela peut être un atout important pour revitaliser un certain nombre de secteurs ou encore pour développer de nouveaux axes de développement. On peut amener, à l'appui de cet avancé, des exemples très concrets. Dans différentes politiques économiques, on parle de la nécessité de revitaliser l'est de Montréal, par exemple. Déjà, doter cette sous-région d'un système de transport qui peut apparaître surdimensionné peut être une façon très concrète d'épauler la relance économique qu'on voudrait voir dans ce genre de secteur.

Bien sûr, on est conscient qu'il faut un peu rompre avec la tradition des éléphants blancs qui, malheureusement, a longtemps caractérisé la région métropolitaine. Par ailleurs, on se dit qu'il faut aussi se méfier de l'erreur inverse et que sous-estimer les besoins peut être un mauvais choix. Là-dessus, je vous amène un exemple fort récent. Quand la STCUM a tardé à ouvrir le tout petit tronçon de la ligne 5 qui était

complété, elle escomptait un achalandage quotidien de l'ordre de 5000 voyageurs et - Oh surprise! - c'étaient 20 000 personnes qui, dans les premiers mois d'opération, y circulaient quotidiennement.

On pense qu'en matière d'infrastructures il est important de faire preuve d'audace, qu'il faut tabler sur les effets d'entraînement et qu'il faut enclencher un processus de développement. Par ailleurs, je ne vous cacherai pas qu'on aurait beaucoup de réticences à privilégier des investissements dans des infrastructures lourdes, par exemple, type prolongement du métro.

La majorité des pays industrialisés, pour les zones moins densément peuplées, semblent privilégier des structures légères et on ne pense pas qu'on devrait être les seuls au monde à avoir raison de vouloir à tout prix construire partout des métros souterrains.

Quant aux axes de développement, au chapitre des infrastructures que nous privilégions, nous constatons avec bon nombre d'autres intervenants que particulièrement la région de l'est de Montréal, le Vieux-Port et le Vieux-Montréal, sont fort mal desservies et qu'on aurait intérêt à investir davantage.

Parmi les nouveaux investissements que nous privilégions, nous pensons que les voies réservées présentent une des pistes les plus intéressantes. Les expériences étrangères s'avèrent très réussies et on pense que, quelle que soit la formule de voie réservée retenue, quand les véhicules de transport en commun ont une réelle priorité - il y a toutes sortes de mécanismes, par exemple, des feux clignotants leur permettant d'avoir vraiment priorité - il semble que ce sont des expériences fort intéressantes.

On n'a pas besoin d'aller loin, déjà ici, dans la région, l'expérience du pont Champlain et du pont Viau s'avère fort intéressante. Il nous semble, par ailleurs, qu'on aurait intérêt à les perfectionner davantage. Là, je pense à des solutions comme un point de transfert où se rabattraient des circuits secondaires à l'approche des voies réservées.

Je pense aussi, quand on parle de perfectionner cette avenue-là, qu'il faudrait songer à prolonger les bretelles d'accès aux voies réservées et à favoriser la prolongation des voies réservées vers les stations de métro. À notre sens, les voies réservées sont une avenue qui présente un potentiel important et qu'il faut voir à étendre, à développer. On ne manque ni de ponts ni d'artères qui s'y prêteraient, dans la région métropolitaine. En ce qui concerne les ponts, on pense que le pont Papineau et le pont Lachapelle, à Cartierville, sont des endroits où on aurait intérêt à faire ce genre de développement, de même que certaines grandes artères de Montréal, je pense à

l'avenue du Parc, à Pie IX.

Ce type de solution à travers les voies réservées peut s'avérer aussi particulièrement intéressant. On soulignait, par ailleurs, que dans la région est de Montréal, on aurait intérêt à faire du développement en matière de transport en commun. Une voie réservée à haute vitesse pourrait permettre de desservir beaucoup plus adéquatement cette région de Montréal.

Les voies réservées, à notre sens, présentent énormément d'avantages. D'une part, au plan de la productivité. Des études conduites par la STCUM démontrent que chaque kilomètre gagné en vitesse, par le biais des voies réservées, permet des économies de l'ordre de 16 000 000 \$.

Il y a aussi des avantages sur le plan de la réduction des temps de trajet et des économies de temps. Je pense que la population montréalaise a autre chose à faire que de se voir doublée continuellement par des automobiles, alors qu'elle passe des heures et des heures à se déplacer avec le transport en commun.

On est un peu déçus et surpris des délais que la STCUM a pris à implanter les voies réservées. On sait qu'elle avait commencé des études en ce sens en 1985 et que madame Louise Roy avait annoncé l'implantation d'un certain nombre de voies réservées dès l'année 1986, on est en 1987 et rien n'est fait dans ce dossier.

On dit que les voies réservées sont, à notre sens, une solution intéressante. On pense que c'est intéressant en ce sens que c'est aussi peu coûteux, mais le principal avantage, ce n'est pas de chercher à se désengager, c'est de chercher à tenter de faire davantage avec les mêmes sommes.

D'autres mesures comme, par exemple, l'étalement des heures de pointe contribueraient grandement à améliorer la situation du transport à Montréal. C'est essentiellement une question de confort, de qualité de vie, une question aussi de rentabilité financière pour les sociétés de transport.

On pense qu'il faut faire des aménagements mineurs dans l'organisation du travail pour obtenir un meilleur étalement des heures de pointe. On pense que l'État, les municipalités, qui sont de gros employeurs dans la région, devraient donner l'exemple et on cite d'ailleurs, à l'intérieur du mémoire, des exemples proches de nous, aux États-Unis, en Californie, où les gouvernements interviennent même pour contraindre les entreprises à adopter des programmes pour étaler davantage l'heure de pointe. Loin de nous l'idée de demander au gouvernement d'être aussi directif sur ce sujet. On pense tout simplement qu'un programme d'information et d'incitation volontaire serait un apport important.

En ce qui concerne la qualité et la

sécurité, on constate que, si la situation, par exemple, que je relevais tantôt en ce qui concerne les CIT, la situation du transport en commun en périphérie de Montréal est désastreuse, on est obligé de reconnaître qu'en ce qui a trait aux sociétés publiques, la situation est bien meilleure. Cependant, les restrictions budgétaires amènent aussi à étirer les budgets et très souvent, à notre sens, on procède à des économies de bouts de chandelle, notamment pour la question de l'entretien des véhicules et aussi, pour la question de la propreté du métro, où on constatait qu'au départ, pour entretenir 26 stations de métro, il y avait 275 personnes affectées à ce genre de travail, alors qu'aujourd'hui on entretient 59 stations de métro avec à peine 27 personnes de plus.

Il nous apparaît aussi important de faciliter les correspondances interréseaux. Même si on pouvait s'attendre à une collaboration des sociétés publiques qui devrait aller de soi, l'expérience nous démontre que ce n'est pas la situation. On pense que, de ce côté, le gouvernement du Québec aurait intérêt à intervenir en dégageant carrément une enveloppe spécialement gérée par les trois sociétés publiques de transport et qui serait essentiellement destinée, après consensus de chacune de ces trois sociétés, à faciliter les correspondances à l'intérieur des trois sociétés publiques de transport.

Quant à la mise en marché, on sait que les facteurs qui déterminent souvent le choix d'un mode de transport sont principalement la qualité du service, la sécurité et le confort. Le temps de trajet est une donnée importante et il y a lieu aussi de voir à se doter de services adaptés aux clientèles. De ce côté, on a un certain nombre d'exemples intéressants. Je cite des exemples du côté de la STL. La STL offre, en dehors des heures de pointe, un service qui fait un peu la tournée des résidences pour personnes âgées et qui transporte ces personnes vers des centres commerciaux et les ramène chez elles quelques heures plus tard. Il semble que ce soit un service très apprécié et relativement peu coûteux, puisque tout cela se développe en dehors des heures de pointe.

Quand on parle aussi de services davantage adaptés aux besoins des clientèles, je tiens à vous transmettre une réflexion qu'on se faisait, entre autres, sur les stations de métro. Il semble que notre transport en commun, à Montréal, soit conçu pour un adulte bien portant, voyageant sans bagage, sans aucune embûche. Or, qu'on pense aux personnes âgées, qu'on pense aux difficultés qu'on peut connaître si on doit voyager ne serait-ce qu'avec une canne. Il y a toute une réflexion à faire, il y a des aménagements à prévoir. On ne croit pas qu'on puisse invoquer, à cet égard, strictement une absence de budget. Souvent, se donner la

peine de faire l'inventaire de ce qu'il faudrait pour solutionner ces problèmes permet de trouver les sommes nécessaires pour le pallier.

La recherche de nouvelles clientèles, à notre sens, est importante. Le, je reviens aussi sur une initiative récente de la STCUM. La STCUM vient de mettre sur le marché une carte métro-autobus dite touriste. Elle ne la vend cependant qu'à des congressistes. Ce sur quoi on s'interroge, c'est pourquoi ne pas avoir carrément une carte touriste, comme il peut en exister à Paris, une carte à durée limitée? Pourquoi la limiter strictement aux congressistes? C'est une façon d'augmenter adéquatement l'achalandage. D'autres initiatives prises, par exemple, à Toronto, prévoient une carte familiale, en vigueur les samedi et dimanche, permettant à un certain nombre d'adultes avec enfants de voyager à des heures où le transport en commun n'est pas achalandé. Voilà une mesure, en tout cas, qui nous semblerait intéressante à retenir. On préconise aussi depuis fort longtemps la mise en marché d'une carte type CAM en dehors des heures de pointe. On pense que des clientèles particulièrement défavorisées, qu'il s'agisse, par exemple, des chômeurs ou des assistés sociaux, pourraient bénéficier d'un tel service.

(15 h 45)

Je vais vous parler aussi d'une mesure dont il a été fait mention lors de la présentation d'un autre mémoire ce matin, c'est celle des crédits d'impôt. C'est une mesure qu'à la CSN on met de l'avant depuis au moins 1982 pour des raisons très simples. Il nous apparaît que la tarification est, par définition, une mesure régressive et qu'on aurait peut-être intérêt à reprendre des initiatives qui ont été développées dans d'autres secteurs, notamment en regard de la taxe foncière. Cela nous semble relativement simple d'application, il s'agirait que les personnes à faible revenu puissent annexer à leurs rapports d'impôt leurs reçus de carte CAM.

Enfin, on peut avoir plein de bonnes idées pour développer le transport en commun, mais il nous apparaît important de les faire connaître. De ce côté, si on constate que se répand un peu plus la question des abribus, on pense qu'il serait intéressant que ces abribus, entre autres, soient munis d'informations quant aux horaires et aux circuits, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Enfin, sur la question du financement, on pense que la part du gouvernement du Québec devrait être maintenue en dollars constants, bien sûr. On pense qu'il est important du côté du gouvernement du Québec qu'il réoriente peut-être les investissements qu'il fait. On vous annonçait que, quant à nous, on privilégiait moins le

béton que d'autres types d'investissements, mais, à tout le moins, à notre sens, l'apport du gouvernement québécois doit être maintenu en dollars constants.

Pour ce qui est des municipalités, leur contribution est certainement plus faible en périphérie de Montréal au financement du transport en commun. On pense pour ce qui est des municipalités de la CUM que leur participation au financement devrait être maintenue au moins pour le taux d'imposition. Quant aux autres municipalités, je pense à la rive sud, à Laval, où on a observé des hausses de tarifs importantes pour les usagers ces dernières années - c'était, je pense, de l'ordre de 56 % - il nous apparaît important qu'elles contribuent davantage au financement du transport en commun.

Quant à la contribution des usagères et des usagers, nous préconisons un gel des tarifs pour en arriver, éventuellement, au fil des ans, à une gratuité complète. Ce qu'on constate, c'est que toute hausse de tarifs entraîne une baisse de l'achalandage. D'ailleurs, le seul fait que la STCUM ait gelé ses tarifs ces derniers temps a pu contribuer à faire en sorte que, dans les trois premiers mois d'exploitation de cette année, elle retrouve dans ses coffres une somme de 5 000 000 \$ dont elle ne peut expliquer la provenance autrement.

Cependant, si l'ensemble des partenaires qui contribuent actuellement au financement maintiennent leurs contributions dans les termes où on les a énoncées, on est quand même conscients qu'il s'agit là d'un jeu à somme nulle. On pense qu'il est important de trouver de nouvelles sources de contribution, non pas comme le prétendait le document de consultation pour favoriser un certain désengagement soit du gouvernement du Québec ou des municipalités, ou même la part globale des usagers là-dessus, mais qu'au contraire les nouvelles contributions devraient servir à permettre un meilleur développement et une consolidation des structures de transport en commun actuel.

Parmi les moyens que nous privilégions au niveau du quatrième partenaire, ils sont essentiellement de deux ordres. Le premier qu'on retient, c'est une taxe sur le stationnement. Un des principaux avantages qu'on y voit, c'est que, non seulement il s'agit là d'une source de revenus, mais aussi d'une mesure qui permet d'agir sur la demande de transport.

Quand on pense à une taxe sur le stationnement, on pense aussi à un certain nombre de conditions. À notre avis, il faudrait qu'une telle taxe soit perçue tant sur les stationnements sur rue que sur les stationnements hors rue. On pense qu'on aurait d'ailleurs intérêt à avoir des stationnements plus coûteux, dans la mesure où le temps d'utilisation est long, ce qui est

exactement l'inverse de ce qui s'applique généralement. La mesure pour percevoir cette taxe, quand il s'agit des stationnements sur rue, est relativement simple. Cela existe dans d'autres pays. Ce sont des horodateurs électroniques.

En ce qui concerne les stationnements, on pense que seuls les stationnements d'incitation ou les stationnements aux têtes de lignes de métro devraient être exemptés d'une telle taxation. Bien sûr, ce type de taxation n'est pas exempt de problème. Cela passe nécessairement par une coordination intermunicipale, on en est conscient. Il s'agit d'éviter des effets de seuil, par exemple, qui désavantageraient trop le centre-ville vis-à-vis d'autres points sur le territoire régional. Mais ces difficultés doivent être aplanies autrement, en amorçant davantage de dialogues ou de concertations entre les municipalités. Mais il ne faut surtout pas, à cause de cet argument, balayer un élément qui est à la fois un apport nouveau, en termes de ressources financières, mais aussi un mode de contribution qui a un effet sur le choix d'un mode de transport et qui permet de privilégier le transport collectif.

L'autre modalité que nous retenons quant aux nouvelles contributions financières serait une contribution des entreprises. Là-dedans, on n'est pas allé dans le détail. Il y a encore de la place pour la réflexion sur les modalités concrètes à arrêter. On vous soumet strictement un certain nombre de pistes de réflexion. Je vous dirai qu'au départ on exclut d'emblée toute modalité de taxation qui porterait sur la masse salariale, à cause des effets désavantageux sur l'emploi. Je pense qu'on n'a pas à inciter les entreprises à embaucher des robots plutôt que des personnes.

Quant aux entreprises, on constate que leur part relative au financement du transport en commun diminue sensiblement, alors qu'on a vu tant la part des usagers que celle du gouvernement du Québec et même celle des municipalités de la CUM augmenter. Par exemple, quand on parle de la fiscalité municipale, c'est très souvent lié aux questions d'évaluation foncière. C'est un secteur où la spéculation est moins importante. De ce fait, leur contribution au financement du transport en commun est moins importante. Par contre, on reste fermement convaincu que les entreprises bénéficient largement des avantages du transport en commun, ne serait-ce que pour attirer des bassins de main-d'œuvre importants, ne serait-ce qu'en termes de chiffres d'affaires quand il s'agit de commerce. On trouve tout à fait justifié et légitime de les mettre à contribution.

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

M. Côté (Charlesbourg): Merci, Mme Carbonneau. Je pense que c'est une très bonne contribution. J'avais eu l'occasion de lire le mémoire parce qu'il est un de ceux qui sont arrivés à temps. Compte tenu, finalement, de la philosophie de la CSN aussi, je pense que vous êtes en ligne droite. Même s'il y a des éléments avec lesquels je ne suis pas d'accord, je dois vous dire d'entrée de jeu qu'il y a une très bonne réflexion sur l'ensemble de la problématique du transport en commun. Il y a donc un certain nombre de questions qui en découlent.

Vous avez - pour commencer par une petite remarque - parlé de détérioration dans le service de transport en commun en ce qui concerne les CIT. Vous avez donné l'exemple des Basses-Laurentides et de Sorel. Par contre, il faut quand même admettre que, dans certains autres CIT, il y a une progression assez importante de l'offre et aussi une adaptation de l'offre de transport aux besoins locaux. Il y a des exceptions, bien sûr, où cela a connu des soubresauts assez importants, en particulier dans les Basses-Laurentides, compte tenu du changement de transporteur, avec tout ce que cela comporte comme problèmes. Est-ce que votre opinion se base sur l'expérience des Basses-Laurentides—Sorel ou si c'est beaucoup plus global dans votre esprit?

Mme Carbonneau: Je pense qu'on peut amener d'autres exemples très clairs de détérioration; la région de Berthierville, celle de Lanoraie où des circuits complets vont être éliminés, c'est un exemple assez éloquent. Par ces expériences, je pense qu'il est important... Vous savez, il y a des solutions qui sont à la mode; cela s'appelle le désengagement, la déréglementation et les privatisations. Il est fort utile, à mon sens, de pouvoir référer à un secteur témoin avant de donner trop radicalement dans ce genre de solution.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut tout de même admettre que les CIT, c'est un jeune bébé qui n'a pas beaucoup d'années et qui doit vivre ses expériences et ses adaptations quant à toute une série de mesures au plan administratif. Je pense que les CIT ont leur raison d'être. Des modifications viendront éventuellement, à la suite de l'expérience et des différents comités qui ont siégé là-dessus et qui ont fait des recommandations. De toute façon, on aura certainement l'occasion d'y revenir en ce qui concerne les CIT.

Ma première question porte effectivement sur la gratuité puisque dans votre mémoire vous signalez, à un certain moment, que les bénéficiaires indirects du transport en commun devraient payer leur part du transport en commun. La tendance du document - on ne dit pas demain matin,

mais on dit idéalement et peut-être à plus long terme - est la suivante: les bénéficiaires directs du transport en commun ne devraient pas payer. J'aimerais peut-être avoir un peu plus d'explications là-dessus.

Mme Carbonneau: D'une part, je pense que ceux que vous définissez comme étant les usagers, les bénéficiaires directs du transport en commun, il n'en demeure pas moins que ce sont des contribuables et que par les taxes ils contribuent, en ce sens, au financement du transport en commun.

Or, en procédant par une tarification particulière, on leur impose, au fond, une double tarification.

M. Côté (Charlesbourg): 11 faut quand même admettre aussi - je ne veux pas me faire le défenseur des compagnies - que les compagnies paient à la fois des taxes comme compagnie et comme individus dans leur rapport d'impôt. À ce moment-là, il semble y avoir une distorsion entre le bénéficiaire direct et le bénéficiaire indirect. Je comprends votre explication et je l'accepte comme telle.

Vous parlez d'un crédit d'impôt aux usagers du transport en commun. Il y a une constatation très évidente: ce sont les gens les moins fortunés qui utilisent le transport en commun plus fréquemment que ceux qui ont les moyens d'avoir une auto ou d'utiliser d'autres moyens de transport. Donc, ce sont ceux - M. le maire de Montréal, hier, l'évoquait - qui sont les moins bien nantis de la société qui l'utilisent et qui l'utilisent beaucoup.

J'ai de la difficulté à voir l'effet du crédit d'impôt sur l'augmentation de l'achalandage si déjà cette utilisation est très fréquente.

Mme Carbonneau: Je ne pense pas qu'il faille considérer la proposition qu'on fait sur les crédits d'impôt comme une mesure réellement susceptible d'avoir un impact important sur l'achalandage. On l'amène principalement comme une mesure sociale qui nous apparaît importante.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Une petite information en passant parce que cela a fait couler un peu d'encre. Quant au supposé désengagement du gouvernement pour ce qui est des abribus, il n'y a pas de désengagement. Le niveau de subvention est exactement le même, comme il a toujours été. Il n'y a aucun désengagement du gouvernement pour ce qui est des abribus et il n'y a pas d'intention de désengagement non plus. Il y a des nouvelles qui peuvent être bonnes et d'autres qui peuvent être mauvaises, selon qui coule la nouvelle. Dans ce sens-là, cela m'apparaît assez clair. Je pense que c'est assez officiel pour confirmer

la politique et j'aurai l'occasion d'y revenir avec l'UMQ, tout à l'heure.

Une voix: Cela va être beau.

M. Côté (Charlesbourg): On va régler cela au mémoire de 17 heures.

Pour ce qui est de l'enveloppe, vous proposez une enveloppe spéciale après avoir maintenu l'enveloppe indexée en ce qui a trait à l'exploitation, faisant abstraction des immobilisations qui pourraient être traitées dans un autre programme comme c'est le cas actuellement. Donc, pour geler le cadre d'intervention gouvernementale pour une période de cinq ans, ce qui est discuté actuellement, vous proposez l'ajout d'une enveloppe qui pourrait permettre de faire davantage d'interfaces et de régler un certain nombre de problèmes STL, STRSM, STCUM pour que l'usager ne sente pas les effets de ces interfaces-là. Est-ce que vous avez fait des évaluations sur ce que cela implique sur le plan financier? (16 heures)

Mme Carboneau: On n'a pas fait d'évaluation très fouillée sur la question. On pensait qu'il y avait un progrès important, soit d'avoir donné une part significative aux élus municipaux dans la gestion, dans la définition des orientations locales. Par ailleurs, on constate aussi que les mécanismes de collaboration d'une société à l'autre sont difficiles et que ce serait peut-être une façon d'inciter les sociétés publiques de transport à se parler que de consacrer une enveloppe, aussi petite soit-elle, que ce soit 5 000 000 \$, 7 000 000 \$, 10 000 000 \$. Une enveloppe de cet ordre-là pourrait favoriser une meilleure concertation entre ces différentes sociétés et améliorer grandement le service.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, ce serait l'utilisateur qui en serait le bénéficiaire. Cela me semble très clair à ce niveau et ce ne serait pas une première, cela existe ailleurs et cela donne des résultats quand même intéressants. Vous avez évoqué le fait que des municipalités, hors territoire, bénéficiaient du transport en commun, en particulier du métro, qu'il faudrait penser que ces municipalités paient une contribution additionnelle pour les services du métro. Vous avez fait allusion à Laval, si je ne m'abuse, et la rive sud de Montréal.

À partir du principe où la STL, la STRSM sont déjà financées en partie par les municipalités, il y aurait donc cette contribution-là qui demeurerait. Ce que vous suggérez, c'est une subvention additionnelle de la part de ces municipalités qui serait établie comment?

resteraient à définir. Les citoyens, soit de Laval, soit de la rive sud, bénéficient largement du transport en commun à Montréal et ils n'y contribuent pas par le biais de leurs taxes. On pense qu'un effort plus important de ces municipalités devrait être ajouté, en toute équité.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va là-dessus. Il reste quelques minutes et je voudrais laisser mon collègue de... Il a des questions aussi.

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, votre mémoire est très intéressant. J'ai l'impression que, si le ministre l'adoptait tel quel, il y aurait une grande partie des problèmes de réglés sauf qu'il va vous dire sans doute que cela coûte cher. Cela dépend du montant d'argent qu'il veut mettre là-dedans, mais cela a l'air confidentiel pour le moment. Le gouvernement - il faut le dire - en 1986 disait qu'il y avait des problèmes, des trous énormes; apparemment, au printemps, il n'y avait plus de trous, tout était réglé, il avait de l'argent en masse. Peut-être que cela va paraître dans les conclusions du ministre.

J'aimerais vous poser à peu près trois questions. Une qui est en dehors du mémoire complètement. Je vous la pose comme quelqu'un pour qui le dossier est complètement neuf, qui n'a pas de préjugés et pour bien des aspects n'a pas d'opinion non plus. Je commence à m'en faire, par exemple, à écouter le monde. La première question que je voudrais poser, mais je ne voudrais pas que vous ayez d'arrière-pensée... Il y a eu beaucoup de conflits de travail dans le transport en commun à Montréal, beaucoup de grèves de chauffeurs d'autobus. Je vous pose la question, je ne sais pas la réponse. Je me rappelle, il y a quelques années, il y avait une école dans mon comté où il y avait une grève par année. Le directeur général a été changé et il n'y a plus eu de grève par la suite. Je me suis dit qu'il y avait peut-être un problème là. Je vous dis que je ne sais pas la réponse, mais je trouve que ce n'est pas normal; on me dit, je ne sais pas si c'est en 15 ans ou 20 ans qu'il y a eu presque autant de grèves qu'il y a eu d'années. Qu'est-ce qui se passe pour qu'il y ait un malaise aussi grand que cela? Faire une grève dans le domaine des transports publics, on sait que ce n'est pas populaire dans l'opinion publique. Il doit y avoir quelque chose qui ne va pas pour que cela arrive aussi souvent que cela.

Mme Carboneau: Oui, les modalités

Mme Carboneau: Là-dessus, je vais

vous répondre d'abord par une constatation très simple. Pour faire un conflit, il faut généralement être deux parties. Or, je pense qu'il y a sûrement des difficultés de relation du travail importantes en ce qui concerne les sociétés de transport, on n'a pas à se le cacher. Vous dites: Une grève dans les services de transport n'est pas populaire dans l'opinion publique. J'ai tendance à vous répondre qu'à ma connaissance aucun travailleur ne recourt à la grève pour le plaisir de la chose. C'est généralement le moyen ultime qu'ils doivent parfois employer pour protéger leurs conditions de travail.

M. Garon: Je voudrais savoir la cause fondamentale. Vous venez de dire que, pour toutes ces années, ce seraient essentiellement les conditions de travail des chauffeurs d'autobus qui auraient été la cause des conflits dans la façon de diriger...

Mme Carbonneau: Je pense qu'il y a...

M. Garon: Je ne vous parle pas... Ce n'est pas une attrape que je vous pose.

Mme Carbonneau: Non.

M. Garon: J'aimerais avoir une bonne opinion directement d'une des deux parties, si vous voulez.

Mme Carbonneau: D'accord. D'une part, on n'a pas la prétention de représenter l'ensemble des salariés du transport dans la région de Montréal, d'autres sont affiliés à d'autres organisations syndicales. Il y avait, bien sûr, des litiges en ce qui a trait aux conditions de travail, mais il y avait sûrement des litiges sur le type de gestion des relations du travail* qui était faite à l'intérieur des sociétés de transport.

M. Garon: Que voulez-vous dire quand vous dites "le type de gestion"?

Mme Carbonneau: Philosophie d'affrontement.

M. Babin: M. Garon, si vous me permettez, si j'étais à la place du président de la commission, je pense que je vous dirais que vous enfoncez le règlement. En ce qui concerne le mémoire que la CSN présente, c'est au sujet justement de l'aménagement des transports. On n'a pas l'intention d'entamer ici une discussion longue et, je pense, un petit peu inutile sur les conflits qui ont existé. Tout ce qu'on sait, c'est qu'à notre niveau les gens ont quand même réussi cette année à conclure une entente négociée, une convention collective qui, semble-t-il, est satisfaisante. Alors, je ne pense pas que c'est en regardant dans le passé qu'on va pouvoir contribuer à améliorer nos

revendications en ce qui concerne les aménagements du transport à Montréal et en régions.

M. Garon: Un des points qui a été soulevé par beaucoup d'organismes, cela a été les meilleures relations entre les différents groupes, notamment hier, Transport 2000. C'était un des points importants. Les différents groupes encore ce matin nous ont parlé de meilleures relations entre les intervenants. J'ai pensé, peut-être à tort, que les syndicats représentant les travailleurs étaient des intervenants importants. C'est pour cela que je vous dis: Il y a eu des... Si vous me dites que c'est réglé, c'est réglé. S'il y a un malaise fondamental, je vous demanderais de quelle nature il est. Si vous ne voulez pas en parler davantage... Je ne pense pas enfreindre le règlement en parlant de cela, parce que cela a été un des points qui a été soulevé qu'il devrait y avoir une meilleure concertation entre les différents intervenants. Si vous me dites qu'il y a un climat d'affrontement, j'imagine que les chauffeurs d'autobus ont des idées sur cela. Comment tout cela devrait-il fonctionner? Ce matin, on nous a dit qu'à la STRSM il y avait entre 10 % et 20 % de fraude au point de vue des paiements, c'est-à-dire qu'il y avait peut-être 10 % à 20 % des paiements qui ne rentraient pas dans la boîte, ou qui rentraient dans la boîte, mais sous forme tronquée. S'il existe un tel problème, ils nous ont dit qu'ils n'avaient pas les équipements pour faire la perception. C'est un élément. Si les gens s'affrontent... Ils nous disaient que, dans certaines villes, il y avait des équipements qui faisaient l'ouvrage alors que les équipements qu'ils avaient n'étaient pas bons. C'est pour cela que je dis que, s'il n'y a pas un climat de collaboration pour que les gens aient leur mot à dire dans la gestion, je pense que ceux qui sont tous les jours sur la ligne de feu dans le transport en commun ont souvent des opinions intéressantes et importantes. C'est dans ce sens que je le demande tout simplement.

Vous constatez en 1987 un certain nombre de problèmes encore importants dans le domaine du transport en commun, notamment celui du peu d'implication des usagers dans la définition des orientations et la prise de décisions des sociétés de transport. Quelle forme, selon vous, pourrait prendre cette implication des usagers auprès des sociétés de transport?

Mme Carbonneau: Je pense qu'il faut faire de la place aux usagers dans les conseils d'administration des sociétés de transport. Vous allez probablement facilement me répondre que c'est déjà fait. Je pense qu'on aurait intérêt, avant de procéder à des nominations, à faire une consultation

beaucoup plus serrée d'un éventail d'organismes. Il s'agit, bien sûr, des organisations syndicales régionales, mais cela peut aussi être des organisations de locataires, des organisations de consommateurs, des organismes représentatifs du milieu, dont bon nombre des membres sont des usagers du transport en commun. D'autre part, il me semble qu'il ne faille pas strictement nommer des individus, mais qu'il faille aussi trouver des mécanismes permettant d'assurer un certain contrôle démocratique sur le type de représentations que ces représentants d'usagers et d'usagères peuvent faire aux conseils d'administration. Et, en ce sens-là, une modalité très simple pourrait être, par exemple, l'obligation de produire annuellement un rapport de leurs interventions dans les dites sociétés.

Un exemple très concret, à la STCUM, on a tenté de communiquer avec les représentants des usagers et des usagères par lettre pour leur demander de venir rencontrer à la fois les organisations syndicales et d'autres organisations dont bon nombre des membres sont des usagers. On n'a pas eu d'accusé de réception, il n'y a jamais eu de suite. Or, en ce sens, on considère que c'est un peu un leurre de penser qu'il s'agit là d'une réelle démocratisation.

M. Garon: À la page 24, vous souhaitez qu'il y ait une plus grande collaboration. Quelle pourrait être la forme de la collaboration entre les trois sociétés de transport pour améliorer les modalités et les infrastructures de correspondance inter-réseaux? Cela a été mentionné par vous, et encore ce matin par les gens de la rive sud. Comment voyez-vous que cette collaboration s'effectue? Seulement par des rencontres où ils se parlent ou par d'autres formes de collaboration?

Mme Carboneau: On allait plus loin. Il est clair que pour améliorer, par exemple, les correspondances interréseaux, il faut investir un certain nombre de fonds, et c'est la raison qui motivait la proposition qu'on faisait au gouvernement du Québec, à savoir de mettre en place une enveloppe spéciale dédiée à ce genre d'aménagements qui peuvent être pris pour faciliter les correspondances entre les réseaux, mais qui passeraient par un consensus des trois sociétés publiques de transport. Les montants ne pourraient être utilisés que dans la mesure où ils font consensus et seraient dédiés à des opérations très précises, par exemple, faciliter les communications d'un réseau à l'autre.

M. Garon: Comme il nous reste trois ou quatre minutes et que le député de Jonquière, M. Dufour, aimerait pouvoir dire

un mot surtout comme ancien maire pendant 25 ans, ex-président de l'Union des municipalités du Québec et qu'il vous a entendu dire qu'il faudrait que les municipalités paient davantage, alors, je vais lui donner la chance de pouvoir vous poser une couple de questions.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, je vous remercie, M. le député de Lévis. Dans le respect de l'alternance, je vais maintenant reconnaître M. le député de Saint-Louis en lui rappelant qu'il reste cinq minutes à sa formation.

M. Chagnon: Alors, merci, M. le Président. Je viens d'apprendre que mon collègue de Jonquière avait été maire pendant 25 ans, je le pensais beaucoup plus jeune. Ce n'est pas moi qui l'ai dit, c'est votre collègue de Lévis... 18 ans? Cela fait déjà sept ans de moins.

M. le Président, d'abord, je tiens à remercier les représentants de la Confédération des syndicats nationaux d'avoir présenté un mémoire aussi étoffé, aussi bien rédigé que celui que vous nous avez présenté. Je souligne, en passant, le fait que la semaine dernière nous avons aussi rencontré le président du conseil central, M. Paquet, qui est venu discuter devant la commission parlementaire du dossier de la conversion d'immeubles en copropriétés, vous vous en souviendrez. Il était étonné et il nous a fait part de son étonnement la semaine dernière du fait qu'il était toujours, lorsqu'il venait en commission parlementaire - et il venait toujours - le deuxième après la FTQ. Vous aurez remarqué que la commission parlementaire aura pris grand soin de prendre note de sa demande et que vous passez cette semaine avant la FTQ.

Cela étant dit, j'aimerais poser deux ou trois questions, mais, particulièrement, une à l'égard des usagers. M. le député de Lévis, vous avez soulevé le problème des usagers à l'intérieur du conseil d'administration de la STCUM, vous parlez de démocratisation dans le choix de ces personnes. D'une part, comment peut-on concevoir le concept de démocratisation du choix des usagers? Ces gens sont choisis, ils sont nommés par le conseil d'administration, je présume? Où les trouve-t-on, ces usagers? Et, quand même on déciderait d'utiliser les associations de locataires ou les associations de ceci ou de cela, il me semble qu'on n'arrive pas à faire en sorte d'augmenter le degré de démocratisation du choix de ces personnes. S'il y a une chose qu'on ne peut pas contester dans les conseils d'administration, c'est bien ceux qui sont déjà élus au niveau local ou municipal plus particulièrement. (16 h 15)

Mais, comment faire en sorte d'ajuster la demande que vous avez - c'est, je pense,

une particularité de la STCUM, au sein de son conseil d'administration, d'avoir des représentants des usagers - et de démocratiser cette représentation? Il me semble que, si on voulait démocratiser, il faudrait faire élire ces usagers, mais cela ne tombe pas sous le sens de penser que tous les utilisateurs de la STCUM pourraient, un bon matin, décider qui les représenterait dans un conseil d'administration. Il y a un problème, semble-t-il, et il me semble que ce n'est pas clair, la façon dont vous l'avez évoqué tout à l'heure.

Mme Carboneau: Une modalité d'élection peut paraître attrayante, sauf qu'il ne faut pas se leurrer non plus. À mon sens, il existe des élections à un certain nombre de paliers qui suscitent très peu d'intérêt et très peu de participation.

M. Chagnon: Conseil d'administration de cégep...

Mme Carboneau: Oui, voilà.

M. Chagnon: ...conseil d'administration de CLSC...

Mme Carboneau: Voilà!

M. Chagnon: ...conseil d'administration de...

Mme Carboneau: Par contre, il nous apparaît important de pouvoir prendre en considération le point de vue des usagers dans les différents conseils d'administration, et on pensait qu'une consultation serrée auprès d'organismes qui en représentent un très grand nombre pourrait contribuer à un meilleur choix.

M. Chagnon: Ce n'est pas nécessairement évident. Vous avez raison de dire que, dans les conseils d'administration d'hôpitaux, de CLSC, de CRSSS, de centres d'accueil, de cégeps, la participation au choix des usagers est fort limitée. On a beau envoyer des lettres à tous ceux qui ont été malades dans l'année, quand il s'agit d'un hôpital, il n'y a pas l'ombre du quart de 1 % des gens qui viennent pour décider qui pourrait les représenter au sein du conseil d'administration. On peut deviner, je pense, que la même situation se représenterait s'il s'agissait d'élire des usagers à un conseil d'administration comme celui de la STCUM ou celui de toute autre commission ou société de transport.

Toutefois, est-ce qu'on ne peut pas s'imaginer que les représentants municipaux - cela va faire plaisir à M. Dufour, j'en suis certain, vous le reprendrez - les élus locaux des municipalités, qu'ils soient conseillers municipaux ou maires, sont, par le fait de

leur élection, aussi représentants des usagers dans un conseil d'administration?

Mme Carboneau: On saluait, en tout cas, le rôle accru des élus municipaux dans la gestion des sociétés de transport. On considère que c'est une mesure à appuyer. C'est un progrès des dernières années. Par ailleurs, je pense que cela n'exclut pas des possibilités d'élargir la consultation à des organismes qui, parmi leurs membres, regroupent un très grand nombre d'usagers et d'usagères.

D'autre part, il me semble que toute la question de la démocratisation ne porte pas strictement sur la nomination ou la désignation de telle ou telle personne à titre de représentant des usagers, mais qu'il faille aussi prévoir des modalités pour faire en sorte que ces personnes, indépendamment de leur mode de désignation, aient des comptes à rendre, que l'on puisse viser une plus grande transparence et, éventuellement, assurer aussi une plus grande continuité dans les travaux ou les interventions qu'elles font au sein des conseils d'administration.

M. Chagnon: Passons à un autre sujet, qui a déjà été évoqué par le député de Lévis. Il s'agit des questions de relations du travail. M. Babin, semble-t-il, suggérerait au président de nous rappeler à l'ordre quand nous glisserions sur le sujet, mais il y a quand même - peut-être l'avez-vous déjà analysé... Y a-t-il un lien potentiel avec, comme l'a souligné le député de Lévis, le nombre de grèves qu'a connues la STCUM, en dehors de la problématique de la stratégie d'affrontement? Je ne cherche pas à pointer des coupables aujourd'hui, on n'est pas du tout ici pour cela. Est-ce qu'il ne peut pas y avoir un lien entre la désaffection de l'utilisation du transport en commun et le nombre de grèves par année ou échelonnées sur 20 ans? Est-ce qu'il n'y a pas un effet, comme celui qu'on retrouve à l'intérieur, par exemple, de la Société des postes à l'heure actuelle, qui a créé une espèce de désengouement vis-à-vis du service? Alors, si les gens veulent avoir leurs lettres ou leur courrier livrés, ils procèdent par un tas d'autres substituts de services que sont plusieurs formes de courriers. Est-ce qu'il n'y a pas un peu cette problématique du désengagement des usagers vis-à-vis de leur capacité de fréquentation d'un service public de transport en commun lorsqu'il a été aussi souvent perturbé par des conflits de relations du travail?

Mme Carboneau: Il est évident, à mon sens, que cela ne contribue sûrement pas à augmenter en soi l'achalandage, mais par contre les conflits de travail, et indépendamment des responsabilités et à qui on peut les imputer... Non, je comprends...

Je pense que les conflits de travail, même s'ils ont été nombreux dans la région de Montréal, ne durent pas éternellement, et c'est fort heureux. Il y a, par ailleurs, beaucoup d'autres mesures qui auraient pu être prises pour favoriser l'achalandage - je crois les avoir mentionnées dans le mémoire - qui n'ont pas été prises, et quant à cela, on ne peut pas, à mon sens, isoler un seul facteur à savoir celui, par exemple, des relations du travail difficiles pour conclure que c'est là un élément fort important dans la question de l'intérêt de la population pour un service de transport public. Il y a une série d'autres éléments.

M. Chagnon: D'accord. Absolument, mais...

Mme Carbonneau: Baisse de la vitesse, qualité, confort, transport, information, sécurité...

M. Chagnon: Nul doute que jamais je n'oserais dire que c'est le seul élément ou le seul paramètre qui pourrait engendrer l'espèce de colonne de l'utilisation du service ou la courbe de l'utilisation des services de transport en commun par le nombre d'utilisateurs dans les dix dernières années par rapport à l'utilisation motorisée. On remarque que l'utilisation motorisée augmente en flèche malgré les investissements majeurs qui ont été faits dans le transport en commun depuis 20 ans et malgré que l'utilisation des passagers monte, mais beaucoup plus légèrement que l'utilisation motorisée. Je pense qu'on pourrait s'entendre pour dire que c'est l'un des facteurs qui peut avoir contribué à un désengagement du grand public envers l'utilisation de ces transports en commun.

Mme Carbonneau: il reste là-dessus qu'on se compare, je pense, malgré tout, avantageusement à d'autres grandes villes d'Amérique du Nord quant au niveau d'achalandage, quant à l'intérêt que les citoyens et les citoyennes semblent porter à leurs réseaux publics de transport.

M. Chagnon: Je vous remercie beaucoup.

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

M. Dufour: Deux collègues m'ont suggéré des questions, mais je vais essayer de poser mes propres questions. Il faudrait peut-être rétablir les faits. J'ai été conseiller municipal pendant quatre ans et maire pendant 18 ans. Cela dit, je vais passer...

M. Chagnon: Cela vient de vous rejoindre de cinq à six ans au moins.

M. Dufour: Cela dit, je vais continuer et aller immédiatement à deux choses. Vous avez soulevé certains points intéressants. Cela ne dépend pas du service des transports, mais de la volonté des contribuables de se soumettre, d'essayer ou de faire des tentatives pour améliorer le transport en commun. Vous avez parlé des horaires variables. J'ai vécu une expérience où il y a eu des difficultés énormes dans ma municipalité, énormes non pas comme à Montréal, mais énormes par rapport à la municipalité où j'étais, où il y avait des problèmes de lumières de circulation. À l'heure du dîner, tout le monde sort en même temps, tout le monde veut aller dîner en même temps, c'est un problème. On a changé les horaires - il y a peut-être 1000 à 1200 employés qui traversaient les mêmes lumières - de travail de dix minutes, seulement en les faisant varier, il n'y a jamais eu de problème depuis ce temps. Donc, ce que vous soulignez à juste titre, que les employeurs pourraient faire varier les horaires de travail, les heures de sortie et d'entrée, permettrait un décongestion, sûrement, ou un meilleur écoulement de circulation. Donc, je pense que c'est une... Je ne vous demanderai pas d'apporter des détails là-dessus, je pense que c'est clair, mais je voudrais insister là-dessus avec vous, pour dire que cela pourrait être une solution qui ne coûte rien et qui, en même temps, rendrait service.

Vous avez parlé, par contre, d'une mesure selon laquelle le transport en commun pouvait être un facteur de développement social et économique. Vous dites quelque parts Cela peut contribuer à l'émergence d'un nouvel axe de développement économique.

Hier, on a reçu la ville de Montréal-Nord, représentée par son maire, M. Yves Ryan, qui est venu nous dire que l'est de Montréal avait subi des outrages ou de la décrépitude au point de vue industriel parce que, justement, il n'y a pas de transport. Il semble que la solution privilégiée par Montréal-Nord et aussi Pointe-aux-Trembles serait un métro. Vous dites qu'il ne faut pas investir dans des infrastructures lourdes. Quelle est votre opinion par rapport à cela?

Mme Carbonneau: Je pense qu'on peut arriver à des résultats fort satisfaisants en privilégiant d'autres types d'investissements dans des infrastructures. On parlait, par exemple, du potentiel qu'offraient les voies réservées. Notamment pour l'est de Montréal, une voie réservée à haute vitesse rendrait grandement service. Si on compare le coût par rapport aux bénéfices qu'on peut en escompter, je pense qu'il y a d'autres voies

aussi à explorer comme des infrastructures moins lourdes. Cela peut être, par exemple, développer davantage le transport de surface. On n'est pas obligé de toujours penser que le meilleur investissement, c'est celui du béton. On commence à être les seuls en Amérique du Nord à penser strictement au béton pour répondre à tous nos problèmes.

M. Dufour: On n'a pas nécessairement beaucoup de temps pour aller dans les détails. On pose des questions, vous répondez. On ne revient pas avec une sous-question. Vous parlez quelque part aussi du fardeau fiscal, donc, la taxe foncière, le glissement. Mais cela, c'est une position qui est adoptée depuis quelques années par la ville de Montréal, que je sache, concernant le transfert du fardeau fiscal des entreprises vis-à-vis du domiciliaire, de l'unifamilial et du duplex.

Il semble que ça, c'est juste. Mais ce que je ne comprends pas, c'est que ça prend du retard actuellement, gouvernementalement parlant, pour qu'il y ait des décisions de prises dans ce sens-là. De quelle façon empêche-t-on ce glissement ou de quelle façon oblige-t-on les municipalités, les entreprises à payer leur juste part?

Il y a eu une réforme fiscale en 1980. La réforme n'avait pas pour effet de transférer l'effort fiscal des entreprises au contribuable. Mais on examine cela dans les faits, et c'est ce qui se produit. Encore là, je pense que vous touchez juste. Mais il y a un point que je veux soulever, c'est aussi la taxation. Vous dites: L'automobiliste pourrait payer plus, parce que les automobilistes ne paient pas pour le transport en commun.

Je me demande si c'est un sophisme; je peux être dans le tort, remarquez bien. Mais je vais essayer de regarder ce qui se passe. Si on regarde les coûts auxquels l'automobiliste a à faire face: Au point de vue de l'achat, il a une taxe à payer; pour l'entretien, il y a des salaires, il y a des taxes à payer par rapport à ça, parce qu'il y a même une taxe sur le travail qui est fait dans les garages. Il y a la taxe d'immatriculation, la taxe sur l'essence.

Sauf que l'automobiliste... Ce n'est plus vrai que le transport est subventionné. Je pense que c'est moins vrai, en tout cas, ou c'est vrai, de moins en moins, que le gouvernement subventionne les automobilistes. Peut-être le transport léger, mais le transport léger, je suis convaincu, en tout cas, du contraire, parce qu'il y a des coûts énormes qui sont payés et, si on regarde juste la taxe sur l'essence, ça ramasse quelques centaines de millions, la taxe qui est ramassée un peu partout.

Alors, je me demande si nos études sont à jour. Est-ce que vous pensez qu'on doit continuer à pressurer le transport individuel? Remarquez bien, je le donne sous

réserve. Je ne suis pas plus compétent que ça dans ce domaine.

Mme Carboneau: Écoutez, il nous apparaît, je ne sais pas, ne serait-ce que tes autoroutes, etc... Si on regarde, par exemple, globalement le budget actuel du ministère des Transports, sauf erreur, la contribution au financement du transport en commun est de l'ordre de 300 000 000 \$ sur un budget de 1 600 000 000 \$?

M. Dufour: Peut-être que le ministre peut nous éclairer un peu par rapport à ça. Lorsque je dis dans les chiffres, les revenus qui proviennent de l'utilisation de l'automobile et les investissements que vous faites dans le réseau, dans l'entretien et l'exploitation.

M. Côté (Charlesbourg): Le budget de la voirie à l'intérieur du ministère des Transports est au delà de 730 000 000 \$ annuellement, ce qui va monter à 800 000 000 \$ avec l'ajout de la partie du rapport Middlemiss. Cela devient un peu plus difficile d'évaluer maintenant ce qu'on... Je sais davantage ce qu'on dépense, parce que ça me concerne. Ce qui entre, ça concerne un autre ministre. C'est toujours un peu plus difficile à balancer dans ce temps-là. Alors, je suis un peu plus ignorant de ce qui entre, mais je sais ce qui sort.

La contribution du gouvernement, du ministère des Transports, sur le plan du transport en commun, en incluant le transport scolaire, est tout près de 850 000 000 \$ annuellement.

M. Dufour: Juste pour le transport en commun, vous nous dites: C'est à peu près 50-50?

M. Côté (Charlesbourg): On peut parler de 55-45 comme proportion, parce que cela a été renversé au fil des ans, en particulier sous votre gouvernement. C'était votre choix et je pense que tout le monde a respecté ça, comme proportion.

M^{re} Dufour: Mais la taxe sur l'essence, combien rapporte-t-elle?

M. Côté (Charlesbourg): M. Parizeau pourrait vous dire ça plus facilement que moi.

M. Dufour: Mais depuis qu'elle est plafonnée, c'est plus facile. Quand ça montait, c'était plus...

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. Mais ce sont à peu près les mêmes montants, parce qu'elle a été plafonnée au niveau où vous l'aviez montée, mais on l'a réduite de 10 % pour les régions.

M. Garon: Bien non, vous l'avez remontée en février 1986, le 4 février 1986 exactement.
(16 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas ce que cela rapporte.

M. Dufour: 500 000 000 \$ à 600 000 000 \$ juste pour cela, à part l'immatriculation. Remarquez bien, cela n'enlève pas de valeur à vos arguments, je ne fais qu'essayer de tirer la ligne. D'une façon au de l'autre, je conclus là-dessus personnellement qu'il faut regarder le juste milieu. Qu'est-ce que l'utilisateur peut payer? Qu'est-ce que le contribuable peut payer? Qu'est-ce que le gouvernement peut payer? Quelle est la part de responsabilité de chacun? On est dans des zones un peu plus neutres ou un peu plus grises pour tirer la ligne. Et il n'y a pas de gouvernement, contrairement à ce que l'on pense, qui aime taxer. Il aime mieux dépenser que taxer. Le ministre devant nous n'a pas trop de réticence à dépenser, mais probablement les taxer, c'est plus difficile.

M. Côté (Charlesbourg): C'est vrai. Cela a été vrai pour tout le monde, de tous les gouvernements, et il y en a qui dépensaient plus qu'ils taxaient aussi. Cela faisait les déficits.

M. Dufour: C'est vrai. Cela va.

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): Évidemment, si on avait plus de temps, on pourrait encore davantage aborder d'autres sujets. Il aurait été intéressant de savoir votre opinion sur le versement en transport. Même si vous avez effleuré un peu l'aspect de la masse salariale qui répond un peu à cela, l'expérience française a démontré des ajouts assez importants encore jusqu'à maintenant dans la qualité de l'offre du transport en France, sans avoir d'effets très négatifs sur le niveau de l'emploi. On pose des questions parce qu'on a fini en manquant de temps, mais compte tenu du fait qu'il est démontré qu'en 1985 à tout le moins il en coûte 15 % de plus par passager pour fonctionner au Québec qu'en Ontario, vous m'auriez certainement répondu que, si on faisait un peu plus d'effort concernant les voies et toutes sortes de choses... Mais il y a probablement un aspect salarial aussi, des conditions de travail qui peuvent peut-être jouer à l'intérieur de cela, compte tenu de l'impact de la masse salariale à ce niveau-là.

On manque de temps. Merci beaucoup de votre collaboration. On souhaite que l'on

n'ait pas à se revoir dans quatre ans dans une commission parlementaire et qu'une partie des problèmes de l'exploitation soit réglée.

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

M. Garon: M. le Président, je trouve cela beau d'entendre parler le ministre des Transports, parce que, pendant longtemps, je pensais qu'à un moment donné il aurait l'Ordre du mérite du Canada, mais de la manière qu'il parle, cela sera la Légion d'honneur qu'il aura. Il nous réfère souvent à la région parisienne et...

M. Côté (Charlesbourg): J'ai mélangé. J'ai aussi parlé de Toronto. J'ai balancé les deux depuis votre intervention de ce matin.

M. Garon: Vous avez fait une affirmation. J'ai vu que le ministre a sourcillé quand vous avez dit que le ministère ne mettrait pas en construction de nouveaux ponts. Je n'ai pas eu le sentiment que le ministre a dit cela à aucun moment et j'ai remarqué qu'il a froncé les sourcils comme s'il se demandait d'où venait votre source de référence, parce que...

Mme Carboneau: Le document de consultation pour la présente commission.

M. Garon: Vous ne vous en souvenez pas, je suppose.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que l'on disait qu'il était de plus en plus difficile et dispendieux de construire, mais cela n'exclut pas qu'il y en ait.

M. Garon: Il y a une chose de certaine, c'est que votre mémoire est très intéressant pour deux raisons, et je vais me référer à la partie des travailleurs que vous représentez mais aussi de ceux que vous représentez qui ne travaillent pas dans le système d'autobus, mais qui utilisent le système d'autobus, des usagers et qui sont les principaux usagers, au fond, les travailleurs qui s'en vont à leur travail le matin et qui reviennent le soir. J'ai pensé aussi qu'est très intéressant un des thèmes que vous avez développés, qu'il serait important de donner un meilleur service dans l'est de Montréal pour des travailleurs, et cela a été souligné par plusieurs, qui n'ont pas été privilégiés de ce point de vue. Les gens ont dit qu'il y avait eu un paquet de circonstances, mais les circonstances étant passées, ayant eu au Québec toutes les fêtes internationales que l'on peut avoir actuellement, soit dans le domaine des sports, des expositions, des fleurs, etc., il n'y aura plus de circonstances normalement avant les prochaines années et

d'événements qui affecteront ou influenceront les décisions, et cette préoccupation est très importante pour que la partie est de Montréal qui n'a pas été privilégiée, si on tient compte des coûts qu'elle a assumés... Le maire de Montréal-Nord en particulier nous a révélé des chiffres très intéressants pour l'est de Montréal. Encore là, vous reflétez sûrement des préoccupations qui touchent beaucoup de gens qui doivent dire que la chanson "Un jour, ce sera ton tour", cela pourrait être vrai pour eux aussi. Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Lévis. Mme Carboneau, y a-t-il des brèves remarques en conclusion?

M. Hamel (Pierre): Je m'excuse, c'est sur Toronto. Le ministre en a encore parlé ce matin. Dans un document qui a été déposé hier par Transport 2000, on fait mention, de mémoire, que la vitesse commerciale, à Toronto, est de 20 kilomètres-heure; à Montréal, la moyenne est de 16 kilomètres-heure. Selon la STCUM, chaque kilomètre-heure représente 16 000 000 \$ d'économie; alors, faites le petit calcul: une différence de 4 kilomètres-heure à 16 000 000 \$ égale 64 000 000 \$. Ramenez cela au budget de la STCUM et, après cela, on ne parlera plus des 15 % de différence entre l'Ontario et Montréal. Si vous ajoutez le fait que Toronto a des tranways, ce n'est pas à un membre de votre gouvernement que je vais vendre l'idée d'utiliser l'électricité pour rouler dans les transports en commun.

M. Côté (Charlesbourg): On est au courant. Si je comprends vos chiffres et que je continue votre logique, s'il y avait un effort de fait au niveau de la masse salariale, on pourrait être plus bas que Toronto.

M. Hamel (Pierre): Vous pourriez faire cela sur les voies réservées, d'autant qu'au niveau de la masse salariale, si mes informations sont bonnes, cela n'a pas été démenti, les gens d'ici ne sont pas mieux payés qu'à Toronto, absolument pas. Alors, des voies réservées amélioreraient le sort de tout le monde.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que c'est l'une des explications à retenir.

Le Président (M. Saint-Roch): Je veux remercier le Conseil central de Montréal (CSN) pour sa participation aux travaux de la commission de l'aménagement. Sur ceci, je demanderais maintenant au Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM Inc. de bien vouloir prendre place.

À l'ordre, s'il vous plaît! Permettez-

moi, dans un premier temps, de vous souhaiter la bienvenue aux travaux de la commission de l'aménagement et des équipements. Je demanderais maintenant au porte-parole du Regroupement des usagers du transport adapté de bien vouloir s'identifier et d'identifier, pour le bénéfice des membres de la commission, les gens qui l'accompagnent.

Mme Lebreton (Murielle): Mon nom est Murielle Lebreton. Je suis présidente du regroupement.

Mme Lazure (Sylvie): Sylvie Lazure, coordonnatrice du regroupement.

M. Beauregard (Ronald): Ronald Beauregard, administrateur au regroupement.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous cède maintenant la parole pendant 20 minutes pour présenter votre mémoire.

Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM Inc.

Mme Lebreton: Merci. Je voudrais d'abord remercier les membres de la commission de tenir les assises de la commission à Montréal - cela nous facilite grandement la tâche - et, aussi, de nous donner l'occasion de nous exprimer publiquement.

Depuis 1979, le Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM Inc. travaille à la question du transport des personnes handicapées. Au fil des ans, une préoccupation plus large s'est affirmée au RUTA visant l'intégration sociale de toute personne handicapée par son mode de transport.

Nous croyons que les infrastructures de transport en commun sur le territoire de la CUM comprennent un réseau régulier de transport (métro, autobus, trains de banlieue) et un réseau de transport adapté (minibus et taxis). Ces deux réseaux font partie intégrante des infrastructures du transport en commun de la région de Montréal. Nous croyons également qu'une résolution du problème de transport adapté interviendrait, ainsi que la mise en branle d'un système d'admissibilité universelle aux différents services de transport adapté sont des nécessités.

C'est à la lumière de ces prémisses que nous entendons émettre nos commentaires concernant les infrastructures du transport en commun de la région de Montréal. Historiquement, le transport en commun à Montréal a été pensé en fonction de la majorité de la population bien portante et travaillante. Depuis moins de dix ans, l'on s'occupe de fournir un transport en commun aux personnes handicapées tout à fait oubliées lors de la planification initiale. Il

est maintenant temps de réagir afin de répondre aux besoins grandissant, dans notre société, des personnes à mobilité réduite.

Nous partons du principe qu'une politique générale, claire et réelle fondée sur les besoins concrets de la population montréalaise doit être établie avant de poser des gestes administratifs irrévocables entraînant, à court terme, des dépenses excessives qui figeront l'évolution du transport en commun à Montréal pour les vingt ans à venir, au détriment de la réalité des personnes handicapées.

La Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées définit la personne handicapée ainsi: "Toute personne limitée dans l'accomplissement d'activités normales et qui, de façon significative et persistante, est atteinte d'une déficience physique ou mentale ou qui utilise régulièrement une orthèse, une prothèse ou tout autre moyen pour pallier son handicap."

Les personnes répondant à cette définition utilisent un système de transport en commun spécialement conçu pour elles et pour répondre à leurs besoins: le transport adapté. À ce jour, plus de 7000 personnes sont admises à ce service. Notons, au passage, que ce service de transport est encore loin d'être satisfaisant. Les plus grosses lacunes se situent au niveau des transports occasionnels des usagers et usagères. Bien que le refus d'octroyer un transport occasionnel relève de l'exception, le manque de ressources entraîne des retards et des perturbations d'horaires.

Sur le territoire de la CUM, le service de transport adapté fonctionne donc depuis de nombreuses années. L'absence d'adaptation du réseau régulier pour les personnes à mobilité réduite amène un nombre accru de demandes d'admission au transport adapté. Par ailleurs, les ressources limitées de ce service font appliquer de façon rigide les critères d'admissibilité au transport adapté.

"Au Québec, ce programme ne dessert que les personnes handicapées et l'admissibilité de celles-ci est, depuis 1983, encadrée par une politique provinciale qui vise l'uniformité de l'admissibilité et l'intégration maximale de la personne handicapée à des services les moins spécialisés possible."

Comme le rapporte une étude récente de la Conférence européenne des ministres des Transports, une définition strictement médicale des déficiences vécues par les usagers du transport en commun n'a que peu d'utilité pour la planification de ce même transport. Nous croyons également que le terme "mobility-handicapped" que nous traduisons par "mobilité réduite" rend parfaitement compte d'un éventail de gens ayant des difficultés directement reliées à leurs déplacements en transport en commun: nombreux escaliers, station debout dans

l'autobus, etc.

M. Gilles Cloutier, lors de la quatrième Conférence internationale sur la mobilité et le transport des personnes âgées ou handicapées, faisait d'ailleurs remarquer: "Les personnes à mobilité réduite, qui sont inadmissibles au transport adapté, rencontrent, elles aussi, de nombreuses difficultés à utiliser les systèmes d'autobus réguliers, de train ou de métro."

Comme le remarque également Mme Claudia Flanders de la National Bus Company, du Royaume-Uni, le fossé entre la perception des différents handicaps et la compréhension de leurs implications réelles par les transporteurs reste à être comblé. La politique d'admissibilité au transport adapté pour les personnes handicapées émise par le ministère des Transports en 1983 reconnaît d'emblée la nécessité d'adapter le réseau régulier de transport en commun afin de limiter les obstacles auxquels la majorité des usagers de la STCUM doit faire face lors de ses déplacements: distances, attente, complexité des horaires et des correspondances, aménagements physiques, etc.

(16 h 45)

Selon nous, l'état de la situation présente du transport en commun à Montréal est donc le suivant: un réseau de transport en commun conçu primordialement pour une population jouissant de toutes ses capacités physiques et mentales; un réseau de transport en commun parallèle conçu exclusivement pour une partie de la population ne pouvant utiliser le réseau régulier et un gouffre entre ces deux réseaux touchant une partie de plus en plus importante de la population.

Tel qu'indiqué à la page 10 du document de consultation fourni, par le ministère, l'on prévoit un vieillissement de la population. Il est vrai, dans l'état actuel du réseau, que ceci est susceptible d'influencer à la baisse la demande en transport en commun. Parallèlement, un rapport récent du Forum des citoyens âgés de Montréal expose clairement, au chapitre de sa population cible, la tangente démographique que vit la région métropolitaine à ce niveau.

Nous croyons, avec MM. Frye et Heraty, que l'augmentation du nombre de propriétaires d'automobiles et la baisse de la demande de transport public qui s'ensuit entraînent cependant une recrudescence des passagers âgés, des femmes et des enfants. Ces personnes sont celles, bien sûr, qui éprouvent les plus grandes difficultés à se prévaloir de leur droit à un transport public et économique. Les personnes âgées ont de grandes difficultés à se déplacer, les femmes utilisent le transport en commun chargées de jeunes enfants et/ou de lourds paquets. L'anticipation du besoin futur devrait donc être fondée sur le degré de mobilité des usagers, plutôt que sur la cause de cette

perte de mobilité.

De plus, une récente proposition visant à ne pas subventionner l'adaptation d'un véhicule automobile si le propriétaire de celui-ci a la possibilité d'utiliser un service de transport adapté ne fera qu'augmenter le fardeau financier de ce type de transport en commun. Par ailleurs, le degré d'utilisation du transport en commun dans une métropole telle que Montréal ne dépend pas exclusivement de la mobilité physique des individus, mais également d'une variété d'autres facteurs tels que l'aménagement physique du réseau.

Notre organisme ne possède aucune expertise dans le domaine de la recherche de moyens administratifs et financiers. Il nous apparaît pourtant, tout comme à MM. Frye et Heraty, que le coût de revient de tout type de transport doit être étudié en termes financiers (le coût net de fournir chaque déplacement, après le revenu tarifaire) et en termes de coût total des dépenses et des bénéfices qu'entraîne une mobilité accrue pour le nombre et les types de personnes impliquées.

Par ailleurs, il nous semble important, considérant les sommes faramineuses englouties annuellement à la STCUM et le peu d'amélioration tangible des réseaux de la STCUM, tant au niveau de l'adaptation du réseau régulier que du transport adapté, que la gestion actuelle des budgets soit sérieusement étudiée et révisée. Évidemment, les budgets présentement octroyés pour le transport adapté et l'adaptation du réseau régulier de transport ne sauraient être amputés, bien au contraire. Nous optons donc pour "une meilleure gestion des infrastructures existantes pour en accroître le rendement".

La volonté populaire qui semble vouloir se dégager concernant la venue d'un quatrième partenaire sur la scène du financement du transport en commun sur le territoire de la CUM peut être valable. Le RUTA est solidaire de cette demande sans, pour autant, y voir "la" planche de salut.

Dans un autre contexte, il nous apparaît important d'établir des relations administratives étroites entre les trois sociétés de transport desservant la région montréalaise. Sans parler de fusion, nous croyons urgent de coordonner les services et l'évolution de la STL, de la STCUM et de la STRSM.

En ce qui concerne le transport adapté, cette intégration se traduirait sans nul doute par la concrétisation de deux dossiers qui, depuis 1979, occupent une place prépondérante dans les préoccupations des usagers du transport adapté: le dossier interives et le dossier admissibilité universelle.

L'intégration sociale des personnes handicapées et à mobilité réduite implique

une liberté de mouvement égaie au reste de la population et ne peut qu'être bénéfique pour la société dans son ensemble. Les répercussions d'un service de transport adéquat sur d'autres fonds d'autres ministères, par exemple, le ministère des Affaires sociales, sont certaines. L'exemple fourni par le Forum des citoyens âgés, à la page 6 de son document, illustre bien cette situation. Des personnes âgées ne pouvant pas utiliser un système de transport adéquat, par exemple, pour leurs traitements, se retrouvent hospitalisées et cela entraîne des coûts supérieurs au ministère ci-haut mentionné.

D'autre part, que ce ministère assure la formation des personnes déficientes intellectuelles à l'utilisation du réseau régulier de transport en commun et le réseau de transport adapté pourra ou diminuer ses coûts ou disposer de ressources supplémentaires pour répondre aux besoins de ses usagers.

Une société intégrée permettant de répondre de façon adéquate aux besoins réels de sa population, telle est l'évolution souhaitée par le RUTA. La tendance coutumière de chercher des palliatifs et des correctifs ponctuels qui, trop souvent, ne font que retarder ou miner des solutions efficaces doit immédiatement être remplacée par une politique cohérente et globale.

Nous ne prétendons pas avoir épuisé le sujet, ni même en avoir dégagé toutes les implications. En effet, une autre tranche de la population montréalaise a, encore une fois, été oubliée: les personnes à très faible revenu. Nous ne doutons pas que les infrastructures du transport en commun de la région de Montréal soient tout à fait inadéquates pour celles-ci. Néanmoins, le manque de temps et la raison d'être de notre regroupement nous interdisent d'aborder cette question.

Nous croyons néanmoins avoir aidé à atteindre, au fil de ces pages, le but réel de cette consultation: "arriver à une stratégie concrète d'actions nécessaires à un développement cohérent et efficace des infrastructures de transport en commun de la région de Montréal au cours des 10 à 20 prochaines années". Si l'objectif en est effectivement un de cohérence et d'efficacité, répondre aux besoins réels de la population que l'on dessert ne peut ultimement que combler nos espoirs.

Rappelons succinctement, pour terminer, les recommandations prioritaires du RUTA.

Adapter le réseau régulier de transport en commun en incluant la notion de mobilité réduite dans la définition actuelle du terme "handicap". Nous nous trouvons en face d'une double problématique, celle des limitations fonctionnelles occasionnées par une déficience résultant d'un état pathologique, par exemple la paralysie cérébrale, la

dystrophie musculaire, etc., et celle des limitations fonctionnelles occasionnées principalement par le processus du vieillissement. Pour répondre à la première problématique, le transport adapté s'adresse à une clientèle spécifique qui n'a d'autre possibilité que d'utiliser un minibus adapté. Pour la deuxième problématique, l'adaptation du réseau régulier contribuerait à desservir toute une clientèle de personnes à mobilité réduite comme les personnes qui ont une déficience visuelle, les personnes qui ont une déficience intellectuelle, ainsi que l'ensemble de la population qui devient de plus en plus vieillissante.

Notre deuxième recommandation: coordonner les services et l'évolution des trois sociétés de transport afin que, primordialement, les usagers du transport adapté puissent se déplacer entre Laval, Montréal et la rive sud. En guise d'exemple, je peux vous dire que des personnes handicapées auraient pu avoir du travail si un service interrives avait existé, que des personnes ont perdu leur emploi parce que l'entreprise a déménagé ses locaux à Laval, que des personnes handicapées se voient dans l'impossibilité de visiter leurs parents. Il est donc important que les trois sociétés de transport démarrent la concertation pour la mise en place du service interrives. À cet égard, nous proposons la mise sur pied d'un comité de travail constitué de représentants du ministère des Transports, des trois sociétés de transport, d'un représentant de l'Office des personnes handicapées du Québec, ainsi que des usagers et usagères du transport adapté.

Notre troisième recommandation: maintenir les budgets du transport adapté et de l'adaptation du réseau régulier, et s'assurer d'une meilleure gestion. Nous tenons à ajouter que le ministère s'est impliqué largement avec ses partenaires dans le financement du transport adapté à Montréal. Cependant, nous trouvons que le développement du transport adapté n'est pas terminé. Par exemple, nous remettons fortement en question le nombre de minibus utilisés au transport adapté. De plus, il est très important de suivre l'évolution de la fabrication des minibus adaptés pour en arriver à ce qu'ils répondent aux vrais besoins des personnes handicapées en termes de sécurité des plates-formes hydrauliques, en termes de suspension trop rigide, d'où les risques importants de détérioration de l'état des usagers et usagères du transport adapté, en termes de système d'attaches qui puisse accueillir tout type de fauteuil roulant.

D'autre part, le développement quant à l'adaptation du réseau régulier n'est qu'à son balbutiement. Tout est encore à développer.

Quatrième recommandation: établir une politique globale de développement du transport en commun de la région de

Montréal en tenant compte des nouvelles réalités de sa population vieillissante.

Cinquième recommandation: dans une perspective de planification, il faut retenir la nécessité d'offrir l'admissibilité universelle aux services du transport adapté. Comme exemple, les personnes admises à Hull, Québec ou Sherbrooke doivent être rusées pour pouvoir utiliser le transport en commun adapté à Montréal alors que tout autre voyageur peut utiliser le transport en commun n'importe quand, comme il le veut, quand il le désire. Voilà!

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

M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, j'ai eu une demande expresse de ma collègue de Châteauguay qui a eu personnellement à travailler à tous ces problèmes reliés au transport des personnes à mobilité réduite. Je vais lui céder mon droit de parole, quitte à prendre la relève après, s'il y avait des angles qui n'avaient pas été couverts. Je cède la parole à ma collègue de Châteauguay.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vais maintenant reconnaître Mme la députée de Châteauguay.

Mme Cardinal: Merci, M. le ministre. M. le Président, je suis très heureuse de pouvoir participer, d'autant plus, comme le disait M. le ministre, que je me suis impliquée depuis plusieurs années. Je tiens à vous féliciter et à vous remercier de venir nous faire part de vos problèmes et de vous prendre en main. Je pense que c'est très important pour qu'on puisse ensemble trouver des alternatives et apporter des solutions.

Je voudrais, si vous me le permettez, M. le Président, quand même, mentionner la présence, ici, du président, M. Pierre-Yves Lévesque, de Nous nous intégrons en commun Inc. Ce sont encore des personnes qui veulent qu'on leur apporte des solutions.

Deux points m'ont vraiment frappée, pour avoir vécu la même problématique chez moi. Évidemment, à Châteauguay, nous sommes en banlieue; votre problématique est à Montréal et le problème interrives est des plus importants. Ce que je voulais vous mentionner, c'est l'accessibilité et l'admissibilité universelles. Je pense que c'est assez difficile de les obtenir actuellement étant donné les problématiques de chacune de nos régions.

Si je vous parle de ma région en tant qu'admissibilité, c'est que nous avons le transport en commun, vous allez le reconnaître dans chacune des régions déterminées. On ne peut pas aller plus loin que le territoire déterminé. À ce moment-là,

il nous faut trouver des alternatives. Il faut impliquer les municipalités, les personnes et les associations de façon à compléter le réseau des services.

À Montréal, le problème se pose. Vous avez, quand même, un peu plus de facilités étant donné que les points de rabattement sont plus près. Si on regarde toute la problématique, pour en arriver à un ensemble global de services qu'on doit donner à la personne handicapée quant au transport adapté - vous le mentionnez tellement bien - vous dites qu'on devrait avoir une concertation avec tous les intervenants du milieu, que ce soit en banlieue ou à Montréal; il faut absolument se pencher sur l'ensemble de la problématique afin d'améliorer le service et, tout en rationalisant, donner les meilleurs services.

Je dois dire qu'actuellement, si on peut comparer les budgets, nous payons 75 % en coûts, c'est-à-dire 12 800 000 \$ sur un total de 17 000 000 \$, ce qui donne 75 % au gouvernement, 20 % aux municipalités et 5 % aux usagers. Je pense que, jusqu'à maintenant, nous avons, quand même, fait un énorme progrès. Il m'apparaît important de continuer dans cette ligne. Je sais que M. le ministre est très ouvert, mais je pense qu'on doit se regrouper de façon, comme vous le disiez, à ne pas continuer à s'éparpiller, à ne pas continuer chacun individuellement, tant à Montréal que dans nos régions. (17 heures)

Je vais vous donner l'exemple le plus frappant; lorsque nous parlons de critères d'admissibilité, chacun qui administre le transport peut l'interpréter à sa façon. Qui vraiment peut être admissible au transport? C'est là qu'est le problème parce que la demande est grande et les critères d'accessibilité nous apparaissent un peu réduits.

Mais si la personne âgée a droit aussi aux services de transport adapté, comment va-t-on qualifier ou quantifier cela? A-t-elle une difficulté de mobilité? Vous avez parlé, justement, de difficulté également au niveau auditif, au niveau de soit voyant ou de semi-voyant, et vous avez le même problème à Montréal. Il faut, je pense, regarder l'ensemble du problème de façon qu'on puisse rationaliser et donner davantage de services à la personne.

Mme Lazure: Est-ce que je peux me permettre de répondre à Mme la députée?

Mme Cardinal: Certainement.

Mme Lazure: Ce que j'aimerais dire, c'est que, pour vraiment clarifier, pour être certaine qu'on parle des mêmes choses, disons qu'au niveau de l'admissibilité au transport adapté, les critères ont été établis en 1983 par le ministère des Transports. Ces

critères sont provinciaux, d'accord? Pour ce qui est de l'application de ces critères quant à l'admissibilité, ce sont les mêmes critères qui sont utilisés partout au Québec. Pour ce qui est de l'admissibilité universelle, on part du principe que, pour le transport en commun, tout usager régulier du transport régulier à Montréal peut aller à Québec, à Sherbrooke et prendre l'autobus, là-bas, sans difficulté.

Partout où il existe au Québec un service de transport adapté qui fonctionne dans une municipalité, logiquement, quand on parle de transport en commun, l'usager qui est admis où que ce soit au Québec devrait pouvoir avoir accès à ce transport adapté. C'est ce qu'on demande par admissibilité universelle au transport adapté.

Mme Cardinal: À ce moment, il nous faut avoir la collaboration de tous les intervenants que ce soit la STCUM ou que ce soit la CIL. C'est là qu'on parle d'un transport adapté élargi dans le sens qu'on peut donner les services que vous voulez. Là, il m'apparaît qu'on parle du transport adapté - je l'ai mis sur pied dans ma région - pour couvrir les besoins immédiats. Maintenant, nous aussi on rêve à l'accessibilité et nous, en plus, on a l'interrives. Il faut aller vers une plus grande accessibilité à tous les niveaux, comme vous l'avez dit; que ce soit à Québec, à Toronto, chaque personne a le droit d'avoir cette facilité d'adaptation.

C'est pour cela, je pense, que moi aussi, j'ai peut-être été mal comprise, dans le sens de dire que, si on parle strictement de transport adapté dans le sens où on le conçoit actuellement, ce n'est pas qu'on tend vers ce que vous voulez avoir en l'élargissant. Mais pour répondre aux critères actuels, il est difficile d'arriver à cette rentabilité, à la condition que tous les intervenants y participent.

Mme Lazure: J'aimerais poser une question à Mme la députée, si c'est possible. Je ne sais pas si j'ai le droit de poser des questions.

Le Président (M. Saint-Roch): Vous avez pleinement votre droit, madame. Nous vous écoutons.

Mme Lazure: Merci.

Mme Cardinal: Mon Dieu, oui.

M. Garon: Vous pouvez faire tout ce que vous voulez faire dans votre temps.

Mme Lazure: Bon, c'est bon à savoir. Je ne veux pas prendre plus de temps. Pour ce qui est du transport adapté, est-ce qu'on peut s'entendre pour dire que le transport adapté est du transport en commun?

Mme Cardinal: C'est là qu'il faut définir les termes.

Mme Lazure: Pour moi, c'est le point de départ.

Mme Cardinal: C'est ça.

Mme Lazure: Si on ne s'entend pas sur cette vue du transport adapté, on parlera beaucoup avant de se comprendre, je pense.

Mme Cardinal: Voilà. C'est parce que lorsqu'on a parlé de transport adapté au niveau de la personne handicapée, forcément, comme dans toute chose qu'on démarre, comme dans toute chose qui veut apporter des services auxquels chaque personne a droit, évidemment, il fallait parler de transport adapté à la personne handicapée. Mais la personne handicapée étant un être humain à part entière ne devrait pas être considérée en rapport avec un transport adapté spécifique. Mais, comme vous l'avez si bien mentionné, elle doit être considérée aussi en rapport avec un transport complet, intégré, tout à fait bien pensé.

Mme Lazure: Planifié.

Mme Cardinal: Planifié. C'est pour cela qu'en partant de notre transport adapté "réduiÉ", entre guillemets, on veut arriver, depuis que je suis impliquée avec les personnes handicapées, à avoir ce transport accessible et universel. Mais pour y arriver, vous êtes très très conscients qu'il faut absolument avoir la collaboration des intervenants du milieu pour que la commission de transport de Montréal puisse accepter de collaborer avec nous et rendre accessible son métro, ses autobus et son transport, en collaboration avec le gouvernement.

Mme Lazure: Oui, je pense qu'on parle de deux choses, Mme la députée. On parle de la collaboration avec laquelle on est tout à fait d'accord et on dit qu'il est indispensable d'avoir une consultation et une concertation au niveau de l'admissibilité universelle et du dossier interrives, c'est bien évident. Il ne faudrait pas mélanger tes cartes et parler d'intégration des personnes handicapées au transport en commun régulier. Je tiens à répéter que, dans notre esprit, il y a un transport en commun divisé en deux réseaux, un réseau régulier et un réseau de transport adapté. Mais pour nous, tout cela est du transport en commun avec les mêmes droits aux usagers et les mêmes obligations aux usagers.

Mme Cardinal: Alors, je vais vous poser à nouveau une question à ce moment-là. Comment voyez-vous cette réalisation -

parce que, nous aussi, dans notre esprit, c'est cela - ...

Mme Lazure: D'accord.

Mme Cardinal: Peut-être que je me fais mal comprendre, mais c'est cela.

Mme Lazure: Parfait, oui.

Mme Cardinal: ...de l'accessibilité et de l'admissibilité à toute personne dans un réseau de transport, puisque cela aurait dû être cela au départ? C'est très bien, il faut le percevoir et le voir de cette façon. Mais vous, comment pensez-vous y arriver si on n'a pas à considérer actuellement les coûts et les critères, ainsi que la volonté de chacun? Est-ce que vous pensez que c'est le gouvernement qui doit arriver à imposer cette forme d'intégration?

Mme Lazure: J'espère que non.

Mme Cardinal: C'est cela. Je vous pose la question.

Mme Lazure: Non, ce n'est pas du tout ce qu'on entend.

Mme Cardinal: Pour moi, c'est important. Mais de quelle façon voyez-vous...

Mme Lazure: Par un comité de travail. Mme Lebreton l'a mentionné tantôt.

Mme Cardinal: Oui, elle l'a mentionné.

Mme Lazure: C'est un comité de travail composé des intervenants directs, des représentants des usagers qui sont concernés par la question et qui discuteront des modalités de la question.

Mme Lebreton: Je veux juste ajouter que ce comité de travail, on ne le conçoit pas comme étant un comité d'étude, mais comme un comité de travail qui va vraiment aboutir à réaliser une expérience pilote qui va nous faire voir que le service interrives et l'admissibilité sont réalisables.

M. Côté (Charlesbourg): Si ma collègue me le permet...

Mme Cardinal: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...cela fait l'objet de votre deuxième résolution et c'est oui.

Mme Lebreton: Vous dites que c'est oui!

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Réunir du monde autour d'une table pour se parler, pour voir dans l'application ce qu'on peut

faire, cela peut ouvrir nos yeux comme les vôtres. Cela peut être bénéfique aux deux parties, sur des choses qui sont réalisables, qui sont demandées et sur des choses qui sont demandées et qui ne sont pas réalisables. Alors, je pense que tout le monde aurait intérêt à s'asseoir autour d'une table. On va effectivement mettre cela en place et on va le tenter à titre d'expérience pilote. Et, si cela donne des résultats qu'on souhaite, vous et nous, tant mieux pour vous et tant mieux pour nous.

Mme Lebre: M. le ministre, est-ce qu'on peut penser que ce comité pourra être mis sur pied dans un avenir rapproché?

M. Côté (Charlesbourg): On va s'entendre sur rapproché: à l'automne.

Mme Lebre: À l'automne?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Lebre: Merveilleux!

Mme Cardinal: Voyez-vous comme c'est important de discuter. Il fallait que M. le ministre s'implique, d'autant plus que ce ne sera pas seulement un comité d'étude, ce sera un comité d'action.

Mme Lebre: Absolument.

Mme Cardinal: Quand je vous ai dit tantôt qu'il fallait réunir les intervenants, c'était dans cet esprit et je pense que je n'avais peut-être pas été bien comprise.

M. Beauregard: Si vous me le permettez, j'aimerais avoir juste une petite précision. Je voudrais savoir si les mandats du comité seront d'étudier l'universalité et le transport interrives ou si ce sera seulement un des deux mandats.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est-à-dire que ce que je pense qu'il faut trouver, c'est une table où on peut échanger. Vous mettez les sujets que vous voudrez à l'ordre du jour et on tentera de trouver les solutions. On ne se limitera pas. Je pense qu'il ne faut pas se limiter au départ. C'est à voir, à l'exercice et à l'usage. Si on réussit à régler de petits problèmes, on pourra peut-être en régler des gros. Alors, dans ce sens, on va inviter du monde avec nous, soit des gens qui s'occupent de transport sur la rive sud, sur l'île, sur la rive nord. On va inviter du monde. On va les inviter. À ce moment-là, on va peut-être apprendre tout le monde ensemble.

Mme Cardinal: Est-ce que vous l'étendrez, M. le ministre, à la région?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

Mme Cardinal: Les problèmes régionaux aussi?

M. Côté (Charlesbourg): Cela me rappelle ce que nous disait Mme la présidente de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal: Il faut avoir une vision du haut des airs et très extensive en termes de régions.

Mme Cardinal: Merci.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, on a vu qu'il y avait une nouvelle concertation régionale qui était très large. Je pense qu'on va avoir du plaisir à ce niveau.

Une voix: Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, Mme la députée de...

M. Côté (Charlesbourg): Régional, c'est pour le Lac-Saint-Jean.

M. Dufour: Nous, on est du Saguenay.

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

M. Garon: Si j'ai compris, ce ne sera pas un comité d'étude et ce ne sera pas, non plus, un comité d'action. Ce sera un comité de discussion.

Mme Cardinal: Et d'action...

M. Garon: Bien, on ne le sait pas.

Mme Cardinal: ...dans l'avenir.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut se poser la question suivante. Est-ce que, dans l'état actuel de nos informations, de notre connaissance, on est prêt à l'action? Est-ce qu'on est capable de mesurer les effets de notre action? Il ne s'agit pas de refaire des études. Il s'agit de s'asseoir autour de la table et de dire: Voici ce qui est possible, avec les gens qui gèrent les systèmes de transport, avec ceux qui paient - nous autres - et avec ceux qui les utilisent. Je pense que cela va faire un triumvirat qui va faire du feu et qui va peut-être permettre de régler un certain nombre de choses dans l'action.

M. Dufour: Cela va aller à cet automne. Cela va être terrible!

M. Garon: J'espère que cela va dépasser le mur du son comme dans l'aviation.

Mme Cardinal: M. le ministre, est-ce qu'on pourrait surtout impliquer aussi les municipalités?

M. Beauregard: Excusez-moi, M. le ministre, est-ce que je pourrais avoir une autre petite précision? Parfois, j'ai de la difficulté à comprendre. Dans l'ordre du jour qu'on va discuter à ce fameux comité, est-ce qu'on va parler également de l'adaptation du réseau régulier ou si on parlera uniquement du transport en commun adapté?

M. Côté (Charlesbourg): Si vous voulez discuter de l'ensemble de la problématique, on va en discuter. Il y a des mesures qui sont demandées et qui coûtent de l'argent. Mais ce que j'ai compris de votre intervention, tout à l'heure, c'est que vous appréciez le niveau d'intervention du gouvernement sur le plan de son soutien financier, que vous souhaitez qu'il soit maintenu et, dans la mesure où les possibilités budgétaires le permettent, qu'on puisse peut-être l'accroître pour régler d'autres problèmes. Ce que j'ai compris, c'est qu'il y a des problèmes d'interface. Il y a des problèmes actuellement avec les réseaux. C'est sur ce plan qu'on va s'asseoir à la table et qu'on va voir. En fin de compte, il y a toujours une question de piastres et de cents. On va examiner cela ensemble. On va vous donner l'occasion, si vous ne l'avez jamais eue, de vous asseoir à la table. Vous mettrez les sujets que vous voulez sur la table et on va en discuter.

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

M. Garon: J'aimerais bien, comme nouveau critique de l'Opposition en matière de transport, avoir une copie des sujets que vous aimeriez mettre sur la table pour voir quels sont les problèmes que vous aimeriez voir à l'ordre du jour de ce comité de discussion qui va devenir un comité d'action.

Mme Lazure: M. le député, je pourrais vous dire que les sujets les plus brûlants dont on va parler, qui sont les plus importants pour nous, vous les avez entre les mains. On vous les a présentés tantôt.

M. Garon: Pourriez-vous résumer ce que vous voudriez voir discuter au point de vue des règlements à un comité comme celui-là qui sera formé à l'automne, l'automne commençant le 21 septembre?

Mme Lazure: Je pourrais peut-être proposer à M. le député... Considérant que le mémoire a été déposé et que les priorités y sont très nettement indiquées, j'ai l'impression que c'est plus sur l'ordre du jour des réunions du comité qu'il peut y avoir une

inquiétude; et c'est la même de notre côté, si je puis dire. C'est peut-être une copie de cet ordre du jour, ainsi que des débats qui se feront à ce comité qui pourrait être acheminée à M. le député.

M. Garon: Je connais bien des comités de discussion qui étaient supposés être des comités d'action et qui sont restés des comités de discussion. Ensuite, il y a eu des études pour analyser ce dont ils avaient discuté.

Mme Lazure: Nous aussi, M. le député, on en a vécu plusieurs et on a pris beaucoup d'expérience sur ce plan.

M. Garon: J'aimerais vous poser une question. Vous affirmez, dans la première partie du texte, que plus de 7000 personnes sont admises aux services de transport adapté. J'aimerais savoir combien l'utilisent effectivement - j'aimerais avoir des données précises - et quels sont les critères d'admissibilité au transport adapté actuellement.

Mme Lazure: Je peux vous dire que les chiffres exacts sont - j'exagère peut-être un peu en disant jalousement - du ressort de la STCUM. Nous, ce qu'on peut savoir, c'est qu'il y a plus de 7000 personnes admises au transport adapté. Il faut savoir qu'an n'est pas la société de transport et qu'on n'a pas toutes les statistiques possibles disponibles.

Pour ce qui est des critères d'admissibilité au transport, je répéterai que ce sont les critères émis en 1983 par le ministère des Transports et qui sont dans le mémoire: "Toute personne limitée dans l'accomplissement d'activités normales et qui, de façon significative et persistante, est atteinte d'une déficience physique ou mentale ou qui utilise régulièrement une orthèse, une prothèse ou tout autre moyen pour pallier son handicap." Je vous dirais que ce n'est pas plus clair que cela.

M. Garon: En page 3, vous parlez des personnes à mobilité réduite. À combien évaluez-vous cette clientèle, en 1987, à Montréal?

M. Beauregard: Je vais me permettre de répondre.
(17 h 15)

M. Garon: Et, dans le cadre actuel du fonctionnement du transport en commun, quels sont les problèmes vécus par ces personnes, selon votre perception des choses?

M. Beauregard: Comme je le disais, je vais me permettre de répondre. Nos ressources étant quand même assez limitées, cela nous est assez difficile de faire un inventaire complet de la population visée. Ce

qu'on peut dire, c'est que les personnes à mobilité réduite, ce sont des gens qui ont une déficience visuelle, une déficience intellectuelle, les personnes âgées qui ont des limitations, les personnes obèses aussi, donc, différentes clientèles dont les besoins sont différents de la clientèle régulière. C'est assez difficile, comme je le disais, de faire quand même un inventaire complet et d'avoir des chiffres précis. Cela doit sûrement se chiffrer par plusieurs centaines de milliers. Si on prend seulement les personnes handicapées visuelles qui sont de l'ordre de 25 000 à 30 000 dans la région montréalaise, les personnes obèses qui sont de l'ordre de 10 000 à 20 000 et les personnes âgées, on peut tout de suite se rendre compte qu'on va atteindre des centaines de milliers de personnes.

M. Garon: Quand vous évoquez la notion d'aménagement physique du réseau comme facteur qui peut influencer l'utilisation du transport en commun, à quelle situation faites-vous référence exactement? À quoi pensez-vous comme aménagement? Par exemple, parlons d'il y a quelques années...

M. Beauregard: Bon, d'accord.

M. Garon: Je pense aux trottoirs, par exemple. À un moment donné, les trottoirs étaient trop carrés, alors, quelqu'un en chaise roulante pouvait piquer du nez facilement. Aujourd'hui, c'est un aménagement qui est assez simple. Sur tous les trottoirs, l'aménagement est fait et il semble que cela a aidé beaucoup. Quand vous parlez de transport en commun, à quel aménagement physique faites-vous référence en particulier pour régler la situation?

M. Beauregard: D'accord. Cela pourrait être des bancs, des sièges, qui répondraient aux besoins des personnes handicapées, des personnes handicapées obèses au encore l'annonce verbale des stations de métro et des arrêts d'autobus pour les personnes handicapées visuelles. Cela pourrait être également un meilleur éclairage dans les stations de métro, autant pour les personnes handicapées visuelles que pour les personnes âgées qui souffrent d'une certaine insécurité. Également, on pourrait retrouver des sièges en plus grand nombre près des arrêts d'autobus, près des abribus, des escaliers avec les marches moins hautes pour faciliter l'ascension des escaliers pour les personnes âgées ou obèses, différentes adaptations physiques qui seraient quand même assez longues à énumérer. Mais, dans le passé, les différents organismes ont fait des recommandations à ce sujet.

M. Garon: Quand vous dites de

maintenir les budgets du transport adapté, l'adaptation du réseau régulier et de s'assurer d'une meilleure gestion, quand vous parlez des budgets du transport adapté, quels sont actuellement ces budgets auxquels vous référez?

Mme Lazure: Encore une fois, pour les budgets exacts, on n'a pas les chiffres en main. On sait qu'en ce qui concerne le transport adapté c'est subventionné par le ministère à 75 %, à 20 % par les municipalités et à 5 % par les usagers. Ces budgets sont... Bon, enfin, pour des gens ordinaires comme nous, c'est assez impressionnant. Cela se chiffre à peut-être 300 000 000 \$ par année pour le transport et une partie de cela... Je ne sais pas les chiffres exacts. Cela doit être... Combien?

Une voix: ...

Mme Lazure: C'est 8 000 000 \$ à 9 000 000 \$ par année pour le transport adapté. C'est quand même pour nous beaucoup d'argent pour environ 40 minibus à Montréal et 7000 usagers du transport. On trouve qu'il y a un problème quelque part. C'est pour cela qu'on dit qu'il ne faut absolument pas réduire ce budget parce que pour nous, d'après notre expérience, cela suffit à peine et souvent, cela n'arrive pas à répondre aux besoins. Idéalement, il faut l'augmenter. En plus, en ce qui nous concerne, le transport adapté est en plein développement encore. Il n'a pas atteint de vitesse de croisière. Il n'est pas arrivé à un niveau où on a juste à faire fonctionner la machine. Il est en plein développement. Donc, ce budget ne doit surtout pas être touché. On aurait pu facilement aller plus loin et demander qu'il soit doublé, triplé et augmenté pour répondre vraiment aux besoins des usagers, ce qu'on n'a pas fait.

M. Garon: Dans le cadre du travail que font ou doivent faire les CLSC dans le maintien à domicile des personnes qui ont un degré d'autonomie moins grand et pour utiliser au maximum leur degré d'autonomie pour ne pas qu'elles soient en institution, est-ce qu'il y a une relation qui se fait entre ce maintien à domicile, les CLSC et le transport adapté comme service aux gens qui doivent être maintenus à domicile? Voyez-vous, vous parlez d'intégrer entièrement le transport adapté au transport en commun régulier alors qu'actuellement je n'ai pas le sentiment que c'est cela. Je ne sais pas pour ce qui est de Montréal, mais je sais que, dans la région chez nous, c'est un réseau un peu à part, de petits minibus, comme vous dites, pour transporter des gens. Maintenant...

Mme Lazure: Oui, c'est cela. Si je peux

me permettre...

M. Garon: Est-ce que cela se fait dans le cadre du maintien à domicile ou si vous voyez cela comme quelque chose qui se fait d'une façon complètement différente dans le cadre du transport en commun?

Mme Lazure: Je veux juste réajuster. Encore une fois, je m'excuse. Je comprends que vous n'êtes peut-être pas familier avec ces questions et je veux mettre cela bien clair à votre esprit. Nous ne disons pas qu'il faut intégrer le transport adapté dans le réseau régulier, on dit que le transport en commun à Montréal, comme partout, a deux volets, deux réseaux, soit un réseau régulier et un réseau adapté. Cette précision étant faite, pour répondre à votre question pour ce qui est du dossier du maintien à domicile en rapport avec le transport adapté, pour nous, notre regroupement qui est le Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM, on s'occupe du transport adapté. Le dossier du maintien à domicile, c'est autre chose.

Mme Lebre: Mais, tout comme le transport adapté, le maintien à domicile est un moyen qui permet l'intégration sociale des personnes handicapées.

M. Garon: C'est cela.

Mme Lebre: Si on n'a pas de transport pour les personnes handicapées, ces personnes ne peuvent pas aller travailler, ne peuvent pas aller étudier, ne peuvent pas aller faire leurs courses, ne peuvent pas mener une vie normale. C'est une condition primordiale. Si on vous enlève tout moyen de transport, vous allez rester chez vous, vous n'irez pas plus loin que le pâté de maisons. Pour les personnes handicapées, c'est le moyen de s'intégrer socialement et de mener une vie normale. Alors, si ce n'est pas cela... On ne parlerait pas de transport adapté si, au départ, on avait tenu compte de l'ensemble des citoyens, de l'ensemble de la population. On a tenu compte d'une majorité bien portante et travaillante, mais on n'a pas tenu compte d'autres parties de la population. C'est ce qui fait qu'aujourd'hui on se retrouve avec un réseau de transport adapté. Mais c'est important de considérer le transport des personnes handicapées comme étant un transport en commun. C'est fondamental. Si on ne comprend pas cela au départ, on ne peut pas reconnaître le transport pour les personnes handicapées comme étant un droit au même titre que pour n'importe quel citoyen.

M. Garon: Oui, mais dans tout cela, il y a quand même des questions de degrés. Ce que j'ai compris de votre mémoire, c'est que vous voulez dire, au fond, que le transport

en commun régulier...

Mme Lebre: Oui.

M. Garon: ...s'il faisait un certain nombre d'aménagements, pourrait aider...

Mme Lebre: Cela allégerait...

M. Garon: ...un grand nombre de personnes qui ont une mobilité réduite, comme vous l'avez dit...

Mme Lebre: Exactement. Mais cela allégerait...

M. Garon: ...mais qui n'ont pas besoin d'avoir le transport adapté avec des minibus parce que c'est pour les cas plus extrêmes où les gens ont des besoins plus grands.

Mme Lebre: C'est cela. Le transport adapté, au départ, a été pensé pour des personnes qui ne pouvaient pas utiliser de voiture, parce que les fauteuils motorisés qui aident très grandement l'autonomie des personnes handicapées, cela n'entre pas, malheureusement, dans les voitures. Donc, cela prend un minibus avec des rampes ou une plate-forme hydraulique pour pouvoir être transporté. Si on n'est pas capable de faire l'adaptation du réseau régulier, c'est bien de valeur, mais on va se retrouver avec toutes les personnes, on va appesantir de façon très importante le transport adapté par minibus et par taxi d'un ensemble de personnes à mobilité réduite qui pourraient utiliser le transport régulier si celui-ci était adapté.

Mme Lazure: Ce n'est pas pour rien qu'on a parlé d'un gouffre dans notre mémoire. Il y a un réseau de transport régulier qui répond aux besoins d'une partie de la population. Il y a un réseau de transport adapté qui répond à une autre partie de la population et, entre les deux, il n'y a pas grand-chose. On débute, on commence à adapter un peu le réseau de transport régulier. Je pense qu'il faut continuer, maintenir les budgets et les accroître, si possible. Et là, on finira probablement - on l'espère, on le souhaite - par avoir un réseau de transport en commun à Montréal qui répond aux besoins de sa population, de tout le monde.

M. Beauregard: Quand on parle de les accroître, du côté de l'adaptation du réseau régulier, jusqu'à présent, malgré les efforts de la STCUM et du MTQ, le budget n'est quand même pas trop trop élevé. On a eu l'année dernière une subvention du ministère qui nous a permis de réaliser le métro-guide qui était de 50 000 \$, associée à une autre subvention de la STCUM de 2000 \$. Bon,

comme budget prévu pour l'adaptation du réseau régulier, cette année, je pense qu'il y a quelque chose comme 160 000 \$ à la STCUM. Mais, si on ne comprend pas l'urgent besoin d'adapter le réseau régulier, eh bien, le creux qu'il y a entre le transport en commun adapté et le transport en commun régulier va devenir de plus en plus large. C'est urgent d'adapter le transport en commun justement pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite. Je vous parlais tout à l'heure des personnes qui en font partie. Donc, comme je vous l'ai dit, c'est important non seulement de maintenir, mais d'accroître le budget du côté de l'adaptation du réseau régulier, parce qu'à moyen et à long terme on va en sortir gagnant. On va en arriver à l'intégration des personnes à mobilité réduite, mais également, au point de vue économique, on va être regagnant, parce que les gens qui n'auront pas besoin d'aller au transport adapté, en restant au réseau régulier parce qu'il leur est accessible, vont rester au transport régulier.

M. Garon: C'est-à-dire que c'est une question d'être préoccupé et d'être conscient de cela,

M. Beauregard: Exactement.

M. Garon: Si, au point de départ, on conçoit les autobus en n'ayant aucune préoccupation pour cela, c'est évident qu'il n'y aura pas de conception en pensant à cela. Vous parlez des marches, c'est évident que... Les marches d'autobus, je me rappelle quand j'étais plus petit, je trouvais les marches hautes, moi aussi, parce que j'étais un petit garçon. À un moment donné, les marches étaient hautes, c'est épouvantable.

Si vous avez des personnes âgées - et il va y avoir de plus en plus de personnes âgées - et si on fait les marches trop hautes, c'est évident que le service sera moins efficace parce que cela prend beaucoup plus de temps aux gens pour monter dans l'autobus. Cela est évident, il faut avoir cette préoccupation.

Mais voici la question que je veux vous poser: Sentez-vous, dans les sociétés de transport en commun, cette préoccupation? Est-ce que cela évolue? Je me rappelle, il y a quelques années, tout le monde était en institution. Il y avait beaucoup de monde en institution, pourquoi? Parce qu'on avait des soeurs qui ne coûtaient rien et qui voulaient garder les gens. Alors, on mettait plus de monde en institution. À un moment, on s'est aperçu que cela coûtait cher; on a sorti un paquet de gens et on s'est rendu compte qu'ils n'auraient jamais dû être en institution de leur vie, que cela avait été une erreur de les mettre là et qu'ils étaient capables de fonctionner. La conception de la société a

changé par rapport à ces choses, par rapport aux gens qui doivent être en institution ou non. Maintenant, les coûts sont tellement élevés qu'on essaie de mettre le moins de personnes possible en institution. Des fois, il y a gens qui disent qu'ils devraient y être et la société ne veut pas les y mettre. Il y a les personnes très âgées. Dans les centres d'accueil, par exemple, la clientèle est beaucoup plus lourde. Il ne s'agit pas de gens handicapés, mais de gens en vieillissement, qui vieillissent. Sentez-vous cette préoccupation chez les sociétés de transport en commun d'adapter les moyens et de penser à des solutions qui ne sont pas tellement complexes pour que le transport en commun soit facilement accessible à des gens qui ne sont pas A-I sur le plan de la condition physique?

(17 h 30)

Mme Lazure: M. le député, je peux peut-être vous répondre. On a affaire à une seule société de transport directement, soit la STCUM. Nos rapports avec la STCUM sont adéquats, c'est-à-dire que ses représentants nous écoutent, nous parlent et qu'on leur répond; il y a un échange. C'est sûr qu'on n'a pas les mêmes préoccupations; je pense que ce serait trop demander. Ils ont une société de transport à faire fonctionner. Nous, on a des revendications à amener et des objectifs à atteindre en ce qui concerne les usagers. Comme vous l'avez fait remarquer, il y a dix ans, toutes les personnes handicapées étaient en institution. Après l'Année internationale des personnes handicapées, on les a à peu près toutes sorties en même temps et on a décidé de changer la société. Les débuts ont été difficiles, mais je pense qu'on s'habitue et que le dialogue est ouvert. Personnellement, ainsi que le RUTA, j'ai confiance. En définitive, je pense que les rapports sont bons.

Mme Lebre: Il reste que pour ce qui est du développement de l'adaptation du réseau régulier, comme on le disait dans le mémoire, on n'en est qu'à notre premier balbutiement. Alors, c'est une raison de plus pour maintenir aussi les budgets de financement.

M. Beauregard: C'est d'autant plus important parce que tout le monde constate le vieillissement de la population. J'entendais dire, il n'y a pas longtemps, que la population montréalaise, d'ici l'an 2000, va être composée de 20 % de personnes de 60 ou de 65 ans et plus. C'est drôlement urgent. Il faut prévoir quelque chose.

M. Garon: Je vous remercie.

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

sommes maintenant rendus aux brèves remarques de conclusion. Je vais reconnaître Mme la députée de Châteauguay.

Mme Cardinal: J'ai été très intéressée d'entendre vos commentaires et surtout vos recommandations. Soyez assurés qu'à la suite de la volonté de M. le ministre de se pencher sérieusement sur des solutions je serai très heureuse de participer, s'il y a lieu, et de piloter cela auprès du ministre. Cela me tient à coeur puisque je travaille depuis 20 ans auprès des personnes handicapées. Lorsqu'on a eu des échanges, j'ai voulu vraiment faire voir l'ensemble de la problématique, de façon qu'on voie... C'est sûr qu'il y a un transport parallèle et un transport en commun. Le gouffre est toujours là et il faut trouver des solutions. On ne pourra peut-être pas combler tout le gouffre, mais, tout au plus, y apporter des solutions.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, Mme la députée de Châteauguay. M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, j'ai été très content de la discussion que nous avons eue. Au point de départ, il fallait un peu s'entendre sur la terminologie. Je peux vous dire que c'est un sujet qui me préoccupe beaucoup parce que j'ai eu la chance d'avoir un ami qui a été un des premiers médecins - d'ailleurs, le député de Louis-Hébert le connaît aussi, le Dr Claude Paradis de Québec - à travailler à sortir les gens des institutions. J'ai pu voir des cas personnels, des gens qui avaient été en institution et qui en sont sortis. Parler avec eux, c'était à peu près incompréhensible. À peine quelques années plus tard, vous vous demandiez comment il se faisait qu'ils aient été en institution un jour.

Actuellement, quand on regarde les changements dans la population, le vieillissement - vous avez raison - au fond, je pense qu'on regarde beaucoup plus... On a employé le terme "handicapé" à un moment donné un peu comme un terme péjoratif, alors qu'en réalité il n'y a rien de péjoratif à ce que quelqu'un ait une vue moins forte ou soit plus âgé. L'autre jour, à mon bureau, j'ai vu quelqu'un qui avait eu un accident d'automobile et à qui il manquait deux jambes. Physiquement, je suis certain qu'il a les bras dix fois plus forts que les miens. Par exemple, quand je vois qu'on veut classer des gens en aptes ou inaptes pour le Bien-être social, je dis: Bonne chance. Je connais des gens que vous pensez être incapables de faire quoi que ce soit et qui, intellectuellement, sont plus forts que n'importe qui. Quelqu'un d'autre peut être fort comme un lion et être beaucoup moins apte que quelqu'un qui, sur le plan physique, a plusieurs handicaps. Classer des gens en

handicapés et en non-handicapés, je pense que c'est très difficile. Il faut voir la société différemment et que chacun ait le droit de pouvoir fonctionner d'une façon normale, tout en ayant des aménagements physiques qui permettent à l'ensemble des gens de fonctionner. Comme, actuellement, cela coûte de plus en plus cher et que la douleur des taxes va faire réfléchir beaucoup de monde, j'ai le sentiment que, dans les mois ou les années qui viennent, tous les gouvernements seront beaucoup plus sensibles à faire en sorte que, pour des raisons de coût, le fonctionnement soit beaucoup plus facile pour que les gens soient les plus autonomes possible parce que le gouvernement va trouver qu'il a beaucoup de monde à sa charge s'il ne raisonne pas dans les termes que vous venez de mentionner.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la présidente.

Mme Lebre: Le mot de la fin?

Le Président (M. Saint-Roch): Le mot de la fin.

Mme Lebre: J'aurais juste envie de réagir, pas de réagir, mais de "faire du pouce" sur l'idée de M. le député en disant que, de par la définition de l'Organisation mondiale de la santé, le handicap est principalement l'obstacle, la barrière sociale et que c'est dans la mesure où on abolira ces obstacles et ces barrières sociales que le handicap disparaîtra. C'est tout.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la présidente, je tiens à vous remercier au nom de tous les membres de la commission d'avoir apporté un éclairage sur une des facettes bien particulière du transport en commun. Je vous remercie de votre grande contribution aux travaux de notre commission.

Mme Lebre: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse, Mme la présidente, si vous le permettez deux secondes. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Avant de nous laisser, je dois vous dire que l'automne sera propice à faire démarrer ce que vous souhaitez depuis déjà un bon moment en espérant que cela donnera tous les résultats escomptés sans nécessairement oublier que tous ensemble, on aura un certain nombre de barrières à franchir...

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): ...et que cela peut bien, à l'occasion, ressembler davantage

à une course à obstacles qu'à une course tout court. Dans ce sens, vous pouvez compter sur l'appui du ministre et de ses officiers et représentants.

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

La commission va suspendre ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 36)

(Reprise à 17 h 42)

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

Je demanderais maintenant aux représentants de l'Union des municipalités du Québec de venir prendre place, s'il vous plaît.

Union des municipalités du Québec

Alors, permettez-moi, dans un premier temps, de vous souhaiter la bienvenue aux travaux de la commission. Je demanderais à ce moment-ci au porte-parole de bien vouloir s'identifier, ainsi que les gens qui l'accompagnent, pour le bénéfice de tous les parlementaires et du **Journal des débats**.

M. Ferland (Roger): D'accord. Alors, M. le Président, je suis Roger Ferland, maire de Longueuil et membre du conseil d'administration de l'Union des municipalités. J'ai, à ma droite immédiate, M. Jean-Bosco Bourcier, maire de...

Une voix: À gauche.

M. Ferland: Pardon?

Une voix: À votre gauche.

M. Ferland: À ma gauche, excusez-moi, à votre droite, M. le Président, M. Jean-Bosco Bourcier, maire de Châteauguay et président du CIT du Sud-Ouest; à mon extrême gauche, M. Raymond L'Italien, directeur général de l'UMQ; à ma droite immédiate, M. Jean Labrecque, conseiller en fiscalité et finance municipale, et, à mon extrême droite, M. Marc Laperrière, directeur du service de la recherche et du développement et conseiller juridique de l'UMQ.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le maire, et je vous redonne la parole en vous rappelant que vous avez maintenant 20 minutes pour présenter votre mémoire...

M. Ferland: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): ...aux membres de la commission.

M. Ferland: Alors, M. le Président, je demanderais tout d'abord aux membres de la commission de bien vouloir excuser M. Jean Pelletier, président de l'UMQ, qui, pour des circonstances indépendantes de sa volonté, est retenu à Québec aujourd'hui.

M. Garon: Ce n'est pas l'exposition de Québec qui le retient?

M. Ferland: Je ne sais pas exactement ce qui le retient, mais il est retenu à Québec.

M. Garon: S'il était venu à Montréal, il aurait rencontré les invités de Québec qui sont à Montréal.

Une voix: ...exposition agricole.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le maire, vous avez la parole.

M. Ferland: M. le Président, si vous voulez, je vous réfère à la page 3 de notre mémoire, à l'introduction.

Le transport en commun constitue un enjeu majeur pour l'ensemble des municipalités du Québec et particulièrement pour les municipalités les plus fortement urbanisées.

L'Union des municipalités du Québec est toutefois consciente de l'importance à accorder à une problématique globale du transport au Québec puisque la gestion d'un mode de transport a des répercussions sur tous les autres modes, principalement en ce qui a trait au financement et à la planification.

Le présent mémoire présente la position de l'UMQ sur les infrastructures de transport en commun de la région de Montréal. Cette position s'articule autour du pacte conclu en 1980 entre le gouvernement du Québec et les municipalités. En effet, c'est dans le cadre de la réforme de la fiscalité municipale de 1980 que les nouvelles règles de financement du transport en commun au Québec ont été établies et ce, après ententes entre le gouvernement et les municipalités.

Le ministre des Transports soulève, à juste titre, que "les services de transport en commun apportent une contribution substantielle au développement économique, social et culturel de la région de Montréal" et qu'"ils représentent une composante irremplaçable du système de transport des personnes". L'Union des municipalités du Québec est solidaire d'une telle affirmation et entend bien démontrer la justesse de ces propos dans le rappel des ententes établies au moment de la réforme de la fiscalité municipale.

On dit que le transport en commun est une responsabilité partagée. Le transport est d'abord une responsabilité locale. Le transport est un facteur qui structure le milieu urbain. Puisque le transport urbain constitue, par nature, un service rattaché à un territoire particulier, il est essentiel que les citoyens de ce territoire assument les décisions en ce domaine, qu'ils expriment leur préférence en matière de modes et qu'ils supportent une partie du fardeau financier résultat de leur choix.

Le cadre institutionnel du transport en commun, depuis 1970, est un pouvoir direct et complet des élus locaux sur les services de transport en commun. Ils sont les seuls aptes à décider des services à offrir et des ressources à employer pour produire ces services. La municipalité représente le palier d'administration publique le plus près des citoyens. Les élus municipaux sont souvent les premiers à percevoir les changements et les besoins de la collectivité. Reconnaître cet état de fait permet de comprendre en quoi le transport en commun est d'abord une responsabilité locale.

Le transport en commun est aussi une responsabilité du gouvernement du Québec. Il possède un statut particulier, différent des autres services de l'activité municipale. La poursuite d'objectifs nationaux, tels que l'économie d'énergie, l'équilibre du réseau routier, le transport en commun, l'amélioration de la qualité de la vie, a amené le gouvernement provincial à augmenter sa participation financière à ce service local, en particulier pour les grandes infrastructures. Le gouvernement est donc intéressé aux décisions prises localement et il cherche à les influencer par ses subventions. Cette forme d'interventionnisme ne fait qu'entraîner la perte progressive de la responsabilité locale en matière de transport urbain. Le gouvernement, qui assume une partie importante des dépenses et du déficit du service de transport en commun, veut naturellement intervenir au moment des décisions. Il voudra allouer ses crédits selon ses propres critères.

En matière de transport des personnes en milieu urbain, les principes économiques exigeraient l'application d'un prix à l'usager qui couvrirait la totalité des coûts. Le gouvernement provincial doit cependant tenir compte de l'importance des effets externes des transports urbains, tels que la congestion, le bruit, la pollution, etc., et des significations sociales et politiques de leurs effets sur les citoyens.

L'approche économique basée sur le rôle prépondérant des prix, c'est-à-dire des tarifs, ne peut pas s'appliquer intégralement dans le secteur des transports en commun. Sa dynamique justifie l'intervention gouvernementale dans le transport collectif. C'est donc dans cette optique que l'UMQ voudrait

rappeler au gouvernement que les infrastructures de transport en commun jouent un rôle social. Il faut concevoir les décisions d'investissement dans une perspective d'ensemble de la région métropolitaine. Ces dépenses visent à intégrer les besoins de toutes les agglomérations en tenant compte que les grandes infrastructures desservent plus d'une partie de la région ou qu'elles produisent des effets de débordement. Toute intervention de la part du gouvernement signifie qu'il veut s'affirmer comme acteur majeur dans le transport en commun de la région de Montréal. Malgré tout, il n'est pas nécessaire que les collectivités locales cèdent leur autonomie décisionnelle.

Alors, l'UMQ recommande que le gouvernement du Québec agisse dans le respect de l'autonomie décisionnelle locale et, en deuxième lieu, que le gouvernement du Québec reconnaisse la nature du rôle social qu'il joue dans sa participation au transport en commun.

L'entente de 1980 entre le gouvernement du Québec et les municipalités. L'année 1980 constitue un point tournant dans l'histoire des municipalités du Québec.

En effet, c'est le 1^{er} janvier 1980 que s'est appliquée la réforme de la fiscalité municipale qui a entraîné dans son sillon des modifications au financement du transport en commun. Rappelons que l'essentiel de la réforme a consisté à accroître le potentiel fiscal de l'impôt foncier et à en faire la pierre d'assise du financement des municipalités. Devant la volonté des élus d'assumer une plus grande autonomie locale, l'aide gouvernementale sous forme de subvention a aussi été réduite au minimum.

Dans le document gouvernemental touchant la réforme de la fiscalité municipale et du financement du transport en commun, la politique annoncée visait les objectifs suivants: premièrement, respecter le principe de la responsabilité locale en ce qui a trait au service de transport en commun, mais sous réserve des impératifs résultant de la poursuite des objectifs régionaux ou nationaux; deuxièmement, réaménager la structure de l'aide gouvernementale en vue de favoriser une plus grande efficacité et un meilleur contrôle des coûts; troisièmement, privilégier les subventions aux dépenses d'immobilisation comme forme d'aide gouvernementale au maintien et au développement de réseaux et de services efficaces; quatrièmement, assurer des conditions privilégiant le transport en commun comme principal mode de déplacement des grandes agglomérations urbaines, et, finalement, normaliser les règles touchant le service fourni par les organismes publics à l'extérieur de leur territoire.

Ces objectifs se sont traduits par: premièrement, une subvention aux revenus

plutôt qu'aux déficits; deuxièmement, des subventions plus importantes aux immobilisations et, troisièmement, une aide spécifique favorisant les usagers réguliers du transport en commun, à savoir les laissez-passer.

On doit aussi rappeler la position défendue par l'UMQ dans le rapport Québec-Municipalités d'octobre 1979. Je cite: "Le transport en commun urbain est une responsabilité d'abord municipale sur les plans de son organisation et de sa gestion. La nature de l'aide financière de l'État dans ce secteur d'activité ne peut s'interpréter comme la contrepartie d'une responsabilité partagée sur ces deux plans."

Les organismes de transport ont très bien répondu au programme d'aide les incitant à augmenter leurs revenus. Ils sont également profités de la subvention aux laissez-passer. Cela explique assez bien que la contribution gouvernementale ait augmenté très rapidement depuis 1980. C'est la formule de financement proposée par le gouvernement qui a entraîné une modification de comportement des organismes de transport. En axant sa participation financière sur les revenus, le gouvernement a incité les organismes à hausser leurs tarifs et à favoriser l'amélioration du service. Le gouvernement a donné des incitatifs dans le but de limiter le coût du transport assumé par l'usager. Cependant, toute mesure visant à accorder des tarifs réduits aux usagers du transport en commun ne peut se justifier qu'au titre de mesure sociale. Or, tous conviennent que la redistribution de la richesse doit se faire à un palier autre que local.

Le livre blanc de 1982. À partir de 1981, le gouvernement a cherché à diminuer ses dépenses dans tous les domaines et le transport en commun n'a pas fait exception. Ainsi, en 1982, le gouvernement du Québec a publié un livre blanc sur le transport en commun dans la région de Montréal où il proposait un nouveau cadre institutionnel et financier. Les changements envisagés pour résoudre les problèmes financiers supposaient des modifications aux pouvoirs des municipalités, l'établissement d'un organisme régional de concertation et une nouvelle structure tarifaire.

Les élus ont accepté le contrôle du transport en commun sur le territoire, tout en reconnaissant la nécessité de coordonner les services au plan régional. Ils se sont toutefois opposés à la création d'un organisme régional en raison du risque d'empiétement sur les prérogatives locales. Malgré tout, le gouvernement a modifié unilatéralement par décret la politique d'aide au transport en commun. Le gouvernement voulait limiter la croissance de la contribution gouvernementale au fonctionnement du transport en commun en fixant cette dernière par rapport à la contribution

municipale. Les modifications apportées ont été: premièrement, la diminution de 110 % à 100 % du taux de remboursement du manque à gagner; deuxièmement, la diminution de la proportion de déplacements remboursée et, finalement, le plafonnement des subventions gouvernementales à la quote-part municipale.

L'Union des municipalités du Québec a d'ailleurs exprimé à cette époque sa réaction en ce sens que la nouvelle politique ne tenait pas compte des travaux du comité conjoint sur la fiscalité ni de la position défendue par l'UMQ au moment de la commission parlementaire sur le transport en commun tenue en 1982. L'UMQ avait alors recommandé au gouvernement de s'orienter vers la bonification de la politique d'aide au transport en commun et d'inclure la problématique de financement du transport en commun dans le grand dossier de la fiscalité municipale. Le décret a modifié la subvention gouvernementale en la fixant par rapport à la contribution municipale, réduisant ainsi de façon significative la part du gouvernement au financement du transport en commun.

Une autre suite au livre blanc de 1982 fut l'extension du programme d'aide aux municipalités situées hors du territoire desservi par les organismes publics de transport en commun. Deux types de municipalités devenaient ainsi admissibles aux subventions: les municipalités de banlieue, qui entretiennent des liens étroits avec le noyau d'une agglomération urbaine, et les municipalités faisant partie d'une agglomération comptant au moins 20 000 habitants. Dans la seule région de Montréal, 134 municipalités sont regroupées en 18 conseils intermunicipaux de transport, les CIT, pour organiser un service sur leur territoire et vers le centre de Montréal.

L'extension du programme d'aide à ces municipalités constitue une pression supplémentaire sur l'enveloppe budgétaire gouvernementale. En d'autres termes, cela fait un gâteau à partager avec plus d'intervenants et une part plus petite pour chacun. Comme l'illustre l'annexe 3, le fardeau fiscal des municipalités qui soutiennent financièrement la CITF a augmenté de 46 %, de 1983 à 1986, celui de la CMTS, de 51 %, et celui de la CRSQ, de 28 %.

L'une des plus récentes actions du processus gouvernemental de désengagement au financement du transport en commun est, sans contredit, le décret 754-87, adopté le 13 mai 1987. Le décret réduit l'aide gouvernementale à l'achat d'autobus neufs et d'autobus neufs articulés à 65 %, en 1988, et à 60 %, à compter de 1989. Le manque à gagner pour la CTCUQ sera de 90 000 \$, en 1988, et de 810 000 \$, en 1989, soit l'équivalent de l'achat de 4 et de 24 autobus respectivement. Dans le cas de la CTCRO,

ce sont des montants additionnels de 331 000 \$, 989 000 \$ et 1 048 000 \$ à pourvoir pour les années 1988, 1989 et 1990. Les contribuables des municipalités et les usagers devront forcément supporter ce fardeau supplémentaire.

L'UMQ recommande que le gouvernement du Québec consulte préalablement ses partenaires municipaux sur tout projet relatif au transport en commun, et, en deuxième lieu, que le principe de création d'un organisme régional soit rejeté. Une table de concertation qui respecte les autonomies locales est privilégiée.

Les règles de financement du transport en commun mises en place par le gouvernement depuis la réforme sur la fiscalité municipale continueront d'affecter les contributions relatives des partenaires au financement du transport en commun. Il est clair que le gouvernement limite la croissance et le niveau de sa contribution aux dépenses de fonctionnement et d'immobilisation du transport en commun, créant ainsi des pressions sur les deux autres partenaires, c'est-à-dire les municipalités et les usagers.

Le désengagement du gouvernement au financement du transport en commun s'inscrit dans le processus d'une enveloppe budgétaire serrée et dans une volonté de réaménagement de cette enveloppe au sein du ministère. En termes clairs, si le gouvernement provincial opte pour la réfection du réseau routier, il prendra cet argent dans l'enveloppe budgétaire, signifiant, à la limite, moins de fonds pour le transport en commun.

L'Union des municipalités du Québec ne partage pas cette vision du ministre des Transports du Québec. Nous tenons à rappeler qu'il ne faut pas désinvestir dans le transport en commun car ce service est un besoin essentiel au développement économique, social et culturel de la région de Montréal, tel que le ministre l'a affirmé dans son document de consultation. Il doit concevoir la complémentarité du système de transport et ne pas opposer le transport en commun et le réseau routier.

Partant du postulat que les infrastructures de transport en commun jouent un rôle social et que, en corollaire, on doit améliorer la qualité des services offerts, il appartient au gouvernement provincial d'aligner ses décisions politiques sur un programme d'aide en faveur de ce mode de transport. Toutefois, ces programmes ne peuvent être élaborés sans la participation active des collectivités locales concernées. En particulier, il serait hasardeux d'oublier la municipalité dans sa fonction d'organisation et de gestion du transport collectif.

L'UMQ recommande trois choses: Que le gouvernement du Québec cesse de désinvestir dans le transport en commun en raison du caractère essentiel d'un tel service.

Que le gouvernement du Québec respecte l'entente négociée de 1980 avec les municipalités. Que le gouvernement n'oppose pas le financement du transport en commun au financement de l'entretien du réseau routier, le système de transport au Québec constituant un tout.
(18 heures)

Quant aux sources alternatives de financement, en règle générale, elles ont pour objectif de faire contribuer les bénéficiaires non usagers du transport en commun. On vise ici particulièrement les automobilistes et les entreprises. Un autre groupe cible est constitué des non-résidents qui profitent du transport en commun organisé par d'autres municipalités.

Les principales sources alternatives ont déjà été bien identifiées, autant par le gouvernement que par les principaux groupes intéressés. En particulier, il s'agit de la taxe sur la masse salariale, du financement partiel par l'entreprise des titres de transport en commun, de l'augmentation de la taxe foncière, des droits d'immatriculation, de la tarification à la congestion, etc. Il est possible de dresser pour chacune de ces mesures une liste des avantages et désavantages, mais, de façon générale, ces sources alternatives constituent soit une ouverture d'un nouveau champ fiscal, soit le partage d'un champ fiscal existant. Ces mesures, quoique alléchantes, doivent faire l'objet d'études plus poussées, car leur incidence n'est pas négligeable. Ainsi, afin de respecter les principes défendus lors de la réforme fiscale de 1980, il faut éviter d'imposer une surtaxe aux entreprises basée sur le foncier.

L'UMQ recommande que les formes alternatives de financement soient étudiées, mais que l'on évite d'affecter les entreprises par le biais de la taxe foncière.

Nous proposons que les subventions aux fins de fonctionnement et d'immobilisation soient maintenues en raison des objectifs déjà énoncés dans ce mémoire. Ces subventions jouent un rôle social important dans la vie économique de Montréal et de la grande région de Montréal. Elles contribuent à l'amélioration de la qualité du service, tout en assurant une certaine permanence au réseau, à sa sécurité et à sa rapidité. Les récentes actions du gouvernement ont eu un impact négatif sur ces aspects en alourdissant les charges financières des municipalités et des usagers.

Concernant le métro, le gouvernement a admis que les dépenses dans le transport rapide constituent un substitut à des investissements dans le réseau routier. Parce que le gouvernement du Québec finance à 100 % le réseau des autoroutes urbaines, la logique impose qu'il participe, dans la même proportion, au service de la dette du métro. Rappelons que le transport collectif convient

parfaitement à une clientèle à bonne densité d'occupation du territoire et que les captifs des transports publics sont nombreux, à savoir les personnes âgées et les étudiants.

Le métro est aussi en partie complémentaire à l'automobile et à l'autobus en ce sens que ses stations forment les points de liaison de ces moyens de transport. Le gouvernement a reconnu le bien-fondé de cette argumentation puisqu'il a accepté de financer à 100 % les travaux du métro entrepris depuis le 1er janvier 1980. Ainsi, si la conservation du réseau d'autoroutes de la région de Montréal requiert des travaux majeurs, cela signifie aussi que le gouvernement devra consacrer des ressources financières à l'entretien du métro. C'est une logique qui s'inscrit dans la lignée du document de consultation, soit un choix entre la conservation des infrastructures existantes et de nouvelles infrastructures.

Au Québec, les règles du jeu en matière de financement du transport en commun n'ont jamais été fixées dans une loi. Le gouvernement du Québec a choisi de procéder par décret pour définir les règles de financement. Il existe des précédents quant à l'inscription dans une loi des principes de participation au financement du transport en commun. À Toronto, par exemple, ces principes sont inscrits dans une loi depuis 1977. Les avantages d'une telle inscription se situent dans la clarification des règles du jeu, dans l'assurance d'une stabilité de financement à moyen terme et dans le caractère public du processus législatif entourant les modifications à la loi, c'est-à-dire la transparence. L'UMQ recommande que les principes de participation du gouvernement au financement du transport en commun soient inscrits dans la loi.

En guise de conclusion, les municipalités du Québec ont établi, en collaboration avec le gouvernement du Québec, un réseau efficace de transport en commun dont l'objectif a été d'augmenter la mobilité des individus et de contribuer à l'essor économique des municipalités en cause.

L'Union des municipalités du Québec constate que l'application des décrets, depuis l'entente négociée de 1980, force les autorités en place à revoir les services offerts aux usagers. Ces mesures ajoutent des dépenses additionnelles au fardeau financier des municipalités, ce qui porte atteinte au développement du transport en commun au Québec.

L'Union des municipalités du Québec souhaite que le gouvernement du Québec agisse dans le respect de l'autonomie municipale, et qu'il cesse d'agir de façon unilatérale. Le transport en commun est un service essentiel qui a besoin d'une participation financière gouvernementale. Cette forme d'intervention se justifie par le

rôle social que joue le gouvernement aujourd'hui. Merci, messieurs.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je vais abuser de votre patience, compte tenu du fait que, depuis hier, j'ai quand même lancé deux avis disant que le dépôt du mémoire de l'UMQ nous permettrait de rétablir un certain nombre de faits et un certain nombre de faussetés véhiculées. Je vais prendre le temps de le faire, car c'est important pour la pleine justice de la qualité de l'information et de la bonne information.

Ce qui me fait sursauter, c'est la recommandation selon laquelle le gouvernement du Québec devrait cesser d'agir de façon unilatérale et qu'il devrait respecter ses partenaires. Je vais commencer avec celle-là et je n'ai pas l'impression de défendre uniquement l'administration actuelle, mais aussi l'administration antérieure parce que, lorsque vous faites cette allusion, bien sûr, vous n'évoquez pas uniquement les gestes posés par notre gouvernement, mais aussi ceux posés par le gouvernement précédent quant au transport en commun. Le député de Lévis rit, mais c'est exactement cela, et vous le verrez tantôt.

D'abord, le fait de souhaiter que le gouvernement cesse d'agir de façon unilatérale, cela veut dire, dans un sens, qu'il n'y a aucune espèce de consultation. Avant d'arriver au ministère des Transports, j'ai appris l'existence de l'ATUQ - pour vous faire une confidence - qui est l'Association des transporteurs urbains du Québec. C'est un organisme privilégié et cet organisme a demandé, dès les premiers mois de mon arrivée au ministère, d'établir une table de concertation et de discuter plus largement. Cette table était formée principalement de fonctionnaires. La condition pour entamer des discussions sur une série de problèmes était que je voulais avoir des gens de mon niveau, soit du niveau politique ou des élus pour discuter avec un élu, soit le ministre, afin de cheminer sur un certain nombre de dossiers qui étaient sur la table et qui méritaient qu'on s'y attarde un tant soit peu pour trouver des solutions. Cela a été accepté et c'est M. Forgues, conseiller élu à la ville de Québec, du même parti que M. Pelletier, choisi par l'ensemble de la communauté urbaine comme président de la commission de transport, donc par d'autres élus de Charlesbourg, de Beauport et ainsi de suite. De la même manière, on s'est regroupés autour de la table avec les neuf représentants des commissions de transport, dont M. Yves Ryan, qui représentait la STCUM. Nous avons eu notre première rencontre en juin 1986. Cette rencontre a

fait état de la problématique d'un certain retrait du gouvernement par rapport aux engagements de 1981 quant aux mesures de plafonnement qui causaient, selon l'avis même de ces élus, des préjudices au chapitre des subventions accordées aux différentes corporations ou sociétés de transport. Je leur ai dit que, pour être capables de cheminer, nous devons, chacun de notre côté, travailler sur une base de données qui seraient acceptées par les deux et qui nous permettraient d'avoir une vision de l'avenir, chose que tout le monde a acceptée en juin 1986. Novembre 1986: une autre réunion a lieu peu de temps après l'élection à Montréal. Tenant compte du changement qu'il y avait à Montréal, c'est M. Perreault qui a remplacé M. Ryan à cette table et on a eu certaines discussions. En février et en avril 1987, d'autres discussions ont eu lieu. Donc, quatre rencontres avec des élus choisis par des élus pour une fonction bien spécifique, soit celle du transport en commun. Il y a peut-être eu un manque de communication quelque part, mais ce n'était pas chez nous. Ce n'est pas mon problème, ce sera le vôtre et vous le réglerez comme vous voudrez.

Il m'apparaît très clair que cette affirmation n'est pas juste et ne rend pas justice aux séances de travail que nous avons eues avec des élus, que j'ai moi-même présidées et où il y a eu un climat de confiance et d'échanges malgré le fait que nous puissions avoir des divergences d'opinions sur plusieurs points. L'ordre du jour et les sujets de discussions étaient ceux voulus et souhaités par l'ATUQ. Donc, je trouve l'affirmation grosse et nous sommes toujours un peu chatouilleux, nous, les politiciens, peu importe de quel côté de la barrière on est, et celle-là m'a particulièrement chatouillé. Cette consultation a bel et bien eu lieu, et je croyais avoir autour de la table des gens bien mandatés pour régler le problème et qui connaissaient bien la problématique du transport puisque c'était leur lot quotidien. Je croyais qu'ils étaient, du fait qu'ils étaient mandatés par leurs congénères, en mesure de régler les problèmes ensemble.

On parle de désengagement. On en parle à l'intérieur du document du ministère de manière historique depuis 1980, soit depuis l'entente sur la fiscalité municipale. Il y a eu un certain désengagement. Si on parle de respect de l'autonomie, à la fois sous le gouvernement péquiste et sous notre gouvernement, toujours dans le but de bien mesurer ce qu'on a à payer - et c'est aussi le problème des municipalités de savoir, au début de l'année financière, ce que cela va nous coûter à la fin de l'année - les mesures adoptées au plan du financement du transport en commun ne nous permettaient pas de prévoir les budgets disponibles et, chaque fois, chaque année, on défonçait.

Plus spécifiquement, certains dossiers ont fait l'objet de manchettes et, dans certains cas, je n'hésite point à le dire, ont été sciemment coulés par la presse pour tenter de monter le fait que le gouvernement voulait se désengager. Commençons par le premier: les abribus. La participation gouvernementale, en 1985-1986, du ministère des Transports, au chapitre de la construction des abribus était de 638 000 \$. En 1986-1987, année où on a coupé, c'est clair, notre participation fut de 261 000 \$. À ce niveau, on se comprend. Mais on parlait de l'année 1986-1987 lorsqu'on a parlé de désengagement. Le budget actuel est de 671 000 \$, donc au même niveau qu'en 1985-1986, en tenant compte de l'indexation, ce qui signifie qu'il n'y a pas de désengagement. Cela a fait l'objet de publicité, bien sûr.

Deux critères permettent de distribuer les abribus. En premier, et c'était clair, on a réglé un certain nombre de problèmes d'abribus au CIT. Je prends M. le maire de Châteauguay à témoin. Par la suite, nous avons réparti le solde des disponibilités budgétaires entre les commissions et les sociétés de transport qui ont présenté des demandes au prorata de leur taux de réalisation. Même cela n'est pas vrai. Je vais vous en faire la démonstration. La STCUM - c'est de là qu'est venue l'information au sujet des abribus selon laquelle il y avait retrait du gouvernement - dans le plan triennal, a fait une demande pour 100 abribus. Dans l'année 1987-1988, nous n'avons reçu aucune demande de la STCUM quant à la construction d'abribus. Le pourcentage atteint par la STCUM quant à la construction de ces abribus par rapport au plan original est de 80 %. Le deuxième plus élevé après Laval. Pas mauvais garçon, on en a quand même prévu 45 même s'ils n'en ont pas demandé. On va attendre la lettre, car ils vont finir par les demander. Dire que le gouvernement se désengage au sujet du financement de la construction des abribus est une menterie pure et simple qui méritait d'être corrigée.

Deuxième chose: on parle de désengagement du gouvernement. À la rencontre de novembre 1986, à laquelle ont assisté les neuf présidents de sociétés de transport, j'avais dit qu'il fallait faire un effort pour trouver des moyens de soulager le budget pour cette année parce que c'était une année extrêmement difficile et j'en ai appelé à la collaboration de tout le monde à cause de - et c'est maintenant public - certaines demandes du Conseil du trésor selon lesquelles on voulait réduire la participation du gouvernement du Québec de 42 % à 30 %.

J'avais donc proposé à la table, à ce moment, de régler le tout pour 14 000 000 \$, répartis dans l'ensemble du

Québec. On m'a donné une fin de non-recevoir et, en se revirant de bord avec certaines propositions, on a même réussi à me faire payer 9 000 000 \$ additionnels. J'ai pris ma pilule. C'est comme cela que cela se joue. Je l'ai prise. Il y a eu une contribution additionnelle, en novembre 1986, par les décisions prises par les sociétés de transport - en particulier celle de Montréal - de 9 230 000 \$. Ce n'est pas un désengagement, c'est un engagement.
(18 h 15)

Au sujet des autobus, votre mémoire est particulièrement sévère car vous dites qu'il y a un désengagement. La presse nous révélait, au lendemain de l'adoption de ce mémoire: Financement des achats d'autobus. L'UMQ dénonce le retrait de Québec. On disait: L'Union des municipalités du Québec a dénoncé hier la décision du gouvernement. J'en passe des bouts que vous connaissez très certainement et que je ne retrouve pas dans le mémoire, d'ailleurs. On va s'en parler. Il est dit ceci: Pour combler la différence, les municipalités pourraient se voir forcées d'augmenter les taxes ou les tarifs de transport. À la Communauté urbaine de Montréal, ce décret pourrait représenter un fardeau supplémentaire de 40 000 000 \$ sur une période de dix ans.

Ce n'est pas tout à fait la vérité. C'est une partie de la vérité. Nous avons négocié et, un des éléments essentiels de la discussion avec la table de L'ATUQ portait sur le remplacement des véhicules rouilles dont on a parlé ce matin. Donc, négociation globale du plan quinquennal d'achat d'autobus avec General Motors, qui, eux, exigeaient la vente d'au moins 300 véhicules au cours des trois prochaines années. Cela devait répondre en bonne partie à la commande. Pour la rencontre d'avril 1987, j'ai préparé un décret pour le faire adopter par le Conseil du trésor en tenant compte de la demande même d'autobus présentée par les neuf commissions de transport qui totalisaient 405 véhicules.

Je suis allé au Conseil du trésor, le mardi matin. On m'a dit: S'il y a un effort à faire, il faut le faire maintenant si on veut rationaliser un tant soit peu nos dépenses. J'ai accepté parce qu'on est en équipe et que je partageais cette opinion. Je me suis rendu, le surlendemain, à une réunion - c'était un jeudi - à Montréal, au cours de laquelle on a discuté du problème. Je me suis aperçu que j'étais allé au Conseil du trésor pour revendiquer le financement de 405 autobus, alors que le besoin n'était que de 333. Il y avait donc un écart entre les besoins et la demande. Dans ce sens, nous avons discuté et la vérité a tout de même ses droits. Huit des commissions de transport sur neuf ont dit: Oui, on comprend les problèmes du gouvernement. Il comprend les nôtres aussi, mais on souhaite que ce soit la

dernière fois que le gouvernement recule sur certaines politiques.

J'ai eu huit "oui" sur neuf, le neuvième ayant dit un oui plus timide et plus nuancé. C'était son droit. C'est là-dessus que nous nous sommes laissés. Quand on dit qu'on n'a pas respecté, je pense que la vérité a ses droits. Lorsqu'on dit que ça coûterait 40 000 000 \$, on a oublié de dire qu'il y a une bonne partie... C'est vrai que ça coûte 40 000 000 \$, mais, par les mesures de plafonnement, on oublie de dire qu'on vient rechercher au gouvernement 20 000 000 \$. En réalité, sur dix ans, ce n'est plus 40 000 000 \$, mais 20 000 000 \$ à quelques centaines de milliers de dollars près. C'est cela, la vérité. Je pense que certains hommes publics et politiques ont manqué un peu de courage et de clarté en affirmant tout de go que c'était 40 000 000 \$, alors que la vérité était davantage près de 20 000 000 \$.

Quant aux décrets et au recul du gouvernement, je pense que, là aussi, il faut à la fois rendre justice à ceux qui nous ont précédés, à la tête de l'administration publique, et à nous aussi. Il y a effectivement eu, pendant cette période, quatorze décrets de modification. Cela fait abstraction - on s'en reparlera tantôt - de la possibilité de geler pour une période d'au moins cinq ou dix ans par un mécanisme qu'on trouvera à la contribution gouvernementale, de façon à régler le problème une fois pour toutes et qu'on arrête de se garrocher des pommes.

Il y a eu quatorze modifications de décret. C'est beau de dire qu'on a procédé par décret de manière unilatérale, mais il faut au moins tenir compte de ce que les décrets décidaient et disaient. Nous, nous en avons fait seulement un. Le gouvernement précédent en a fait treize. Mais, sur les quatorze - je suis prêt à le déposer, il n'y a pas de problème avec cela.

Une voix: Ce n'est pas la même moyenne.

M. Côté (Charlesbourg): Non, depuis 1980, ce n'est pas tout à fait la même moyenne. Sur les quatorze décrets, il y en a neuf à incidence positive. Ce n'est pas en retrait, c'est en ajout. Il y en a deux à incidence négative, en retrait. Il y en a trois autres qu'on peut qualifier de décrets à incidence plus ou moins négative, plus ou moins positive. On est loin de dire qu'il y a eu recul. Ce n'est pas si substantiel que cela sur une masse aussi importante affectée au transport en commun. Je pense que je me devais, dans le respect de notre partenariat et de cette réforme de la fiscalité... À juste titre, vous avez raison de dire certaines choses, il y a des vérités qui sont bonnes à dire. Il y a, sur ce plan, un certain nombre de choses à faire et que nous allons faire.

Lorsque vous dites que nous disons, quant à nous... Vous êtes tannant avec vos cinq minutes, vous! Lorsque vous parlez du choix même du ministère ou du ministre quant au réaménagement de ces sommes à l'intérieur du ministère, le réseau routier par rapport au transport en commun, la responsabilité du gouvernement, bien sûr, est là, elle est exprimée à 44 % de la participation des coûts du transport en commun. Elle est donc réelle. C'est un coût social; c'est aussi un coût des avantages sociaux, mais il y a aussi des avantages sur le plan économique. Alors, ces 44 % sont encore là, mais, lorsque l'on parle de réaménagement à l'intérieur de l'enveloppe, il ne faut pas oublier que les municipalités que vous représentez passent de multiples résolutions demandant et souhaitant du gouvernement son intervention pour des chemins qui, tantôt, sont municipaux, tantôt, passent dans les municipalités, mais qui sont de la responsabilité du gouvernement.

Finalement, si vous êtes à même de savoir qu'on ne peut pas multiplier les budgets si facilement que cela pour les municipalités, c'est un peu le même principe pour le gouvernement. Il y a de ces équilibres que le ministre des Transports doit faire et, à la lumière de la commission parlementaire que nous tenons actuellement, il y aura très certainement - c'est ma conviction profonde - des décisions de prises quant à une stabilité de la participation gouvernementale à l'exploitation pour les cinq prochaines années.

Je n'ai même pas parlé des immobilisations qui ont été demandées par la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec à place d'Youville, à Charlesbourg, à Beauport. Je n'ai pas parlé de celles du Saguenay, de Sherbrooke ni de la rive sud, que vous connaissez très bien et auxquelles on a répondu. Dans ce sens-là, nous avons tenté de faire un travail le plus honnête possible, en consultation avec des partenaires, au cours de quatre réunions, à part celles tenues avec les fonctionnaires. J'ai eu une collaboration tout à fait extraordinaire de l'ATUQ, que je salue et que j'aurai le plaisir de rencontrer demain. S'il y a eu un manque de communication, ce n'est pas entre responsabilités gouvernementales et monde municipal, c'est davantage entre les représentants du monde municipal et leurs mandataires désignés par eux relativement aux commissions de transport.

C'est le point que j'ai voulu soulever et qui m'apparaît extrêmement important compte tenu de ce qui a circulé. Cela me permet au moins de mettre à jour un certain nombre d'informations.

Une voix: Avez-vous une question?

M. Côté (Charlesbourg): J'aurais une petite question, en espérant qu'on pourra avoir un petit peu plus de temps. Aux pages 7 et 8 de votre mémoire, il est fait mention du décret du 13 mai 1987 ayant pour but de réduire l'aide gouvernementale à l'achat d'autobus. Vous mentionnez, en ce qui a trait à la CTCUQ, les montants en termes de retrait ou ce que cela coûterait éventuellement aux commissions de transport, la CTCUQ, la CTCRO, sans faire le calcul pour les autres corporations ou sociétés de transport. Est-ce que, dans ces cas-là, vous les avez? Je serais très curieux de constater si cela fait 40 000 000 \$ globalement ou du moins ce que cela risque de coûter. Je ne sais pas si vous avez fait l'exercice, mais ce serait très intéressant de le savoir.

Et en terminant là-dessus - un élément que j'ai oublié, bien sûr - dans ce retrait très significatif du gouvernement, lorsqu'on a négocié avec l'ATUQ le règlement du dossier de GM pour une compensation négociée et acceptée par eux de 8000 \$ par autobus, le gouvernement du Québec aurait été en droit d'exiger 75 % des 8000 \$ par autobus, compte tenu du fait qu'il a payé lui-même 75 % des autobus. Mais non, on l'a oublié en disant aux commissions et aux sociétés de transport: C'est vous qui êtes poignées avec la rouille et je prends la responsabilité de le faire accepter par le Conseil du trésor que la totalité de cet argent vous soit retournée pour faire les travaux que vous avez à faire aux autobus puisque c'est le gouvernement qui vous a obligées à centraliser votre achat et à le faire chez GM. Dans ce sens-là, j'aimerais avoir le complément, je ne sais pas si vous l'avez, des coûts de cette décision.

M. Ferland: M. le Président, j'aimerais que M. le ministre reformule la première partie de la question; je ne l'ai pas très bien saisie. Vous avez parlé des trois commissions de transport...

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Aux pages 7 et 8, au sujet du décret, donc aux conséquences de la décision du décret du 13 mai 1987, vous avez quantifié le changement de cette politique en disant que cela coûterait, pour la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec, 90 000 \$ de plus, donc signifiant par cela un retrait et que, pour la CTCRO, le coût additionnel serait de 331 000 \$. J'aimerais savoir si les autres commissions ou sociétés de transport qui font partie des neuf qui étaient à la table de négociation ont des montants et ce que cela impliquerait pour elles, ce changement de politique. L'autre affaire - j'en ai même oublié, j'en avais beaucoup à vous dire - c'est que, dans cette modification du 13 mai 1987, un élément s'est ajouté, revendiqué par la Société de

transport de la Rive-Sud, quant à la reconnaissance de la subvention 75, 65 et 60 pour les autobus articulés urbains qui ne faisaient pas partie auparavant du décret, mais qui ont été acceptés dans le cadre de l'expérience de la rive sud, compte tenu des problèmes particuliers de transport des gens qui ont à venir sur l'île de Montréal. On l'a ajouté, c'était donc un plus et non pas un retrait.

M. Ferland: M. le Président, concernant votre première question à savoir si on tenait compte des augmentations de coût pour les autres sociétés de transport, est-ce que cela totaliserait 40 000 000 \$, je vous avoue que je n'ai pas réponse à cette question.

M. Côté (Charlesbourg): C'est peut-être une question... De toute façon, si jamais vous les aviez, cela m'intéresserait de les avoir pour qu'on puisse les comparer. Je pense que ce serait assez intéressant.

Ma question serait la suivante, à ce moment. Je voulais établir si les 40 000 000 \$, c'était vrai ou pas. Nous croyons qu'ils sont vrais, ces 40 000 000 \$, mais la question était: Est-ce que vous reconnaissez qu'avec les mesures de plafonnement... Et il a été admis ce matin par Mme Gravel, la présidente de la STRSM, que 0,45 \$ et 0,55 \$, finalement, cela faisait qu'avec les mesures de plafonnement, à chaque fois qu'ils dépensaient un dollar, ils venaient en chercher 0,45 \$ chez nous. Ce qui fait que, globalement, disons 50-50 sur 40 000 000 \$, vous venez, sur les 40 000 000 \$, chercher chez nous 20 000 000 \$. Ce qui fait que le coût réel de l'exercice qui aurait dû être dit à la presse n'était pas de 40 000 000 \$, mais davantage de 20 000 000 \$. C'était cela...

M. Dufour: ...il faut être clair.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Dufour: C'est la même chose que la députée de Matane, il faut être clair.

Une voix: "Claire", comme la députée de Matane.

M. Côté (Charlesbourg): Ah bon! Cela m'a pris un peu de temps à faire le lien.

Une dernière question, si vous me permettez, M. le Président. Comme j'ai l'intention de renouer les liens avec l'ATUQ, est-ce que l'UMQ reconnaît que l'ATUQ véhicule une organisation suffisamment représentative et bien mandatée pour qu'elle puisse discuter avec le ministre des Transports?

M. Bourcier (Jean-Bosco): M. le ministre, on parle de l'ATUQ, on parle du

Québec, on parle de l'Union des municipalités et on parle de la table Québec-municipalités. Je pense qu'au départ tout le monde est de bonne foi, mais il faudrait établir sur quoi on doit discuter et à qui devrait revenir la finalité des négociations. On a été de bonne foi tout le monde, l'ATUQ et le gouvernement du Québec, sauf qu'il y a cette table Québec-municipalités qui ne s'est pas prononcée. Si elle s'était prononcée sur les bases sur lesquelles vous vous êtes entendus, il n'y aurait sûrement pas eu de conférence de presse ni de dénonciation. On s'est peut-être trompés seulement de 50 % à ce moment; plutôt que de dire 40 000 000 \$, on aurait dit 20 000 000 \$.

Vous soulevez le problème des communications. C'est un problème qui est quasiment rendu sur toutes les facettes de la vie sociale québécoise et peut-être mondiale. On demandait, dans les comités inter-municipaux de transport, qu'il y ait plus de concertation et plus de véhicules d'information entre nous. On le constate: votre dernière affirmation et votre dernière réplique quant à la conférence de presse de l'Union des municipalités, cela en est une preuve. Peut-être que les gens se parlent, mais il faudrait aussi qu'il y ait une espèce de couloir vers lequel soient dirigées les finalités des dernières négociations en cours dans divers organismes. Vous demandez si l'ATUQ est un véhicule important pour l'UMQ. Je vais dire oui de premier abord, sauf que, maintenant, on va se revirer de bord, l'Union des municipalités et l'ATUQ, pour avoir un peu plus de concertation et définir les rôles de chacun.
(18 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends votre intervention, mais il y a un certain nombre de choses que vous avez dites, M. Bourcier, et qui méritent d'être distinguées quant à leur affirmation. On n'avait pas besoin d'une communication avec l'UMQ pour mesurer la vérité des 40 000 000 \$ par rapport aux 20 000 000 \$; dans cela, les chiffres parlent. Il s'agit d'appliquer les mesures qui sont là. J'aurais apprécié que cela puisse être dit aussi à ce moment-là.

Quant à la table Québec-municipalités, qui est l'instance suprême au niveau de ces négociations, je pense que, quand on est rendu au ministre des Transports, c'est quand même une instance suprême aussi. Indiquez-moi si je dois négocier avec la table Québec-municipalités ou avec, si j'ai bien compris, la deuxième en importance, l'ATUQ. Si je vais négocier avec l'ATUQ, je veux bien qu'à un moment donné, on finisse par arrêter de négocier et qu'on ne négocie pas en trois étapes.

M. Bourcier: Oui, mais, M. le ministre, si vous me le permettez, quand la réforme de la fiscalité municipale s'est faite, c'était

avec l'Union des municipalités du Québec et le gouvernement du Québec. Pour des mesures à incidences aussi importantes, n'y aurait-il pas lieu, avant qu'une décision finale ne soit prise, même s'il y a eu des négociations fort intéressantes avec l'ATUQ ou d'autres organismes sur des points si importants, qu'il puisse y avoir un retour à la table Québec-municipalités pour éviter justement qu'il y ait du coulage ou du cimentage quelque part sans que les premières parties intéressées ne se soient parlé plus que cela?

M. Côté (Charlesbourg): Tout ce que je peux vous dire, c'est que chacun tirera ses conclusions de l'expérience. Quant à moi, je n'ai jamais eu à l'esprit... C'était remettre cela en question parce que je me suis moi-même présenté comme ministre des Transports devant la table Québec-municipalités pour discuter d'un certain nombre de problèmes. Je suis toujours très heureux d'y être invité et d'y aller. Ce n'était pas l'idée de "bypasser", mais c'était que l'ATUQ, au sein de laquelle étaient des élus nommés par des élus qui s'occupaient de manière spécifique du transport, avait une connaissance encore plus quotidienne et plus articulée du transport et des effets qui étaient souhaitables à la table pour ces discussions. Je tire la conclusion qu'il faudra dorénavant discuter davantage avec vous autres qu'avec l'ATUQ. C'est la seule conclusion à laquelle on peut en venir maintenant.

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

M. Garon: M. le Président, j'aimerais dire au ministre qui a offert, à un moment donné, dans son intervention, de déposer la liste des quatorze décrets depuis 1980 que nous acceptons son offre.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il n'y a pas de problème.

M. Garon: M. le Président, j'ai l'impression que les municipalités sont dans la position de quelqu'un qui aurait rencontré un sous-ministre; on dirait que c'est la même chose que de rencontrer le ministre. Au point de vue du transport, je pense que les associations de transporteurs et les municipalités sont un peu, au niveau des municipalités, dans la position d'un ministre et d'un sous-ministre, comme à la CTCUM. Est-ce ce que vous vouliez dire? Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des élus.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Un sous-ministre n'est pas élu.

M. Garon: Oui, mais la CTCUM, dans ses fonctions... Vous parlez de la CTCUM et d'organismes comme cela?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. M. Perreault est un élu, comme M. Ryan est un élu, et, en plus, il est choisi par des élus. Je comprends le sens de la comparaison que le député de Lévis veut faire, sauf qu'un sous-ministre n'est pas élu, alors que ceux que j'ai rencontrés à l'ATUQ étaient des élus nommés en plus par des élus.

M. Garon: Je voulais faire l'intervention en commençant parce que ce qui me frappe aujourd'hui, c'est que le ministre a rendu un document public sur un sujet très important qu'est le transport en commun, qu'il y ait un organisme aussi important que l'Union des municipalités du Québec et qu'il n'y ait pas un seul journaliste présent. Je ne comprends pas cela... La commission parlementaire, qui ne siège pas souvent en dehors du parlement, vient siéger à Montréal et on a l'impression que la presse à Montréal est complètement indifférente à cela. On aurait été aussi bien de rester à Québec et, en lisant les journaux, ils auraient su la même chose que ce qui s'est passé en commission parlementaire. Je le dis parce que je trouve cela un peu surprenant parce que je calcule que... Qu'on soit d'accord ou non avec le ministre, c'est une autre affaire. Mais, quand le ministre des Transports, qui a le troisième plus gros budget au Québec, fait une consultation sur le transport en commun et que l'Union des municipalités est là, il me semble que ça devrait intéresser la presse. On se demande, des fois, pourquoi les gens manquent d'information. Mais ça n'aide pas quand les journaux ne sont pas présents. J'imagine que, si un joueur de baseball a pris un gramme de coke, il sera dans la première page, mais, nous autres, on va être nulle part. Je suis un peu surpris de ça, parce que je me demande si la presse ne joue pas un rôle...

Une voix: De désinformation.

M. Garon: ...pour combattre la démocratie, au fond, parce qu'elle n'a pas le souci d'informer sur un sujet qui est aussi important que celui-là et qui touche des centaines de milliers de personnes dans le territoire desservi ici, indépendamment des opinions.

Quand les gens viennent ici, on ne leur dit pas quoi penser, ils disent ce qu'ils pensent. Le ministre dit ce qu'il pense et, nous, on dit ce qu'on pense. C'est ça, l'organisme. Ce matin, vous avez un article dans la presse qui vous dit quasiment que, de

toute façon, ça ne donne rien d'aller perdre son temps là, le monde va s'engueuler. On ne s'est pas engueulé de la journée. Tout le monde a parlé d'une façon normale. On a essayé, tous, de travailler ensemble.

Que la presse - je ne parle pas du journal La Presse en particulier - se sente au-dessus de ça, je trouve qu'il y a quelque chose qui est malade dans notre système d'information du public. Je le dis en dehors de toute partisanerie politique, même si les choses dites ou véhiculées par les journaux étaient tout à fait contraires à ce que je pense, ce n'est pas ça. C'est le fait que les institutions qui sont ici aujourd'hui s'intéressent à un problème qui touche beaucoup de monde; et ce n'est pas normal qu'il n'y ait pas un seul journaliste. Ce n'est pas dans un esprit de vedettariat que je dis ça, parce que j'ai l'impression que ce qui aurait fait la manchette aujourd'hui, c'est beaucoup plus ce qu'a dit le ministre dans la dernière demi-heure que ce que je peux dire personnellement.

J'aime ça voir des mémoires comme le vôtre et ceux qu'on a vus aujourd'hui qui nous disent: bonne décision en 1980, bonne décision en 1982 et bonne décision en 1983. Je me demande ce qu'on fait dans l'Opposition.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Garon: J'ai entendu depuis deux jours des gens qui ont dit: En 1980, la réforme de la fiscalité municipale, c'était parfait et on voudrait garder ça.

Tout à l'heure, j'ai entendu les gens de la communauté urbaine dire: On est arrivé à un équilibre avec - le ministre l'a dit - quatorze décrets. Je comprends qu'il y en a eu neuf de bonification, deux qui étaient - je suppose que c'est chacun un - de diminution et deux neutres.

M. Côté (Charlesbourg): ...positives et négatives.

M. Garon: Mais ils ont dit: On est arrivé à un genre d'équilibre et ils souhaitaient le garder. Je le dis sans partisanerie, simplement. J'expliquais ma méthode ce matin. Des fois, on n'arrive pas juste à la bonne solution, mais par ajustement. Et il n'y a pas de honte là-dedans.

J'ai toujours pensé que la consultation... On l'a vu aujourd'hui. Aujourd'hui, on a vu d'une façon extraordinaire, à mon avis, à quel point c'est simple. Il a fallu d'abord s'entendre sur les termes, parce qu'on s'est rendu compte, avec l'organisme qui était là juste avant, que, quand on parlait de transport adapté, de transport en commun ou d'ajustement de transport en commun, tout cela, il fallait préciser ce que ça voulait dire. C'est pour ça que ces discussions-là

sont nécessaires. Qu'il y ait un débat entre le ministre et l'Union des municipalités où il semble qu'il y ait une incompréhension, mon rôle comme membre de l'Opposition serait peut-être de gratter un peu là-dessus, mais je ne ferai pas ça. Je pense que ces débats sont sains parce qu'ils permettent aux gens de mieux s'ajuster, de mieux se comprendre.

Je vais laisser à mon collègue de Jonquière le soin tout à l'heure d'en dire davantage. Ce qui me frappe là-dedans, c'est qu'on dit: Il y a eu la réforme de la fiscalité. Je me rappelle quand cela a été adopté. Il y en a qui étaient sûrs que cela amènerait tels résultats; d'autres ne l'étaient pas. Mais aujourd'hui, quand je regarde ça avec les municipalités avec lesquelles je vis plus couramment dans mon comté, cela a permis de fonctionner d'une façon, je dirais, plus mature, plutôt que de toujours avoir à demander des subventions d'équilibre budgétaire en fin d'année en se disant: Mes contacts sont bons, j'en aurai ou je n'en aurai pas. Alors qu'au fond c'est un peu comme un pauvre qui demande la charité: J'espère que je vais tomber sur quelqu'un de généreux. Alors, des fois c'est généreux et des fois ce n'est pas généreux. Tandis que là, les municipalités, sur le plan de la réforme de la fiscalité municipale, peuvent fonctionner d'une façon plus planifiée et mieux organisée. J'ai compris que votre demande, c'est que le gouvernement du Québec respecte l'entente négociée en 1980 avec les municipalités, mais aussi d'inscrire dans une loi les principes de participation du gouvernement au financement du transport en commun. Encore là, cela vient d'une volonté de pouvoir mieux s'organiser sachant d'avance sur quoi on peut compter, en tenant compte, j'imagine, de ce que le gouvernement veut payer et le pourcentage qu'il veut déterminer. Encore là, les municipalités veulent mieux planifier leurs affaires, être plus responsables de la gestion plutôt que d'avoir à négocier de période en période des ententes. Je dois dire que c'est ce que j'ai compris. C'est évident que c'est au ministre et au gouvernement à décider, et on est chanceux, dans le domaine des transports, il a l'air de vouloir décider. On peut être d'accord ou pas d'accord, c'est une autre affaire, mais j'aime bien mieux un gars qui décide qu'un gars qui ne décide pas. C'est plus sain.

De plus, vous avez dit qu'une de vos recommandations porte sur la création d'une table de concertation qui respecterait les autonomies locales. Pourriez-vous expliquer davantage les grandes orientations de cette table de concertation? De qui serait-elle formée et quel serait son mandat? Comment cela fonctionnerait-il? Tout le monde a demandé une planification régionale, une intégration régionale. Certains ont dit qu'ils étaient laissés pour compte, pour un

ensemble de raisons ou pour que ce soit plus rationnel. Mais comment, dans votre esprit, cela pourrait-il fonctionner pour que ce soit plus efficace? Des gens l'ont demandé et vous dites que vous êtes favorables, mais en respectant le pouvoir d'engagement au niveau municipal, comment voyez-vous que cela pourrait fonctionner pour que ce soit efficace, tout en respectant les autonomies locales?

M. Bourcier: Si on prend, par exemple, les problèmes que vivent les banlieues avec la ville de Montréal, pourquoi n'y aurait-il pas à l'occasion des rencontres, sans que ce soit un organisme permanent, structuré, un secrétariat et ainsi de suite? Mais, dans les grandes orientations, par exemple, il pourrait y avoir deux rencontres biennales où on parlerait de zones tarifaires, d'intégration tarifaire, de lignes de métro, des abribus, des stations de métro, des services offerts, des services de billetterie, des services de publicité. N'y aurait-il pas lieu, pour le bénéfice de tout le monde... Lorsque la STCUM fait une publicité pour l'utilisation de l'autobus, cela peut être aussi bon pour ceux de Longueuil que pour ceux de Châteauguay, comme la région de Québec, à Sainte-Foy ou ailleurs. J'ai l'impression que chacun joue dans son budget et on a de la difficulté à faire de ce transport en commun un élément qui soit à la portée de tous les Québécois. La STCUM fait sa publicité, la STCUM garde jalousement ses quais, on négocie par lettres: Tes quais augmentent de 15 % à 20 %. C'est l'échange d'informations et de vouloir donner au citoyen qui est avant tout le premier visé un meilleur service. À ce niveau-là, si on pouvait mettre plus d'emphasis sur le service du transport en commun, il pourrait y avoir à notre avis des bénéfices pour l'ensemble des Québécois. J'ai un de mes neveux qui a fait une thèse sur le transport en commun: les gens qui demeurent sur le Plateau-Mont-Royal prennent autant leur auto que ceux qui demeurent en banlieue. Pourtant, l'autobus passe sur le Plateau-Mont-Royal beaucoup plus souvent qu'il va passer dans les rues de banlieue. À ce niveau, s'il y avait une table de concertation... On l'a eue, nous autres, lorsqu'on a eu des problèmes avec la STCUM, on ne l'a pas eue lorsque cela allait bien. Est-ce tout simplement de créer des problèmes pour qu'il y ait cette fameuse table de concertation? Peut-être qu'on va s'aligner là-dessus. On va dire: On va créer des problèmes, puis ils vont être obligés de se concerter et de se parler sur les problèmes vécus quotidiennement. Ce n'est pas de rendre ce problème-là plus complexe, c'est tout simplement d'assouplir les relations entre les divers organismes. On parlait de l'ATUQ tantôt, c'est un grand organisme qui pourrait être aussi à la portée des

municipalités qui entourent l'île de Montréal ou même sur l'île de Montréal comme telle. C'est à voir. On est peut-être en présentation d'un mémoire, mais on est peut-être aussi ignorants de certains faits. On veut s'instruire, tout le monde ensemble. Je pense qu'il va falloir le faire si on veut améliorer le service.
(18 h 45)

M. Garon: Cela ne vient pas naturellement, d'après vous, actuellement.

M. Bourcier: Je vous dis une chose, moi, ce que je vis. Je ne sais pas si mon confrère de Longueuil vit la même chose, mais il y a des fois où ce n'est pas facile.

M. Garon: Je sais qu'il y en a...

M. Bourcier: C'est même ardu.

M. Garon: ...qui nous ont dit cela tout à l'heure, la RCTRU, non, la STSUM; ceux de la rive sud, en tout cas.

Une voix: La STRSM.

M. Garon: La STRSM nous a exactement parlé du problème dont vous parlez, des quais, etc. Mais il n'y a pas ces rencontres mieux structurées entre les STL, CTCUM et STRSM.

M. Bourcier: On le demande.

M. Garon: Pardon?

M. Bourcier: On le demande.

M. Ferland: Ce n'est pas structuré, M. le député. Il y a des rencontres pour essayer de régler les problèmes ponctuels. Malheureusement, on semble attendre que le problème soit très grave avant de commencer à se parler. Cette table de concertation pourrait peut-être nous aider à voir venir les problèmes et à commencer à les régler d'avance.

M. Garon: Vous voulez qu'elles soient provoquées - au fond, c'est ça - par quelqu'un d'autre.

M. Ferland: Pas nécessairement. Je pense que c'est surtout aussi en opposition à la création d'un organisme régional qui, lui, aurait peut-être un pouvoir décisionnel. Au nom de l'autonomie municipale, on préférerait une table de concertation. C'est plutôt dans ce sens aussi qu'on l'a dit.

M. Garon: Ça va être un peu la responsabilité des élus de faire en sorte...

M. Ferland: C'est ça.

M. Garon: ...que ces trois organismes qui dépendent d'eux se rencontrent.

M. Bourcier: M. le député, on a eu, à la demande du ministre, le 19 août, quatre comités de travail et l'aide des fonctionnaires du gouvernement. Personnellement, je crois que c'est une expérience très valable parce qu'on s'est instruit, on a appris beaucoup et on a travaillé positivement. S'il y avait, à ce moment, peut-être à la demande du ministre, des comités ministériels qui auraient à rendre compte au ministre de la constatation des problèmes, cela aiderait sûrement.

M. Garon: Maintenant, reconnaissant d'une part la responsabilité des citoyens quant à leur fardeau financier qui résulte de leur décision et, d'autre part, l'importance de l'intervention gouvernementale dans le transport en commun, quelle devrait être, selon vous, la répartition des contributions au financement du transport en commun?

M. Ferland: Entre les trois intervenants?

M. Garon: Pardon?

M. Ferland: Entre le gouvernement, la municipalité et l'usager?

M. Garon: Ou'encore, une autre source de revenus, s'il y en a une. Il y en a qui nous ont dit que si c'était seulement plus efficace, on n'en aurait pas besoin. Mais là, je veux dire indépendamment, pour couvrir les coûts.

M. Bourcier: Si on voulait être équitable et simplifier le problème, on dirait: Un tiers, un tiers, un tiers. Sauf que, dans tout cela, le gouvernement a quand même, pour ce qui est de la complexité du transport en commun, la plus grande part à jouer, que ce soit pour le financement, les immobilisations ou les grandes structures de métro. Quant à l'usager et au prix du billet, je pense qu'à ce moment l'usager devrait en principe payer 25 % du coût. La municipalité pourrait payer 15 %, et le gouvernement 60 %. Si je dis que c'est le contraire, il n'y aurait pas de possibilité de négociation.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Garon: Les gens de la Communauté urbaine de Montréal nous ont parlé hier de 40 %.

Une voix: 25-15, ça revient à ça.

M. Côté (Charlesbourg): D'après ce que je peux comprendre, vous nous aimez tellement que vous voulez absolument qu'on aille

négoier avec vous autres.

M. Bourcier: Je pense qu'actuellement c'est 42 %...

Une voix: C'est 44 %.

M. Bourcier: C'est 44 %?

M. Côté (Charlesbourg): Pour l'ensemble du Québec.

M. Bourcier: Si le gouvernement maintient toujours une tendance plus vers les 50 % que vers les 25 %, on va être d'accord avec cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça l'autonomie municipale.

M. Bourcier: Moi, l'expérience que je peux avoir en tant que maire, et ça fait seulement trois ou quatre ans que je suis dans ce fameux dossier du transport en commun, c'est qu'on en apprend à tous les jours. On apprend à tous les jours de nouvelles techniques, de nouvelles façons d'améliorer cela. Mais les grandes immobilisations, le métro de Montréal, la STCUM, les zones tarifaires, les billets qu'on pourrait utiliser d'une banlieue à l'île de Montréal, ce ne sont sûrement pas les conseils intermunicipaux de transport avec la STCUM qui vont régler le problème. On sera toujours à couteaux tirés. Ils ne veulent même pas nous voir dans le centre-ville. Ils veulent à peine nous voir dans les métros. Ce n'est pas nous autres qui allons pouvoir régler cette grande partie du financement. Le gouvernement aura toujours à faire une part plus importante à ce niveau-là. Le gouvernement a aussi le devoir de sécuriser les municipalités parce qu'entre nous, les municipalités, on pourra toujours être à couteaux tirés et ça sera toujours un juge qui aura à régler le problème quelque part, avec une batterie d'avocats pour chaque côté. Alors, le gouvernement a un rôle de protecteur à ce niveau-là, un rôle aussi de décideur jusqu'à un certain point. Il faut qu'il reste là.

M. Garon: S'il a trop un rôle de protecteur, il va vouloir décider.

M. Bourcier: Un ou l'autre. Pour protéger les acquis au niveau des grandes infrastructures de métro ou de flottes d'autobus, d'immobilisations ou de voies réservées, peu importe ce qu'on pourrait définir, le gouvernement a sûrement le rôle de protéger, à ce niveau-là, les municipalités.

M. Garon: On va demander au député de Jonquière qui brûle de poser des questions

de...

M. Bourcier: Savez-vous, M. le député, que, si on veut faire circuler nos autobus dans le territoire de la ville de La Salle, par exemple, on doit avoir la permission de la CUM? Si la CUM dit non, où est-ce que je vais les faire passer, les autobus? Sur le fleuve Saint-Laurent? C'est le gouvernement qui devra un jour dire: Non, ils passent là. Cela va aussi loin que ça.

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

M. Dufour: Je suis sûr que le ministre est d'une grande franchise, même désarmante, lorsqu'il nous donne l'état des négociations. Mais je pense que ça ne nous empêche pas de critiquer ou d'examiner sa position, ses attitudes ou son fonctionnement par rapport à ce qui se passe.

D'abord, il nous informe qu'il y a un comité qui est mis sur pied qui s'appelle l'ATUQ, c'est l'association des transporteurs des usagers du Québec, à sa propre demande. Donc, pour ce comité-là, il y a une concertation qui s'est faite quelque part.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne mets pas en doute la bonne foi du député de Jonquière, c'est peut-être un petit peu sa méconnaissance de l'organisation, mais pour ne pas que ça reste au Journal des débats, l'ATUQ n'est pas un comité formé à la demande du ministre. L'ATUQ est une association qui a été créée à la demande et de par la volonté des sociétés et des organismes de transport eux-mêmes en dehors de la volonté du ministre.

M. Dufour: Bon, d'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Et qui ont sollicité de rencontrer le ministre pour discuter de problèmes de transport en commun.

M. Dufour: Mais vous avez décidé quelque part que ça seraient des intervenants valables à vos yeux.

M. Côté (Charlesbourg): Tout élu est un intervenant valable.

M. Dufour: Vous nous dites que vous avez négocié, mais vous nous informez dans le même souffle que vous avez laissé couler de l'information concernant les abribus. Donc, déjà, ça m'amène un point d'interrogation: vous ne considérez pas ces interlocuteurs-là comme vraiment responsables puisque vous allez par-dessus eux autres, dans le public, pour obtenir une certaine information, à savoir comment ça pourrait être informé.

M. Côté (Charlesbourg): Je connais, pour avoir travaillé avec le député de Jonquière, son sens de l'équité et de la justice des propos. Peut-être qu'il a mal compris. La première partie quant à l'ATUQ, nous l'avons réglée; la deuxième quant aux informations des abribus, loin de moi l'idée d'avoir coulé de l'information.

M. Dufour: Je l'ai inscrit ici.

M. Côté (Charlesbourg): Vous l'avez inscrit, mais ce n'est pas ce que j'ai dit.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Dufour: Bon, d'accord. Qu'est-ce que vous avez dit?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une distorsion entre ce que j'ai dit et ce que vous avez compris et je pense que ce n'est pas de la mauvaise foi. Ce que j'ai dit, c'est qu'il y a certains individus qui avaient coulé de l'information aux journalistes et ça... En tout cas, vous pouvez le penser ou ne pas le croire, vous n'avez qu'à regarder la presse, vous allez le voir. Et ce n'est pas moi qui l'ai envoyé, ça. De toute façon, sorti comme c'est sorti là, je n'avais pas intérêt à le sortir.

M. Dufour: En tout cas, il y a quelque chose qui, effectivement, peut causer des problèmes. D'une façon ou de l'autre, il y a une information qui est allée sur la place publique et à ce moment-là les élus avaient le droit d'être inquiets et de se demander ce qui arriverait. Donc, il n'y a certainement pas, à travers cette démarche-là ou ces prises de position des municipalités, matière à faire un gros procès.

Chose certaine, c'est qu'il y a eu une directive qui a été sortie, qui s'appelle un décret gouvernemental, qui a décidé qu'à l'avenir, à partir de 1988, les autobus neufs seraient payés à 65% et en 1989, à 60%. Donc, cela fait certainement une perte de revenus, c'est-à-dire une perte de subvention pour les achats d'autobus. Et cela se concrétise comment pour les municipalités? Est-ce que c'est une perte de 40 000 000 \$, de 20 000 000 \$, de 10 000 000 \$? Est-ce que vous l'avez quantifié, l'argent que ça va coûter de plus aux municipalités et aux usagers, à l'ensemble de la population?

Une voix: 20 000 000 \$ ou 40 000 000 \$. 40 000 000 \$.

M. Ferland: Personnellement, je n'ai pas le total. Tout ce que j'ai donné comme exemple, c'est que pour la CTCUQ, ce serait 90 000 \$ en 1988 et 810 000 \$ en 1989. J'ai aussi donné des chiffres pour d'autres commissions de transport, la CTCRO,

331 000 \$, 989 000 \$ et 1 048 000 \$ pour les trois années 1988, 1989 et 1990. Ce sont les municipalités ou les usagers qui vont payer la différence.

M. Dufour: Les autobus, c'est 230 000 \$ environ chacun. C'est encore à peu près cela, 240 000 \$.

M. Bourcier: Cela dépend des modèles.

M. Dufour: On parle de 330 000 \$ juste pour une année. Il me semble qu'il y a une règle de trois à faire quelque part. Je ne l'ai pas faite, mais il me semble que cela doit représenter quelques millions.

M. Ferland: Ici, à l'Union des municipalités du Québec, on n'a pas les chiffres de toutes les sociétés de transport. On ne peut pas vous donner le total.

M. Dufour: Je trouve que vous n'êtes pas tellement loin de la vérité quand vous dites que le gouvernement a décidé de diminuer ses quotes-parts aux transporteurs intermunicipaux au Québec. De ce côté-là on ne peut pas vous le reprocher. Je pense que cela s'inscrit exactement dans vos résolutions.

Un deuxième point que je voulais toucher, c'est que vous nous dites quelque part que les entreprises ne devraient pas être surtaxées. Je comprends que vous vouliez respecter la neutralité de la taxation qui s'est concrétisée en 1980 par la réforme de la fiscalité municipale. Montréal a encore une surtaxation pour les entreprises qui ont des évaluations foncières de 200 000 \$ et plus, mais elle a tendance à baisser. Comme pour les entreprises il y a eu un glissement du fardeau fiscal depuis quelques années - Montréal est la preuve la plus probante de ce que je dis - les entreprises ont diminué leur part de fardeau fiscal au détriment de la propriété foncière. Cela veut dire que la prise de position que vous manifestez dans ce mémoire ne va pas à l'encontre d'une réforme de la fiscalité concernant l'article 65.1 qui concerne l'entreprise. Est-ce que c'est clair?

Une voix: Oui, oui.

M. Dufour: Je pense que je parle...

Une voix: D'accord.

M. Dufour: ...avec des élus municipaux qui comprennent exactement le phénomène. D'ailleurs, vous avez eu deux jours d'étude auxquels l'Opposition n'a pas été invitée et où ces problèmes ont été discutés. On en entend parler, un peu par le biais, par la bande, de ce qui se passe. Évidemment, parce qu'il y a du coulage dans les journaux,

j'imagine, on finit par apprendre des choses.

Tout à l'heure, mon collègue vous a parlé de quotes-parts, de financement municipal. M. Bourcier a parlé d'un tiers, un tiers, un tiers, mais vous insistez. Dans le financement du gouvernement, actuellement, 44 % représentent les investissements, à moins que je ne me trompe, plus l'opération. Ce sont les deux qui deviennent à 44 %. Si vous parlez de tiers, cela sera difficile. Je pense qu'il y a deux parties dans la question, il faut être clair là-dessus. Au point de vue de l'investissement comme tel, est-ce que vous voyez des changements ou des améliorations que le gouvernement devrait apporter vis-à-vis des municipalités? Je parle des investissements.

M. Bourcier: En ce qui concerne les investissements, cela dépend où on se place. Par exemple, la STCUM est une corporation publique, alors que dans les CIT on donne des contrats à l'entreprise privée.

M. Dufour: Oui, mais s'il n'y a pas d'infrastructures?

M. Bourcier: Alors, c'est dans le coût horaire, à ce moment-là, que se retrouve le coût en immobilisations. On fixe le coût en immobilisations, on peut l'établir à 50 \$ l'heure, et le coût de l'opération, on peut l'établir à 15 \$ l'heure. Les deux font un coût horaire global de 65 \$, par exemple, multiplié par tant d'heures par jour, par tant de jours par semaine et par tant de mois. On arrive à ce moment-là à un contrat avec l'entreprise privée de 2 000 000 \$ par année, par exemple»

M. Dufour: D'accord.
(19 heures)

M. Bourcier: Sur ces 2 000 000 \$, il y aura les revenus provenant des usagers qui rapporteront peut-être 40 % des 2 000 000 \$, donc, 800 000 \$. Il reste 1 200 000 \$ de déficit. Par exemple, le gouvernement dit: Moi, je paie à 40 % du revenu, 75 % du déficit. Ce qu'on demandait à ce moment-là... Cela dépend aussi où on se place, parce qu'il y a les sociétés de transport urbaines, il y a les comités intermunicipaux de transport. Alors, vous avez deux formes de transport subventionné, il y a d'autres systèmes subventionnés. Il faudrait faire le partage à ce moment-là.

M. Dufour: On va y aller un peu plus simplement. Est-ce que vous considérez que la formule actuelle selon laquelle vous recevez les montants - c'est une formule déjà établie - est-ce que vous considérez que cette formule est équitable? Ou devrait-il y avoir des amendements, des changements majeurs?

M. Bourcier: Oui, il pourrait y en avoir en ce qui concerne, par exemple, l'administration, l'exploitation et l'immobilisation. Bien statuer là-dessus: Qu'est-ce qui est administratif, qu'est-ce qui est opérationnel et qu'est-ce qui est de l'immobilisation? On peut prendre le service de billetterie comme étant un service d'opération alors que c'est peut-être un service d'administration. La publicité, est-ce que c'est de l'administration ou si c'est de l'opération? C'est à ce niveau qu'il y aura lieu de travailler davantage les formules pour mieux équilibrer les subventions et la part du gouvernement.

M. Dufour: Vu que c'est la dernière question, je la pose vite, même si j'ai dépassé mon temps. On le permet au ministre. Comme on vous connaît comme des bons négociateurs, est-ce que votre demande voulant que le gouvernement soit exclu de l'administration, pas de l'administration mais plutôt de l'immobilisation, est-ce que, vraiment, vous la maintenez, vous maintenez que vous devez garder votre autonomie à 100 % concernant les orientations, la planification puis l'organisation du transport?

M. Bourcier: Localement?

M. Dufour: Oui. Localement puis régionalement parce que c'est conflictuel un peu. Hier, on a entendu une formule venant d'une municipalité qui a dit: Si vous payez, c'est un peu normal que vous soyez là. On entend d'autre part, et je pense que vous le dites assez clairement, cela veut dire à peu près cela: Laissez-nous tranquilles, nous autres, on veut organiser notre affaire comme on veut.

M. Bourcier: Mais je pense qu'il y a une question pratique là-dedans. S'il fallait associer chaque ministre ou chaque sous-ministre à tous les problèmes que vivent les 1500 municipalités au Québec, cela prendrait beaucoup de ministres et beaucoup de sous-ministres. Dans des dossiers pratico-pratiques, de tous les jours, je pense qu'on peut s'organiser nous-mêmes, chez nous. Comment doit se faire le transport en commun? Je pense qu'on est capable de dire que l'autobus va passer à droite plutôt qu'à gauche. Sauf que, quand arrivent les problèmes d'ordre financier, une orientation majeure, on peut s'associer aux représentants du gouvernement, au ministre ou à son représentant, avec son député dans une région donnée et puis dire: Écoutez, on a ce genre de problème-là, pourquoi ne pas s'associer et s'entendre sur une formule plutôt que sur une autre?

Dans une région du Québec, cela peut être telle forme et dans une autre, cela peut être telle autre forme. Alors, si on normalise trop bien, on risque d'avoir des problèmes au

niveau de l'application du transport en commun. Quant à son financement, je pense que le ministère peut être associé, c'est souhaitable.

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 remercie M. Ferland, M. Bourcier ainsi que ceux qui les accompagnent de leur participation. Je pense que les discussions ont été, comme aurait dit François Cloutier à l'époque, viriles, mais néanmoins empreintes du respect de chacune des autorités. En guise de conclusion, je ne peux pas me permettre de laisser passer cela, lorsqu'on parle de désengagement.

Je viens de retrouver à l'intérieur du document de la CUM qu'on nous a déposé hier un petit tableau, tableau 2, à la page 17 qui dit: Évolution du partage des coûts du transport en commun sur le territoire de la CUM de 1977 à 1987, en pourcentage des dépenses totales. 1977, revenus d'exploitation, donc, des usagers, 44 %, 1987, 33 %, donc, un tiers. Subventions provinciales en 1977, 29 %, en 1987, 44 %, sur le territoire de la CUM; c'est quand même un élément très important du puzzle. Contributions municipales, en 1977, 27 %, en 1987, 23 %. Cela me tenterait de demander qui est en désengagement.

Voilà, M. le Président.

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

M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, je voudrais remercier l'Union des municipalités d'être venue nous rencontrer, de nous expliquer son point de vue d'autant plus que c'est un des trois plus importants intervenants dans ce dossier. Je vous dirai que vous avez remarqué que j'ai, à côté de moi, le maire - le maire, ce n'est quasiment pas un lapsus - le député de Jonquière. Je dis souvent au député de Jonquière: C'est bien plus souvent l'ancien maire qui parle que le député. C'est à un point tel que j'aimerais, dans un avenir rapproché, le voir devenir ministre des Affaires municipales, pour voir s'il parlerait comme ministre ou comme maire; je serais curieux de voir un ministre qui a été maire pendant 18 ans et observer comment il fonctionnerait dans le cadre de l'autonomie municipale.

Je peux vous dire... Je ne le dis pas en faisant de la politique, vous connaissez assez M. Dufour pour vous dire qu'à tous les jours, à tous les instants, il nous rappelle que, comme maire, il n'aimait pas se faire dire

quoi faire. C'est pourquoi, dans ce débat, c'est très intéressant. J'ai eu à travailler beaucoup avec les municipalités, en tant que ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation. J'ai assisté à votre congrès où j'ai été très bien reçu, j'en garde un excellent souvenir. Je trouve très intéressant de voir comment l'ajustement doit se faire entre gens qui sont des partenaires pour qu'il y ait un équilibre dans des décisions qui sont très importantes et qui touchent un très grand nombre de citoyens; quasiment tous les citoyens sont touchés par les décisions qui concernent un sujet comme le transport en commun.

Je vous remercie et je voudrais vous dire qu'en tout temps, si vous pensez qu'on peut jouer un rôle comme Opposition pour aider le ministre...

M. Dufour: Pour aider le ministre.

M. Garon: ...notre porte est ouverte. Il nous fera toujours plaisir de vous rencontrer, de connaître votre opinion et de savoir comment vous voyez les choses. Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. Un mot de conclusion?

M. Bourcier: M. le ministre, on soulignait le désengagement du gouvernement. Peut-être qu'à certains égards, si on inclut dans le transport en commun le réseau routier qui supporte le transport en commun, j'aimerais que vous puissiez ressortir les mêmes chiffres. Là, je vous dirais que vous avez raison à 100 %. Je me garde le doute de dire que vous avez fait autant d'efforts - je parle du gouvernement, je ne parle pas du ministre - quant à l'entretien du réseau routier québécois. Celui-là mérite peut-être un engagement. Est-ce que vous vous êtes désengagé de l'entretien du réseau routier pour en mettre un peu plus sur le transport en commun? C'est un peu cela qu'on voulait souligner. Est-ce que ce sont les faits? Si c'était cela, je ne vous donnerais pas tout à fait raison. Si ce n'est pas cela, je vais vous donner raison, je vais prendre ma pilule ou on va prendre notre pilule. C'est ce qu'on constate.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous répondre assez vite, si vous permettez, parce que, comme la question est là, c'était avant qu'on arrive, mais ce n'est plus cela.

M. Bourcier: Oonc, on a plus ou moins raison ou on a quasiment raison. Est-ce que cela va?

M. Côté (Charlesbourg): De quoi?

M. Bourcier: Bien, il y a eu un désengagement quelque part.

M. Côté (Charlesbourg): Non. il y a eu un désengagement dans le domaine du réseau routier au profit du transport en commun sous l'administration précédente parce que c'était un choix de gouvernement. Quand vous regardez la masse globale du ministère des Transports affectée au transport en commun, elle s'est maintenue, au fil des ans, en termes de pourcentage du budget du ministère, à la fois sur les budgets de 1986-1987 et de 1987-1988 et sur celui de 1988-1989 qui est en préparation.

C'est pour cela que, lorsqu'on parle de désengagement, il ne faudrait pas donner une importance démesurée à 1 000 000 \$, 2 000 000 \$ ou 3 000 000 \$ sur une enveloppe de 850 000 000 \$.

M. Bourcier: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Si c'est cela, le désengagement, là, on ne se comprend plus.

M. Bourcier: Donc, ce qu'on prend comme désengagement, c'était global: le réseau routier avec le transport en commun. On ne voudrait pas qu'à l'avenir on nous fasse miroiter peut-être de plus beaux chiffres en ce qui a trait au transport des personnes et de moins beaux chiffres quand l'entretien du réseau est à son pire.

M. Côté (Charlesbourg): Vous êtes à même de comprendre d'où venait l'importance du réseau routier et le message que le ministre avait lancé, qu'il fallait à l'intérieur même de son ministère qu'il puisse rééquilibrer un certain nombre de choses. Cela peut se faire de deux manières: par des ressources additionnelles provenant de l'État, du gouvernement dans sa globalité, ou par des restrictions sur le plan interne. Le débat a évolué. Le rapport Middlemiss nous a permis d'aller chercher certaines sommes d'argent assez substantielles pour permettre de faire du rattrapage dans le réseau routier, ce que nous allons faire au cours des cinq prochaines années, sans toucher à l'enveloppe du transport en commun.

Quant à l'expansion du réseau routier, qui vous concerne aussi, c'est un débat qui se terminera l'an prochain, mais dont le transport en commun ne fera pas les frais.

M. Bourcier: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le maire Ferland.

M. Ferland: Oui. M. le Président, au nom de mes collègues, je tiens à vous remercier de nous avoir entendus aujourd'hui.

Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je tiendrais à remercier l'Union des municipalités du Québec pour sa participation aux travaux de la commission de l'aménagement et des équipements. Sur ce, nous ajournons nos travaux à dix heures, demain matin.

(Fin de la séance à 19 h 10)