



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Consultations particulières sur les volets
"réseau routier" et "transport collectif"
du plan d'action 1988-1998 - "Le transport
dans la région de Montréal" (1)

Le mardi 24 janvier 1989 - No 56

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Reçu le
10/04/89

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Organisation des travaux	CAE-2599
Déclarations d'ouverture	
M. Marc-Yvan Côté	CAE-2600
M. Jean Garon	CAE-2605
Auditions	CAE-2609
Ville de Laval, Société de transport de Laval (STL) et Société de transport de la rive sud de Montréal (STRSM)	CAE-2610
Chambre de commerce de Laval	CAE-2631
Association du camionnage du Québec	CAE-2640
Association québécoise du transport et des routes	CAE-2651
Transport 2000	CAE-2660
Comité des usagers du transport de Deux-Montagnes	CAE-2670

Autres intervenants

M. Jean-Guy Parent, président
M. Jean-Guy Saint-Roch, président suppléant

M. Jean-Pierre Bélisle
M. Yves Blais

- * M. Claude Lefebvre, ville de Laval
 - * Mme Louise Gravel, Société de transport de la rive sud de Montréal
 - * M. Roger Ferland, Société de transport de Laval
 - * M. Daniel Lefebvre, Chambre de commerce de Laval
 - * M. Jean-François Martel, idem
 - * M. Raymond Bréard, Association du camionnage du Québec
 - * M. Jean-Guy Guay, idem
 - * M. Daniel Hargreaves, Association québécoise du transport et des routes
 - * M. Guy Chartrand, Transport 2000
 - * M. Jacques Brière, idem
 - * Mme Lise Tremblay, idem
 - * M. Roger Lemoine, Comité des usagers du transport de Deux-Montagnes
 - * M. Robert Lacombe
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 250 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
70 \$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00 \$ - Index: 10 \$
(La transcription des débats des commissions parlementaires est aussi disponible sur microfiches au coût annuel de 150 \$)

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1060, Conroy, R.-C. Édifice "G", C.P. 28
Québec, (Québec)
G1R 5E8 tél. 418-643-2754

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le mardi 24 janvier 1989

**Consultations particulières sur les volets "réseau routier" et
"transport collectif" du plan d'action 1988-1998 - "Le transport dans la région de Montréal"**

(Dix heures onze minutes)

il **Président (M. Parent, Bertrand)**: À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements doit donc commencer ses travaux. Je demanderais la collaboration de tout le monde afin qu'on puisse respecter l'horaire. La séance de la commission de l'aménagement et des équipements est maintenant ouverte. Je rappelle le mandat de cette commission qui est de procéder à des consultations particulières dans le cadre de l'examen des volets "Développement du réseau autoroutier" et "Projets de développement du réseau de transport collectif du plan d'action 1988-1998 intitulé "Le transport dans la région de Montréal". Alors je demanderais à M. le secrétaire d'annoncer les remplacements aux membres de cette commission.

Le **Secrétaire**: M. le Président, M. Baril (Rouyn-Noranda-Témiscamingue) est remplacé par M. Bélisle (Mille-Îles); M. Camden (Lotbinière) est remplacé par Mme Cardinal (Châteauguay); M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) est remplacé par M. Trudel (Bourget); Mme Juneau (Johnson) est remplacée par Mme Vermette (Marie-Victorin); M. Middlemiss (Pontiac) est remplacé par M. Parent (Sauvé); M. Paradis (Matapédia) est remplacé par M. Gobé (Lafontaine); M. Paré (Shefford) est remplacé par M. Blais (Terrebonne); M. Poulin (Chauveau) est remplacé par M. Joly (Fabre) et M. Thérien (Rousseau) est remplacé par Mme Legault (Deux-Montagnes).

Le **Président (M. Parent, Bertrand)**: Merci, M. le secrétaire. D'abord, en tant que président de cette commission, je tiens à souhaiter la bienvenue à tous les membres de cette commission, au ministre des Transports, aux députés ministériels, aux députés de l'Opposition, ainsi qu'à tous les invités qui auront, aujourd'hui et au cours des trois prochains jours, à intervenir dans cette importante commission.

Organisation des travaux

Je rappellerai aussi que l'horaire est très chargé jusqu'à vendredi soir. Alors, nous allons avoir besoin de la collaboration de tout le monde. Je pense que tout le monde connaît les règles du jeu. Je me permettrai de les rappeler au fur et à mesure. On a un horaire qui a été discuté entre les partis et j'aimerais qu'on puisse, à ce stade-ci, adopter, si on veut, l'horaire qui est sur la table et qui est prévu pour le mardi 24 janvier, soit aujourd'hui, de 10 heures à 13 heures; reprise des travaux de 15 heures jusqu'à 18 heures et, par la suite, de 20 heures à 22 heures. Quant à mercredi, c'est le même horaire: en matinée, de 10 heures à 13

heures, reprise des travaux à 15 heures jusqu'à 18 heures. Jeudi, de 10 heures à 13 heures, suspension et reprise de 15 heures à 18 heures, puis, en soirée, de 20 heures à 22 heures. Vendredi, de 10 heures jusqu'à 13 heures, reprise des travaux à 15 heures jusqu'à 18 heures. Est-ce qu'on peut adopter l'horaire des quatre jours tel qu'il a été déposé ou s'il y a des commentaires?

M. Côté (**Charlesbourg**): M. le Président...

Le **Président (M. Parent, Bertrand)**: M. le ministre.

M. Côté (**Charlesbourg**):... c'est un horaire qui, bien sûr, a été négocié avec l'Opposition et qui nous convient. Il serait peut-être bon de mentionner à ce moment-ci qu'il y a une série de mémoires qui ont été déposés à la commission, dont nous ne pourrions pas entendre les représentants, mais qui feront partie des documents consignés à la commission parlementaire et qui pourront être analysés éventuellement par la commission. Au-delà de tout cela, dans la mesure où des gens ne se présenteraient pas, je souhaite qu'on puisse entendre d'autres groupes et s'entendre avec l'Opposition sur les groupes qui pourraient prendre la relève au cas où les gens ne se présenteraient pas.

Le **Président (M. Parent, Bertrand)**: Excellent. Est-ce que, M. le critique de l'Opposition, vous avez des commentaires là-dessus? Sur l'horaire, cela va?

M. **Garon**: Sur l'horaire, j'aurais voulu que les gens qui ne seront pas entendus le soient en leur offrant une journée de plus, mardi prochain.

Maintenant, vous m'avez fait part qu'il y a eu des représentations de la communauté urbaine pour étirer un peu son temps puisque la communauté urbaine et la ville de Montréal, vont être ensemble. Je ne sais pas si on doit en discuter à ce moment-ci? C'est mieux d'en dire un mot à ce moment-ci. Puisqu'ils se sont regroupés plutôt que de faire deux mémoires distincts, est-ce qu'on pourrait étirer le temps du groupe jeudi matin, parce que c'est vrai que cela ne fait pas long?

M. Côté (**Charlesbourg**): C'est ce que j'ai compris de l'exemple que nous avons ce matin. La ville de Laval a manifesté son intention de déposer un mémoire, de la même manière que la Société de transport de Laval. Nous aurons une présentation qui prendra les deux heures, regroupant la STL et la ville de Laval. Dans le cas de la Communauté urbaine de Montréal, effectivement, je pense que c'est un mémoire substantiel

extrêmement **important**. C'est au coeur même de nos discussions. La **STRSM** a, elle aussi, son mémoire alors que la ville de Montréal s'est intégrée à la communauté urbaine.

Je pense que nous devrions, jeudi matin, examiner ce que nous pouvons faire avec l'horaire de telle sorte qu'on puisse laisser encore un peu plus de temps - je n'ai pas d'objection à cela - pour discuter en long et en large le mémoire de la CUM. D'ailleurs, je dois vous dire que, quant à moi, avec tout ce qui s'est dit depuis le dépôt du plan de transport, effectivement, je me sentirais très limité si j'avais 20 minutes pour poser à la communauté urbaine toutes les questions que je voudrais bien lui poser. Une période de 20 minutes, c'est très peu. Alors, effectivement, je pense que Jeudi, M. le Président, on pourrait réaménager l'horaire et tenter de faire un peu plus de place, quitte à finir un peu plus tard jeudi soir, au-delà de 22 heures.

Cependant, pour ceux qui auraient souhaité être entendus, je vous dis dès maintenant que, quant à nous, nous étions prêts, du côté gouvernemental, à siéger mercredi soir et même vendredi soir. Je pense que, dans le cas du député de Lévis, il avait soit des engagements ou ce n'était pas possible de siéger mercredi ou vendredi soir. Cela nous aurait permis de faire à peu près une journée additionnelle, alors que mardi prochain, comme vous le savez, c'est réservé à l'étude article par article du projet de loi 92 que nous devons entamer la semaine prochaine.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui, **peut-être** un dernier commentaire, M. le député de Lévis.

M. Garon: Entendre des mémoires à 23 heures, je pense que ce n'est pas respectueux pour les gens qui présentent des mémoires. Le gouvernement a dit qu'il voulait mieux légiférer. On sait que ça peut s'étirer, ça **n'arrive** jamais précisément à l'heure. C'est pour ça que j'ai parlé de 22 heures. Le règlement indique 22 heures, on n'est pas pour entendre les gens à 23 heures. Au fond, c'est faire injure aux gens qui ont présenté des mémoires de les entendre à 23 heures. Mardi, on étudie un projet de loi, mais on pourrait commencer mercredi et avoir une journée de **plus** pour **entendre** les groupes qui ont manifesté l'intention d'être entendus. C'est ça qu'on a proposé aux gens et au ministre, au gouvernement, d'avoir une journée de plus mardi prochain.

Moi, **j'ai** l'impression qu'on va en avoir besoin parce que c'est une grosse affaire. Vous savez, tantôt on a parlé de ta communauté urbaine et de la ville de Montréal ensemble, une heure **et** 20 minutes de chaque bord pour discuter d'un projet de 1 600 000 000 \$ en tout cas, à sa face même, ça **m'apparaît** court. C'est pour ça qu'on a parlé de la journée de mardi,

mais en travaillant le jour comme tout le monde. Vous remarquerez que, de nuit, ce n'est pas la meilleure façon **de** travailler, sauf quand on lit tout seul tranquille. Mais, il n'y a plus de presse, il n'y a plus personne, il n'y a plus de débat rendu à 23 heures. C'est pour ça que j'ai dit: Respectons le règlement qui dit qu'on finit à 22 heures, c'est déjà une bonne heure, et qu'on prévoit une journée de plus mardi prochain pour entendre le monde de jour, parce qu'on n'est pas des taupes **ni** des chauves-souris pour fonctionner la nuit.

M. Côté (Charlesbourg): Mercredi soir nous permettrait, dans la limite de 22 heures, d'entendre deux groupes, de la même manière qu'on pourrait entendre vendredi soir deux autres groupes, cela en ferait quatre.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'en ai pris bonne note et, s'il y avait lieu d'avoir d'autres discussions entre le parti ministériel et l'Opposition, je souhaiterais que les partis puissent se rencontrer. Deux choses que je retiens avant de commencer officiellement ces travaux. D'abord, il y a ceux qui ne sont pas prévus actuellement dans l'horaire officiel, donc, qui ont des mémoires à présenter, mais qui ne seront pas entendus, à moins qu'une nouvelle entente n'intervienne. Ce sera au parti ministériel et à l'**Opposition** d'en discuter au cours des prochaines heures et des prochains jours. Quant à jeudi matin, je rappelle qu'on essaiera de voir la possibilité de réaménager le temps, étant donné que la Communauté urbaine de Montréal a décidé de présenter un seul mémoire au lieu de le faire séparément avec la ville ou avec les maires de banlieue.

Dans cet esprit, je vais demander la collaboration de tout le monde et on va commencer immédiatement les travaux. Ce matin, la première heure est divisée ainsi: 30 minutes au ministre des Transports et les autres 30 minutes au critique de l'Opposition en matière de transports, le député de Lévis.

Suivra l'heure consacrée à la ville de Laval, on a différents intervenants, et, de midi à 13 heures, avant de suspendre pour l'heure du lunch, ce sera la Société de transport de Laval, la **STL**, et on suspendra normalement de 13 heures à 15 heures.

Alors, sans autre préambule, j'inviterais le ministre des Transports à prendre la parole pour 30 minutes.

Déclarations d'ouverture

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Le 10 août 1988, je déposais, non pas en tant que ministre des Transports, mais en tant que ministre des Transports et au nom du gouvernement du Québec, puisque le plan déposé

était un plan gouvernemental et non pas le plan du ministre Côté, un plan de transport qui avait été au préalable entériné par le Conseil des ministres, donc, un plan de transport pour la grande région de Montréal.

C'était la première fois qu'un véritable plan d'ensemble, qui tient compte des réseaux de transport routier et collectif, était proposé à la grande région de Montréal, plan d'action que je qualifie toujours de réaliste et de pragmatique qui met l'accent sur la réhabilitation de nos réseaux tant de transport collectif que routier. Un plan de 1 600 000 000 \$ sur dix ans, dont près de 1 000 000 000 \$, faut-il le rappeler, sur l'île de Montréal, et ces 1 600 000 000 \$ ne tenaient pas compte de la prolongation du métro à Laval en termes de coûts, puisque ces coûts-là n'étaient pas connus à l'époque.

Un plan pas uniquement issu des fonctionnaires du ministre ou de la tête du ministre lui-même, mais issu de nombreuses consultations, d'analyses effectuées au fil des dix dernières années auxquelles ont participé les municipalités dans la presque-totalité des cas, que ce soient les municipalités de l'île de Montréal ou de la grande région métropolitaine. Un plan fait à partir de demandes et de suggestions présentées par les groupes et les organismes dans les schémas d'aménagement du territoire. Un plan qui tenait compte des sommets socio-économiques tenus dans le passé, en particulier de celui des Laurentides, de même que de celui de la Montérégie, et même de certaines conférences économiques tenues à Montréal.

C'est donc dans cet esprit que s'était tenue, au mois d'août 1987, à Montréal, une commission parlementaire sur les infrastructures de transport collectif où nous avons entendu, pendant une semaine, les mémoires ou ceux qui avaient alors à s'exprimer.

C'est donc un plan qui se veut une réponse positive au développement de la grande région de Montréal, soit l'île et ses deux rives. Ce plan tend à répondre, et je pense que c'est extrêmement important de se le rappeler, aux principaux problèmes et besoins du transport routier et du transport collectif en matière de déplacement et de développement dans l'ensemble de la grande région montréalaise, aux besoins régionaux et locaux en mettant l'accent sur une augmentation possible de l'offre du service de transport collectif pour accéder au centre-ville, à la capacité technique et financière du gouvernement et aussi des autres intervenants possibles qui devront contribuer et faciliter la réalisation de certains projets, et cela en vue du plus grand bien de l'ensemble des citoyens de tout le Québec.

Nous commençons donc la dernière consultation avant d'aller de l'avant dans la réalisation des projets de développement du plan de transport, soit quatorze projets pour, si on inclut le métro à Laval, au-delà de 1 000 000 000 \$. Bien que ce plan soit issu de nombreuses consulta-

tions, j'ai voulu permettre aux individus, comme je demandais la décision du Conseil des ministres, comme aux organismes concernés d'exprimer leur point de vue pour tenter de bonifier ce volet du plan. J'espère que nous pourrions en arriver à un consensus, l'objectif étant de mettre rapidement de l'avant les projets de développement jugés prioritaires pour les dix prochaines années et d'identifier ceux qui pourraient être souhaitables dans un avenir plus lointain.

Au risque de me répéter - je le dis depuis le 10 août 1988 - ie but de cette commission, qui devait également depuis cette date se tenir à Québec, est de discuter des projets inscrits au chapitre du développement. En effet, ce serait vouloir démontrer l'évidence que de discuter à nouveau des interventions prioritaires, importantes et urgentes de conservation des équipements existants. De même, il me semblerait absurde de perdre notre temps à discuter de la pertinence d'améliorer ce que nous avons actuellement. D'ailleurs, les projets inscrits aux volets conservation et amélioration ont été entérinés par le Conseil des ministres et plusieurs d'entre eux sont déjà en voie de réalisation.

Nous sommes de moins en moins, il faut bien l'admettre et s'en rendre compte, à l'heure des grands développements. Nous nous situons davantage à une période de l'histoire marquée par l'économie et l'optimisation de nos ressources. Le plan de transport, en privilégiant la réhabilitation, se situe dans ce courant. C'est dans cette optique que nous avons défini les nouveaux projets inscrits au volet développement. À notre point de vue, ces nouveaux projets s'inscrivent dans une continuation logique des équipements existants tant au chapitre du transport collectif que routier. Nous ne referons pas l'histoire. Nous ne rebâtirons pas la grande région de Montréal. Il nous faut travailler avec ce qui existe en tentant de corriger dans les limites du réalisme ce qui constitue au niveau de nos réseaux de transport un frein au développement de toute la grande région métropolitaine.

Ce plan, malgré les apparences médiatiques, est perfectible, il y a donc place pour l'amélioration, pour peu que l'on propose des solutions réalistes et cohérentes. Dans cet esprit, les projets pris en considération devront tendre à alléger les problèmes quotidiens de circulation, à augmenter la sécurité sur les réseaux tant routiers que du transport en commun, à harmoniser et à intégrer les réseaux de transport routier et collectif et à offrir des alternatives viables et réalistes de transport collectif au transport privé.

Les projets proposés au plan répondent à ces objectifs. Pourtant, certains ont fait l'objet de réactions négatives sur la base d'arguments pouvant parfois être justifiables pour répondre à une vision locale, mais beaucoup moins crédibles lorsque resitués dans une perspective régionale, québécoise et même canadienne.

Avant d'entendre les individus et les

groupes qui se présenteront en commission, il me semble opportun de bien situer quelques éléments du dossier.

D'abord, la région de Montréal, locomotive de l'économie de tout le Québec. Cette région de Montréal, il faut se le rappeler, c'est, certes, l'île de Montréal, mais je le répète et je l'ai dit depuis le 10 août, c'est aussi la rive sud et la rive nord. S'il n'y avait que la CUM sur le globe, nous ne serions pas ici à tenter de trouver des solutions aux problèmes de congestion. S'il n'y avait pas les rives sud et nord, il n'y aurait pas de problème d'accès à l'île et la Métropolitaine suffirait largement à la demande. S'il n'y avait que l'île de Montréal, on ne parlerait pas de 3 000 000 d'individus, mais davantage de 1 600 000. S'il n'y avait que la ville de Montréal, il serait alors vraiment gênant de se comparer à Toronto qui, justement, tire sa force de ses banlieues. Assurément, la région de Montréal, c'est l'île et ses rives. Les problèmes, tout comme les solutions, ne peuvent être envisagés que dans cette optique régionale.

(10 h 30)

Aujourd'hui, il faut se le rappeler, les prouesses techniques et créatives des concepteurs modernes ne nous surprennent plus, sauf, bien souvent, lorsque l'on reçoit la facture. Tout est toujours possible ou presque, mais il y a toujours un prix à payer. Comme ministre des Transports, je dois rechercher les solutions les plus efficaces en regard des budgets dont je dispose, budgets qui doivent servir à combler le mieux possible les nombreux besoins en transport de l'ensemble des contribuables du Québec.

Comme membre d'un gouvernement élu en décembre 1985 avec le mandat de redresser les finances publiques et de réduire notre déficit, je me dois de proposer au Conseil des ministres des solutions réalistes qui ne mettent pas en péril nos équilibres financiers et qui ne pénalisent pas indûment d'autres secteurs de l'activité gouvernementale qui, eux aussi, ont des besoins et qui font tout autant preuve d'une gestion raisonnable. Il nous faut donc éviter de nous emballer pour des projets qui seraient trop onéreux et qui ne rencontreraient pas vraiment les objectifs que l'on poursuit.

Sur le plan financier, il faudra toujours se rappeler les efforts extrêmement importants qu'a eu à faire l'ensemble des citoyens du Québec pour l'Exposition universelle de 1967, pour les Jeux olympiques de 1976 où la facture à payer demeure encore de 500 000 000 \$ et il faut aussi se rappeler que le paiement de la dette du métro est une charge très onéreuse pour le gouvernement du Québec.

On peut, bien sûr, aujourd'hui inclure dans des mémoires: Nous souhaitons voir le gouvernement du Québec actuel investir autant dans les dix prochaines années en argent de 1988 qu'il a été investi au cours des dix années d'un autre régime, encore faut-il avoir à l'esprit que les investissements d'il y a dix ans sont payés

aujourd'hui et, dans certains cas, encore pour les 30 prochaines années, puisque nous avons à payer chaque année, à même le budget du ministère des Transports, des sommes considérables sur la dette du métro et que nous devons dès maintenant réinvestir pour la réparation de certaines pièces maîtresses du métro, entre autres les MR-1963 qui nécessiteront le paiement d'une facture d'environ 100 000 000 \$.

Dans le même ordre d'idées, il ne faut pas minimiser l'importance des sommes investies dans la grande région métropolitaine. Ceux qui croient ou veulent laisser croire que le gouvernement investit moins avec le plan de transport qu'il n'a investi au cours des dix dernières années auraient dû faire une étude beaucoup plus attentive afin de voir les répercussions sur le budget actuel de ce qui s'est fait dans le passé.

Le plan de transport constitue un plus aux sommes normalement investies dans l'entretien de base du réseau routier ou dans le fonctionnement du transport en commun. Dès lors, il importe de rappeler que, sans le plan de transport, le ministère des Transports déboursait 2 200 000 000 \$ pour le transport en commun dans la grande région de Montréal au cours des six prochaines années, soit 380 000 000 \$ par année, incluant, bien sûr, les subventions de fonctionnement, mais aussi les paiements au service de la dette du métro et de certains autres équipements servant au transport collectif. Sans le plan, le ministère des Transports déboursait environ 500 000 000 \$ pour le réseau routier de la région au cours des huit prochaines années.

Dans le transport interrive, puisqu'il nous faut, bien sûr, aborder cette question du transport en commun versus le transport routier, pour l'accès à l'île de Montréal, nous avons clairement opté pour le transport en commun. Au-delà des chiffres bruts, force nous est de constater que les mesures proposées au chapitre des routes et des ponts n'augmentent que très marginalement l'accessibilité à l'île de Montréal. Seule la 25 représente un nouvel accès qui, sur le plan philosophique d'accès au centre-ville, permettrait de mieux utiliser Ville-Marie, permettant aux citoyens du nord d'avoir accès au centre-ville non seulement par Métropolitain et Décarie, mais aussi par une alternative de la 25 et de Ville-Marie.

Par contre, on peut objectivement observer une augmentation de l'offre au chapitre du transport en commun: trains de banlieue de Deux-Montagnes, de Châteauguay, estacade avec terminus à Brossard, voies réservées pour le pont Mercier, métro à Laval, métro à Montréal-Nord-Saint-Léonard, réaménagement de la station de métro de Longueuil. Ceux qui voudront continuer à accéder à l'île de Montréal par l'automobile devront donc vivre les inconvénients de leur choix. Nous avons fait le pari du transport en commun sur l'île de Montréal, un choix qui devrait normalement réjouir la ville de Montréal

et la Communauté urbaine de Montréal.

Au-delà de tout cela, dans ce contexte, est-ce uniquement une responsabilité gouvernementale ou s'il n'y a pas aussi une responsabilité du gouvernement municipal? Les solutions aux divers problèmes sur l'île de Montréal et à ses accès ne sont pas toutes et uniquement du ressort du ministère des Transports. Elles ne peuvent être inspirées exclusivement par la mise en place de nouvelles infrastructures. Elles doivent aussi comprendre des mesures issues du pouvoir des municipalités. Ces mesures doivent viser l'utilisation maximale du transport collectif. À la lumière des chiffres de l'enquête origine-destination, à laquelle le ministère des Transports a contribué financièrement, chiffres rendus publics par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal la semaine dernière, il importe que les autorités locales responsables encouragent, elles aussi, un transfert de la voiture privée au transport collectif au-delà de la parole.

Parcs d'incitation à proximité des stations de métro ou des trains, voies locales réservées pour autobus et covoiturage, augmentation de la qualité des services sur les réseaux d'autobus, réaménagement des horaires de travail, nouvelles politiques des espaces de stationnement sont des avenues intéressantes et moins coûteuses qui sont sous la responsabilité des municipalités et des organismes de transport.

Alors que la ville de Montréal et la CUM disent vouloir privilégier le transport en commun et que les autorités de la ville de Montréal vont jusqu'à dire qu'il faut limiter, voire interdire l'accès des véhicules au centre-ville, on peut se poser un certain nombre de questions. Pourquoi, à ce moment-ci, les seules voies réservées pour autobus ont-elles été lancées et réalisées par le ministère des Transports du Québec? Pourquoi la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal a-t-elle attendu si longtemps pour mieux desservir l'est de la communauté urbaine et pour améliorer les services dans cette partie de l'île? Pourquoi la ville de Montréal continue-t-elle d'octroyer plusieurs centaines, voire des milliers de nouvelles places de stationnement dans son centre-ville, se vantant même d'avoir émis pour au-delà de 800 000 000 \$ de permis de construction de nouveaux édifices au centre-ville de Montréal? Qu'est-ce que l'on attend pour mettre des stationnements incitatifs à proximité des bouches de métro? Pourquoi les autorités locales ne se serviraient-elles pas de leur pouvoir de taxation pour réaliser ces aménagements qui sont si importants et si peu coûteux? À tout le moins, la Société de transport de la communauté urbaine pourrait facilement se servir des revenus de location des autobus payés par le ministère des Transports qu'elle loue à la Société de transport de la rive sud de Montréal ou à la Communauté urbaine d'Ottawa afin d'immobiliser et pour donner plus d'accessibilité au transport en commun.

Un autre élément qui pose question est

celui, bien sûr, de la Métropolitaine. Toutes les décisions qui ont été prises relativement au boulevard Métropolitain l'ont été à la suite des travaux d'un comité où la ville de Montréal était représentée et tous les procès-verbaux sont là pour en témoigner. Il a alors été convenu de rénover le boulevard Métropolitain. Ce projet a donc été inscrit dans le plan sous le volet conservation.

À quelques jours de cette commission parlementaire, les autorités de la ville de Montréal ont dévoilé l'idée d'un tunnel. Évidemment, nous aussi, nous avons des préoccupations et, au préalable, Laval in nous avait fait la proposition de déposer sur le sol la Métropolitaine et de faire les aménagements nécessaires, de même que d'éliminer le croisement de Décarie et du Métropolitain pour faire une voie souterraine ou en surface pour rejoindre l'autoroute 15. Cela coûterait la bagatelle de 850 000 000 \$, et ce n'est pas un tunnel.

Après avoir crié sur tous les toits qu'il fallait privilégier le transport en commun, on me demande de consacrer tout l'argent prévu au plan de transport pour augmenter la capacité d'une autoroute. Un projet, il faut le rappeler, extrêmement coûteux: 2 000 000 000 \$, deux fois les Olympiques. 2 000 000 000 \$, c'est le plan quinquennal de construction du réseau routier pour tout le Québec, sans compter les inconvénients de toutes les canalisations nord-sud au niveau du boulevard Métropolitain et qu'il faudrait, bien sûr, couper ou dévier. Un projet qui ne rencontre aucunement les objectifs que l'on avance pour le justifier. Alors qu'on parle d'industries pharmaceutiques, pétrochimiques, biotechnologiques, de laboratoires de recherche, etc., il faudra toujours se rappeler que nous avons un règlement canadien et québécois sur le transport des matières dangereuses et que la plupart des matériaux nécessaires au fonctionnement de ces entreprises sont des matériaux dangereux et ne pourraient donc pas utiliser ce tunnel.

Il importe donc de rénover cet axe routier pour les quinze prochaines années même si ce n'est pas la solution parfaite au problème vécu. La proposition de la Chambre de commerce de Montréal semble mieux faire l'équilibre entre les besoins et la capacité financière **de payer du** gouvernement.

Quant à Toronto, j'espère que cette commission nous permettra de mieux nous comparer à ce qui semble être le modèle à suivre: Toronto, que l'on nous dit avoir un plan plus généreux de 3 000 000 000 \$. On a toutefois oublié de dire que le projet était sur 30 ans, ramenant donc à 1 000 000 000 \$ par dix ans les investissements nécessaires, alors que nous voulons y consacrer 1 600 000 000 \$. Quelle générosité!

Toronto, qui aurait réussi là où nous échouons, cela constitue un complexe dont il faudra se débarrasser. Nous allons aussi devoir pousser la comparaison un peu plus loin. Saviez-

vous que la vision régionale est très poussée à Toronto; que le gouvernement de l'Ontario vise la croissance de l'emploi au centre-ville, tout en faisant la promotion des autres centres et sous-centres, qu'il tente d'équilibrer les investissements consacrés à la voirie et au transport en commun en tenant compte de leurs rôles respectifs?

D'ailleurs, dans un communiqué de presse émis en juin 1968 par le ministre des Transports de l'Ontario, il écrit: "La promotion des centres urbains et des banlieues dans toute la région de Toronto et des environs est un objectif important de toutes les initiatives." Dans ce même communiqué, une citation de mon homologue, M. Fulton, nous dit ceci: "Puisque les besoins en transport de la population transcendent les limites des compétences territoriales, il incombe au gouvernement provincial de veiller à ce que les investissements futurs dans les transports dans l'agglomération de Toronto tiennent compte de l'ensemble de la région. Nous devons faire en sorte que les deniers publics soient utilisés à bon escient et que l'on réponde aux besoins de toute la région de Toronto."

Je veux bien que l'on se compare et que l'on envie. Toutefois, il faut jouer le jeu jusqu'au bout, avec le respect de ces banlieues et il ne faudra pas dire uniquement en Corée que Bromont, c'est Montréal, mais aussi le vivre à Montréal.

Quant à l'aménagement du territoire, le ministère est très conscient des effets structurants de certains projets sur l'aménagement du territoire. La question de l'étalement urbain est fort complexe. Même avec les moratoires imposés depuis dix ans, le phénomène, quoique de moindre intensité, s'est poursuivi. Est-ce que nous tentons de renverser des tendances naturelles? Le transport collectif ne favorise-t-il pas, lui aussi, l'étalement urbain? On a mis beaucoup d'emphase en disant que de nouvelles routes favoriseraient l'étalement urbain, alors qu'on semble vouloir accepter un métro à Laval. Est-ce que la démonstration d'un métro à Laval ne favoriserait pas aussi l'étalement urbain? C'est la question qu'il faut se poser et je pense que la réponse est facile à trouver. Pour revenir à Toronto, son dynamisme ne vient-il pas du fait qu'elle a su tirer profit des banlieues et composer avec ces banlieues?

En terminant sur cet aspect, il ne faut pas dire que le transport est l'unique et seule cause de l'étalement urbain. Il y a d'autres facteurs extrêmement importants qui ne relèvent ni du gouvernement fédéral, ni du gouvernement provincial, mais des gouvernements municipaux. Est-ce que le coût des terrains sur l'île de Montréal, par rapport au coût des terrains sur la rive sud ou sur la rive nord, n'est pas un facteur extrêmement important? Est-ce que le coût des maisons sur l'île de Montréal, par rapport aux banlieues, n'est pas un élément extrêmement important? Est-ce que le niveau de

taxation sur l'île, par rapport à ce qui se passe dans les banlieues, n'est pas un facteur extrêmement important? Est-ce que la qualité de la vie que l'on retrouve en banlieue et que l'on ne retrouve pas dans certains territoires sur l'île n'est pas un phénomène extrêmement important?

Au-delà de tout cela, j'aurai l'occasion, M. le Président, au cours de cette commission parlementaire, de me servir d'une analyse très poussée que nous avons faite sur l'étalement urbain dans la grande région métropolitaine et l'on sera à même de constater que ce n'est pas un phénomène unique de désagrégation du centre-ville de Montréal, mais qu'il y a aussi des problèmes à Longueuil, à Laval, dans des vieux quartiers, que les pouvoirs municipaux, dans certaines circonstances, n'ont pas prévus et auxquels nous devons faire face aujourd'hui. Nous avons fait le travail de manière très spécifique et très professionnelle, et l'on verra très bien qu'il y a une différence entre population et ménages et que les dommages causés supposément à l'île de Montréal sont moins importants. (10 h 45)

En conclusion, la concertation apparaît à tous de plus en plus nécessaire afin de planifier et de gérer, au moindre coût possible pour la collectivité, les infrastructures et les services de transport dans la région de Montréal. C'est devenu une nécessité et il faut agir. L'absence d'autorité régionale dans la grande région métropolitaine rend primordiale cette concertation. Devant cette absence d'autorité régionale, mon ministère se devait de jouer le rôle de chef de file dans l'intérêt de tous, quitte à être taxé de n'importe quoi. Mais être chef de file ne signifie pas agir seul et au détriment de qui que ce soit. Cela signifie plutôt être le moteur ou l'arbitre pour tenter de régler ensemble les problèmes identifiés et plus qu'évidents.

Après toutes ces longues années d'études et de consultations diverses, il est temps d'agir, et cela, le plus rapidement possible. Dans cette optique, j'espère que les échanges d'informations et de points de vue exprimés pendant ces quatre prochains jours seront réalistes et permettront d'établir un consensus quant aux orientations à prendre et aux projets à réaliser. Le plan d'action de mon ministère force des débats aujourd'hui nécessaires qui, parfois, prennent une allure un peu plus virulente, mais cela fait partie des risques du métier. Toutefois, ce n'est pas le ministère ni le ministre qui peuvent décider seuls de l'aménagement de ce territoire. Cette commission parlementaire va permettre des échanges souhaités par plusieurs. Si le questionnement est pertinent, il ne peut justifier en aucun temps l'immobilisme. Il nous faut agir maintenant en partenaires responsables, réalistes et pragmatiques, maintenir le débat et les intérêts à un niveau régional au nom de l'intérêt économique et social de l'ensemble du Québec et aussi, surtout, de la grande région montréalaise qui constitue le moteur du développement économique

du Québec. Merci, M. le Président.

Le Préskient (M. Parent, Bertrand): Merci, M. le ministre et merci aussi d'avoir respecté l'horaire. Maintenant, les 30 prochaines minutes sont mises à la disposition du critique officiel de l'Opposition en matière de transports, le député de Lévis. M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, mes remarques sont regroupées en dix points principaux. Ensuite, je prendrai le temps qui restera à ma disposition pour réagir un peu aux propos du ministre.

Premièrement, cette consultation doit être caractérisée par l'ouverture et l'écoute de toutes les opinions qui seront émises. Lors du dépôt du plan de transport, le 10 août 1988, après avoir annoncé qu'une consultation particulière aurait lieu à l'automne, le ministre a reporté cette consultation à janvier 1989. Cependant, les groupes ont été avisés de leur invitation le 22 décembre 1988 et ils ont alors appris qu'ils devaient rédiger leur mémoire avant le 20 janvier 1989. Cette façon de procéder a créé une pression indue sur les groupes qui ont dû préparer leur mémoire avec un délai d'un mois et pendant la période des vacances des fêtes. Il y a, d'ailleurs, quelques groupes qui ont décliné l'invitation de se présenter en commission parlementaire en raison des délais très courts qui leur étaient imposés.

L'Opposition officielle est profondément déçue de la confusion qui a été créée sur le lieu où devait se tenir cette consultation. Il semble que plusieurs groupes souhaitaient que la consultation ait lieu à Montréal. Ils n'auraient appris qu'à la mi-janvier qu'elle se tiendrait à Québec. Si le gouvernement avait fait preuve de plus de clarté, il nous semble que cette confusion aurait pu être évitée.

L'Opposition souhaite un vrai débat sur le plan de transport. Il nous apparaît de plus en plus évident que le plan du ministre ne règle pas les problèmes de transport vécus par les résidents de la région de Montréal. Le consensus fait défaut sur des enjeux importants. C'est pour cela que l'Opposition est intervenue pour élargir, pour augmenter le nombre des intervenants à cette commission afin de couvrir un plus grand éventail d'opinions et d'avoir un débat plus large et plus global. Nous avons suggéré au ministre d'ajouter plus d'une quinzaine de groupes qui seront entendus lors de cette commission.

De plus, nous avons proposé d'ajouter une journée à la consultation afin d'entendre huit intervenants qui n'avaient pas été invités et qui désiraient présenter un mémoire. Ils ne seront malheureusement pas entendus parce que le gouvernement a refusé de prolonger la commission parlementaire, sans compter - j'ai encore une note qui vient de me parvenir - que le

Bureau de commerce de Montréal, le Board of Trade, avait un mémoire et qui aurait aimé être entendu. On me fait savoir que le gouvernement avait laissé entendre que c'était l'Opposition qui refusait, alors que le Board of Trade a constamment discuté avec le bureau du ministre; il n'a pas discuté avec l'Opposition. On lui a dit qu'il était refusé.

C'est pour ça que je le rappelle au ministre. Souvent, le ministre est impulsif, mais parfois, après un moment de réflexion, il corrige le tir. Il est encore temps d'ajouter une journée, mardi, je pense, pour faire en sorte que les gens puissent être entendus et qu'ils aient la satisfaction d'avoir véhiculé leur pensée. Je pense que c'est une question importante qui mérite d'être entendue et discutée aussi.

Je sais que plusieurs auraient aimé que ce soit à Montréal, vous êtes à Québec. Regardez autour de vous, vous allez voir que les plus grandes erreurs sur le plan de l'urbanisme ont été faites à Québec, par le gouvernement du Québec. Comme il y a plus de moyens financiers, quand il agit dans le bon sens, ça paraît, mais quand il agit dans le mauvais sens, ça paraît! Regardez l'immense édifice G, en plein cœur de Québec. Regardez ici, où se trouve le bunker du premier ministre qui a détruit, entre 1970 et 1976, un des plus beaux ensembles architecturaux de la ville de Québec; cela a été détruit pour une masse de béton! Regardez l'autoroute Dufferin qui est une autre verrue en plein cœur de la ville de Québec. Ce sont des actions du gouvernement des années passées qui ont détruit une grande partie de la beauté de Québec, des gestes qui n'ont pas été assez réfléchis et souvent des plans pensés plutôt par des ingénieurs que par des artistes. Quand on regarde la vie en société, quand on pense en termes de qualité de vie, les ingénieurs devraient avoir une conception plus artistique, plus écologique, plus environnementale du milieu dans lequel on va vivre.

Nous abordons cette consultation avec une grande ouverture d'esprit. Nous souhaitons qu'il en soit ainsi pour tous. Toutes les propositions qui seront soumises à cette commission devront être considérées au même titre que celles contenues dans le plan du ministre.

Deuxième point: des dépenses de beaucoup inférieures aux dix dernières années. Si le plan du ministre a été bien reçu dans certains milieux, ce n'est sûrement pas en raison du niveau des dépenses prévues dans le plan. C'est parce que le ministre a décidé de considérer certaines demandes pour en faire une liste de cadeaux sans réaliser un véritable plan d'ensemble pour résoudre les problèmes de transport de la région de Montréal.

Le ministre a voulu impressionner la galerie avec ses 1 500 000 000 \$ sur dix ans. C'est, d'ailleurs, devenu une habitude du ministre des Transports de réunir les budgets réguliers de son ministère pour plusieurs années, d'additionner les

montants annuels pour grossir les chiffres et de faire de gros shows politiques qui donnent l'impression que le ministre, soi-disant fort dans le gouvernement, en donne plus que les autres. La réalité est tout autre. Le ministre a souvent moins d'argent que ses collègues et beaucoup moins que le gouvernement précédent, comme en témoignent les budgets de son ministère qui baissent d'année en année, notamment les crédits pour le réseau routier et l'aide au transport en commun.

Son plan de transport ne fait pas exception à cette règle. Entre 1988 et 1998, le plan du ministre prévoit des dépenses en dollars courants de 104 900 000 \$ de moins que celles qui ont été réalisées entre 1976 et 1986. En tenant compte d'une inflation annuelle moyenne de 3, 5 % au cours des dix prochaines années, les dépenses prévues dans le plan du ministre des Transports ne seront, en réalité, que de 1 055 000 000 \$; c'est 672 700 000 \$ de moins que le niveau de dépenses de 1976 à 1986. Si l'inflation annuelle moyenne s'établit à 4, 5 % de 1988 à 1998, les dépenses de 1 600 000 000 \$ prévues dans le plan représentent en dollars constants une somme de 892 300 000 \$, soit 835 000 000 \$ de moins que le niveau des dépenses de la période 1976 à 1986.

Lorsque le ministre a fait son exposé, *i* nous a dit qu'il faudrait faire certaines études sur les chiffres, mais il faudrait faire aussi surtout certaines études sur les finances publiques. Il a dit: Nous payons encore aujourd'hui les investissements du métro d'il y a dix ans. Mais c'est absolument normal. Aujourd'hui, dans le domaine des finances publiques, on tend à amortir sur la vie utile des équipements publics le financement de ces équipements et non à les payer comptant. Autrefois - c'est un gouvernement qu'ils ont beaucoup blâmé - les libéraux reprochaient à M. Dupiessis de dépenser au fur et à mesure, de ne pas s'endetter. Ils disaient qu'au contraire, lorsqu'un hôpital doit durer 30 ans, il n'est pas anormal de le payer pendant 30 ans, pendant la durée utile de l'hôpital, de le faire payer par ceux, au fond, qui en seront les usagers. De la même façon pour les routes, les coûts des équipements qui durent 20 ou 30 ans sont normalement amortis sur la durée de ces équipements. C'est pour cela que je dirais au ministre, si c'est vraiment sa façon de concevoir les choses en disant qu'on paie encore les investissements d'il y a dix ans: Si les investissements sont encore utiles pendant dix ou quinze ans, il est normal que le financement se fasse sur la durée utile de ces équipements publics.

Troisièmement, absence de vision globale du plan-catalogue du ministre. Le transport à Montréal exige une approche globale où on identifiera les besoins de la population et où on reconnaîtra le rôle et la vocation de chacune des composantes régionales. Cette approche est absente du plan du ministre. Comment concilie-t-il les actions de son plan avec les schémas

d'aménagement des MRC et de la communauté urbaine dans la région de Montréal? Le plan du ministre nous laisse sur notre appétit là-dessus. Les aspects socio-économiques (perspective démographique, besoins socio-économiques de la population, qualité de la vie, répartition régionale de la population selon les niveaux de revenus, consolidation des tissus urbains, étalement urbain et les coûts qui y sont reliés, développement industriel, manufacturier ou commercial) sont également très peu analysés dans le rapport du ministre.

Comment concilie-t-il le développement des différents moyens de transport à Montréal avec la protection des terres agricoles dans cette région? Il n'y a pas un mot dans le plan à ce sujet. Il aurait fallu faire cet exercice, car, pour savoir où l'on va, il faut savoir d'où l'on part.

Dans le plan du ministre, on ne perçoit pas la moindre participation ou contribution des ministères sectoriels. On a l'impression qu'ils ne sont pas là, le ministère de l'Environnement, le ministère du Loisir, qui s'occupe des parcs urbains, les différents ministères qui sont concernés par la vie d'une société urbaine normale en 1988 qui s'en va vers l'an 2000 plutôt que par la vie d'une société qui s'en va vers 1950.

Le plan du ministre s'articule-t-il avec les orientations socio-économiques des Intervenants impliqués dans la région de Montréal? Est-ce que l'on a envisagé différentes hypothèses pour améliorer le transport dans la région de Montréal? Si oui, est-ce qu'on a réalisé des études coûts-bénéfices de ces différentes hypothèses et de leurs effets sur les milieux de vie et sur leur environnement? Il n'y a pas de réponse satisfaisante à ces questions. Il y a une cohérence à donner au développement, et, qu'on ne s'y trompe pas, la configuration du réseau de transport, son organisation et son fonctionnement sont des éléments fondamentaux des choix à faire dans le développement économique et social pour assurer une meilleure qualité de vie.

Quatrièmement, le plan n'est pas une réponse aux problèmes de congestion du réseau routier de l'île de Montréal. Le plan prévoit des dépenses plus importantes pour les routes que pour le transport collectif, soit 842 000 000 \$ par rapport à 780 500 000 \$. Qui peut croire qu'une telle stratégie va contribuer à diminuer la congestion sur les ponts, sur les grandes artères de l'île de Montréal et au centre-ville de Montréal? Il faut souligner que le gouvernement du Parti québécois a investi 659 000 000 \$ dans le réseau routier et 1 669 000 000 \$ dans le transport collectif de 1976-1977 à 1985-1986. (11 heures)

Malgré l'accent mis sur le transport collectif, les routes de la région de Montréal connaissent encore des problèmes de congestion. Si le ministre compte solutionner les problèmes de congestion sur le boulevard Métropolitain avec des autoroutes de contournement, il fait preuve

d'un optimisme béat; 85 % du trafic sur le boulevard Métropolitain origine ou est destiné à l'île de Montréal. Le boulevard Métropolitain avait une capacité de 100 000 véhicules par jour; le débit actuel est de plus ou moins 140 000 véhicules par jour. Même en éliminant 15 % du trafic actuel, sur des routes de contournement, il reste encore 119 000 véhicules qui circulent sur le boulevard Métropolitain actuellement. Il s'agit donc, pour ces 85 %, d'un trafic captif qu'on ne peut déplacer que si on accepte que les industries, les commerces et les affaires actuellement sur l'île de Montréal se déplacent hors de ce territoire. Si le ministre refuse la réalité économique actuelle, c'est son problème, mais qu'il n'essaie pas de faire croire aux Montréalais que son plan va réduire la congestion sur l'île de Montréal. Au contraire, en augmentant la capacité de l'autoroute 20 à l'entrée du tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine sur la rive sud et en ajoutant une autoroute sur la rive nord, l'autoroute 25, son plan va attirer encore plus d'automobilistes sur les artères de l'île de Montréal.

Le document de consultation de juin 1987 du ministère des Transports sur les infrastructures de transport en commun de la région de Montréal ne faisait-il pas l'observation suivante? "Pourtant, la réponse aux problèmes de congestion automobile ne semble pas résider dans la construction de ponts et d'autoroutes additionnels. " Je cite le document du ministère. "Les coûts sociaux et économiques seraient considérables puisqu'il faudrait déplacer des habitations, des commerces, des industries. De plus, le volume accru de véhicules ajouterait à la pression pour les espaces de circulation et de stationnement dans la partie centrale de l'agglomération. " Je continue toujours de citer le document du ministère. "La qualité de vie s'en trouverait détériorée, accélérant ainsi le déplacement de la population vers des milieux considérés plus agréables et faisant porter le fardeau des services et des équipements de la ville centrale sur un nombre décroissant de contribuables. " C'est aux pages 1 et 2 du document de consultation du ministère des Transports de juin 1987.

Cinquièmement, absence de continuité dans l'action. Le gouvernement précédent a mis en place, notamment, trois mesures structurantes en plus de privilégier le transport en commun pour assurer un développement plus cohérent de la région de Montréal: l'option préférentielle d'aménagement de la région métropolitaine, le moratoire sur la construction d'autoroutes et la protection du territoire agricole. Plusieurs éléments du plan du ministre vont totalement à rencontre de ces choix. On repart donc à zéro. Va-t-on recommencer à redéfinir les orientations fondamentales à tous les dix ans?

Sixièmement, le transport en commun. Y a-t-il d'autres solutions aux problèmes de congestion? Le ministre prévoit des dépenses de 780 500 000 \$ au cours des dix prochaines années pour le transport collectif. Le gouvernement

précédent avait investi 1 068 000 000 \$ de 1976 à 1986. En dollars de 1985, le ministre va donc dépenser 429 000 000 \$ au cours des dix prochaines années en tenant compte d'un niveau d'inflation moyen de 4, 5 % cette année. Il s'agit d'un net recul considérant qu'il y a des secteurs où les infrastructures sont inadéquates comme dans l'est de Montréal.

Si on examine seulement le volet développement, le plan prévoit dépenser 421 000 000 \$ pour le transport en commun au cours des dix prochaines années. En dollars constants, il s'agit de 231 000 000 \$. De plus, les prolongements du métro vers Montréal-Nord et les Bois-Francs au coût de 225 000 000 \$ ne seront réalisés qu'entre 1993 et 1998. Cela apparaît nettement insuffisant en regard des besoins de la population montréalaise.

Quant à la régionalisation de l'organisation et du fonctionnement du transport en commun, le ministre tergiverse depuis trois ans là-dessus. Peu de choses se sont produites depuis la commission parlementaire d'août 1987. Pourtant, les dernières données de la STCUM concernant la baisse d'utilisation du transport en commun montrent qu'il faut un redressement. L'efficacité du transport en commun souffre de la multitude des intervenants qui voient les intérêts qu'ils représentent comme divergents. La situation exige un leadership qui est absent actuellement.

Le ministre a dit qu'il jouait un rôle d'arbitre, mais ce n'est pas ça que les gens lui avaient demandé en août 1987. Lors de la consultation en août 1987, à Montréal, les intervenants n'ont pas demandé au ministre de jouer un rôle d'arbitre. Ils lui ont demandé de prendre le leadership dans la question. Comme le gouvernement du Québec est le plus gros intervenant, celui qui met les montants d'argent les plus considérables, il devrait jouer un rôle de leadership. Et c'est pour ça qu'on dit au ministre qu'il ne peut pas se comporter comme un Père Noël qui choisit des cadeaux dans un catalogue. Ce que les gens lui ont demandé, c'est un leadership pour faire un plan d'ensemble. On peut donner différents cadeaux et se retrouver sans plan d'ensemble. Même ceux qui ont eu des cadeaux trouvent que ça ne marchera pas, parce qu'ils disent: Si on agrandit telle autoroute, on augmente le volume et si cette autoroute se déverse dans une autre, c'est l'autre qui sera bouchée. Pourquoi? Parce que le problème, c'est qu'il n'y a pas de plan; il y a une liste, un catalogue. C'est pour cela qu'on dit que la situation exige un leadership qui est absent actuellement.

De plus, les déficits des sociétés de transport en commun demeurent une grande préoccupation. Le déficit de la STCUM a été de 34 000 000 \$ cette année. Malgré une aide accrue du gouvernement, il reste encore plus de 10 000 000 \$ à trouver. En 1993, le déficit pourrait atteindre 93 000 000 \$. Les déficits ont un impact important sur la qualité du service et,

conséquemment, sur la fluidité de la circulation. Qu'attend le ministre pour agir?

Septièmement, un oubli majeur du plan: l'est de Montréal. Le ministre devait savoir que l'est de Montréal est un territoire plutôt démuné en matière de transport en commun. Lors de la consultation sur le transport en commun en août 1987, les besoins de l'est de Montréal en matière de transport en commun étaient apparus clairement. Pourquoi le ministre n'a-t-il pas tenu compte des points de vue qui ont été exprimés sur la situation dans l'est de Montréal lors de cette consultation? Pourquoi le ministre n'a-t-il rien prévu en matière de transport collectif pour l'est de Montréal alors que son propre plan nous indique que c'est l'endroit dans la région de Montréal où le nombre d'automobiles par ménage est le moins élevé? C'est à la page 29 de son plan. De plus, il s'agit de l'endroit où les revenus sont les plus bas et où les infrastructures de transport en commun sont les moins adéquates.

Huitièmement, le ministre doit se comporter comme un leader et non comme un organisateur politique. On a l'impression depuis quelques mois d'assister à une guerre entre l'île de Montréal et sa banlieue. Ces tensions ne sont pas nouvelles; elles ont toujours existé. Mais on se serait attendu que le ministre contribue à rapprocher les parties, qu'il tente d'amorcer un dialogue constructif. Au contraire, le ministre s'est amusé à lancer continuellement des flèches aux autorités de la ville de *Montréal* et à prendre le parti des banlieues. Plutôt que d'écouter les gens et, ensuite, de faire preuve de leadership comme son rôle l'exige, le ministre a préféré se comporter comme un organisateur politique distribuant des cadeaux aux amis. Le dialogue est à ce point mal engagé que cinq mois après le dépôt du plan du ministre, qui propose de dépenser 45 000 000 \$ sur dix ans pour améliorer la principale artère de l'île de Montréal, la ville de Montréal qui est un intervenant majeur, que le ministre le veuille ou non - et on ne choisit pas ses intervenants dans la réalité - suggère qu'on la refasse au coût approximatif de 2 000 000 000 \$, selon les propos du ministre. Comme dialogue de sourds, on ne peut pas trouver mieux.

Neuvièmement, le dialogue doit reprendre dans la région de Montréal. L'attitude de confrontation qu'a choisie le ministre des Transports est inacceptable. Ce dernier doit travailler de façon à créer un climat de travail positif et à amorcer une discussion plus constructive entre les intervenants. Au contraire, il a créé plus de bisbille et il a accentué les clivages dans la région de Montréal. Cette situation nous apparaît inacceptable parce que les résidents de la grande région de Montréal s'attendent que le ministre des Transports fasse preuve de leadership. Ce climat de confrontation que le ministre contribue à alimenter constamment par ses déclarations en public n'est pas propice au développement harmonieux de la région de Montréal.

En conclusion, le transport n'est pas une fin en soi. Il est un des éléments parmi plusieurs qui visent à assurer aux gens une meilleure qualité de vie. Dans cette perspective, les projets qui seront réalisés dans le domaine du transport dans la région de Montréal auront atteint leur but dans la mesure où ils contribueront à rendre les citoyens de cette région plus heureux et les rapports humains plus harmonieux. Le plan du ministre va sans doute "améliorer le passé", mais le défi qui se pose est de "maîtriser l'avenir".

C'est dans cet esprit que devrait se dérouler cette commission parlementaire. Le ministre a dit: Nous sommes à l'époque de l'économie, de l'optimisation des ressources. C'est sans doute vrai, mais tout cela peut se faire dans différentes perspectives. Il n'est pas nécessaire que cela soit seulement du rafistolage pour parler d'économie et d'optimisation des ressources, il faut, à mon avis, regarder l'avenir avec des perspectives d'avenir et non pas essayer de gérer le passé. C'est une tendance qui est souvent là, de gérer le passé.

On va entendre les Intervenants pendant les jours, qui vont venir avec toutes leurs propositions. Qu'on dise, à un moment donné, à un intervenant qu'il arrive trop tard avec sa solution... Vous savez, sans préjuger de la solution, on ne l'a pas toujours au moment où on voudrait l'avoir, la solution à un problème. On ne l'a pas. Des fois, on peut peser sur des pitons et les lumières n'allument pas. Pourquoi? Parce que, quand un problème est complexe - il s'agit d'un problème complexe - je pense qu'il faut, jusqu'à la dernière minute, accepter de réviser, de refaire son travail, de refaire ses devoirs pour arriver à la meilleure solution possible. C'est évident que les engagements que le gouvernement va prendre pour les dix prochaines années vont être des orientations majeures qui vont influencer tout le développement de la région de Montréal.

Je connais le ministre, il est impulsif, mais, en même temps, parfois il se connaît et je suis persuadé que, se connaissant, il se dit: Il faut que je fasse attention à cette partie de mon tempérament. Je pense qu'on doit écouter les gens en ayant à l'esprit de trouver une solution, d'améliorer la situation, de faire en sorte que la qualité de vie soit meilleure. Aujourd'hui, les gens arrêtent de fumer; on est de plus en plus conscient que la cigarette est mauvaise pour la santé. Vous savez qu'il y a 30 ans il y a bien des gens qui pensaient que c'était écologique parce que les Indiens fumaient et que c'est eux qui nous ont appris à fumer. Ils vivaient dans la nature; s'ils fumaient, ça devait être bon. Aujourd'hui, les gens se rendent compte que la cigarette, ce n'est pas bon. Il y a 30 ans, ils n'arrêtaient pas de fumer parce qu'ils pensaient qu'il n'y avait pas de problèmes. Aujourd'hui, les gens sont conscients que ce n'est pas bon. Même les gouvernements interviennent pour défendre aux gens de fumer dans les lieux publics. Ici, on

va être heureux, on ne fumera pas pendant des journées. Il y aura une atmosphère un peu plus écologique. Pourquoi? Parce qu'on prend de plus en plus conscience de certaines choses.

Aujourd'hui, la qualité de la vie, dans une société, c'est un phénomène important. C'est un objectif très **important**. Je dirais même que c'est l'objectif majeur. Au début du XXe siècle ou un peu plus tard, quand on essayait, au fond, de passer à travers la crise économique, c'était une autre conception des choses. Aujourd'hui, les gens ont plus le sentiment d'avoir passé à travers et ils souhaitent avoir une société dans laquelle ce sera beaucoup plus agréable de vivre.

L'objectif fondamental de la vie en société, c'est un objectif de qualité de vie. Les transports sont un des éléments de cette qualité de vie. C'est pourquoi je dis qu'il faut écouter les débats en regardant l'avenir, avec des conceptions et une vision de gens de 1989 qui regardent vers l'an 2000 et non pas de gens qui aimeraient se replacer en 1950 en disant: On va corriger les *erreurs* de 1950. Ce n'est pas cela qu'il faut faire parce qu'en corrigeant les erreurs de 1950, on se retrouvera aussi avec une solution qui origine de 1950, pas nécessairement adaptée aux problèmes d'aujourd'hui. Il faut regarder l'avenir et, souvent, des choix qui peuvent être difficiles à faire, surtout quand on ne s'est pas orienté dans cette direction, peuvent être nécessaires parce qu'on est mieux éclairé à un moment donné.

Si cette commission parlementaire était inutile, ça ne donnerait rien de siéger. Des gens vont arriver avec leurs idées, vont confronter leurs idées avec les intérêts qu'ils représentent. C'est comme ça, la vie. Les gens représentent des groupes et il y a des intérêts là-dedans, mais, **au-delà** des intérêts particuliers qu'il y a dans la région de Montréal, il y a aussi un intérêt général d'avoir une meilleure société dans la région de Montréal. Je pense qu'à ce point de vue les transports peuvent ajouter beaucoup à cette qualité de la vie dans la région de Montréal à condition qu'il y ait un plan d'ensemble qui vise une plus grande harmonie, un plus grand bonheur des gens qui vont y résider.

Cela fait plusieurs années que je dis qu'on calcule trop souvent l'économie en termes de PNB, de produit national brut. Je dis qu'on devrait de plus en plus calculer la vie dans la société en termes de **BNB**, de bonheur national brut. Je veux dire: Au bout de la course, quand on additionne tout ça, les gens sont-ils plus heureux avec l'action qu'on a faite que sans elle? Souvent, on est habitué à dire: Oui, mais ça ajoute à l'économie. Si on a ajouté *un* peu à l'économie et que les gens sont plus malheureux qu'avant, on n'a pas ajouté grand-chose à l'économie.

(11 h 15)

Dans cette conception des choses, il faut voir l'habitation, la conception urbaine, la vie dans la société, les services à la population, les

loisirs, avec des yeux de gens qui s'en vont vers l'an 2000, vers une civilisation où *i* y aura de plus en plus de loisirs, où les gens auront de plus en plus de choix à faire. À moins qu'on ne décide que les loisirs consistent à passer des heures en automobile. Je ne pense pas que les gens souhaitent ça. Les gens ne souhaitent pas passer deux ou trois heures par jour en **automobile** parce que la société, telle qu'organisée, les oblige à le faire ou qu'en fonction de ce qu'ils privilégiaient comme qualité de vie ils sont obligés de faire de tels choix.

M. le Président, je dis au ministre qu'on est ici pour étudier la question des transports, mais aussi pour regarder si, avec les solutions qui seront apportées dans le domaine des transports au cours des années à venir, en fonction des choix que le gouvernement va faire, dans la région de Montréal, les gens seront plus heureux, vont se sentir mieux, et **s'il** y aura des rapports plus harmonieux au lieu d'empirer une situation ou de regarder trop vers le passé plutôt que vers l'avenir.

Je vous remercie, M. le Président.

Le **Président (M. Parent, Bertrand)**: Merci, M. le député de Lévis. Merci aussi d'avoir respecté le temps. Je pense que la commission est bien **amorçée**.

Auditions

J'inviterais immédiatement les premiers intervenants, soit *ceux* de la ville de Laval. M. le maire de Laval, M. Lefebvre, si les gens qui vous accompagnent veulent bien se joindre à **VOUS**.

Étant donné que la ville de Laval et la STL se suivent comme intervenants, est-ce que, M. le maire, vous pourriez nous dire si le bloc de deux heures sera partagé entre les deux ou si on accorde une heure à la ville de Laval et une heure à la STL?

M. Lefebvre (Claude): M. le Président, je ne pense pas que la STL présente un mémoire. La ville de Laval, avec la STL, présentera une option. La STL, fera une proposition commune avec la STRSM, sur les effets de débordement, le métro, etc., qui sera présentée par la présidente de la STRSM, et nous serons présents. Quant à nous, à la ville de Laval, notre plan d'action, c'est de parler de transport routier et de transport collectif. Cela inclut, évidemment, la STL. Ce dont je vous parlerai a, évidemment, quelque chose à faire avec la STL. Donc, nous avons amplement de deux heures, mais tout dépend de vous également.

Le Président (M. Parent, Bertrand): D'accord. Dans cet esprit, je rappelle aux différents intervenants que nous tenterons d'aménager les interventions de la ville de Laval et de la STL dans **un bloc de deux** heures. Ces 120 minutes

seront partagées ainsi: 40 minutes à la ville de Laval et à la STL, 40 minutes au ministre et au parti ministériel et 40 minutes à l'Opposition.

Sans autre préambule, on vous souhaite la bienvenue, M. le maire de Laval. Si vous voulez bien nous présenter les gens qui vous accompagnent et, par la suite, aller de l'avant avec la présentation de votre mémoire.

Ville de Laval, STL et STRSM

M. Lefebvre (Claude): Merci, M. le Président. M. le ministre, Mme la vice-première ministre, Mmes et MM. les députés, merci de nous accueillir ce matin. Je vous présente, à ma gauche, M. Gilles Vaillancourt, président intérimaire et membre du comité exécutif de la ville de Laval; à ma droite immédiate, M. Marcel Lemay, membre du comité exécutif de la ville de Laval et président de la Société de transport de Laval; et, à mon extrême droite, M. Claude Asselin, directeur général de la ville de Laval.

Mmes et MM. les membres de la commission, je n'ai pas l'intention de lire tout ce qui a été écrit. En cours d'auditions, la présentation d'une étude de SECOR, qui a été patronnée conjointement par les villes de Longueuil et Laval, sera faite par M. Rabeau. Nous reprenons à notre compte la majorité de ce qui est exprimé dans ce rapport. Je vais tout simplement vous faire une présentation ad lib, en essayant de retenir au mieux ce que j'ai lu dans le projet ministériel, de même que dans le discours que vient de prononcer le représentant de l'Opposition.

Le transport n'est pas une fin en soi, ce n'est qu'un moyen de servir une société. Quand j'ai entendu parler de qualité de vie plutôt que de qualité économique, je dois vous dire que cela nous touche profondément, puisque c'est ce que nous recherchons d'abord et avant tout.

Cela dit, il y a des situations concrètes dans lesquelles nous devons vivre. Première constatation: il ne faudrait pas commencer à penser que ça va mal dans la région de Montréal; au contraire, cela va bien, cela va économiquement bien, les gens s'y sentent bien. Bien sûr, nous avons quelques petits problèmes de congestion, mais il ne faudrait vraiment pas avoir sorti de son patelin pour penser que la congestion n'existe qu'à Montréal. Il faut avoir vécu à Paris, à Londres, à Boston, à New York, à Washington et même Toronto pour se rendre compte que, quand on parle de congestion, on parle d'une situation différente de celle que nous avons.

Effectivement, j'avais hier une rencontre avec les gens de la CUM et j'ai pu aller de Laval au centre-ville en l'espace de 30 minutes, en voiture. La semaine précédente, j'avais rencontré le maire Jean Doré et, en pleine heure de trafic, il a fallu 27 minutes du Beaver Club à l'hôtel de ville sans aucune difficulté. Je ne vous dis pas que c'est comme ça tous les jours, tous

les matins, il faut, évidemment, avoir une connaissance du territoire, mais, quand même, la situation n'est pas alarmante.

La situation provient de choix qui ont été faits. Quand on nous a présenté le plan de conservation et d'amélioration des acquis, vous avez remarqué qu'il y a eu unanimité totale, personne ne s'est chicané. Je n'avais pas retrouvé grand-chose pour la ville de Laval. De toute façon, je ne recherche pas nécessairement des choses pour la ville de Laval; je pense plutôt à notre région dont nous faisons partie. Mais, quand est arrivé le moment du développement, là, cela a été une autre histoire! Vous avez, bien sûr, des positions: toute l'île de Montréal, avec le maximum dans la ville de Montréal.

Peut-être qu'en début de commission parlementaire on pourrait s'entendre sur certains termes. Par exemple, que veut dire l'étalement urbain? Est-ce l'éloignement du centre d'une ville en kilomètres ou si je devrai, moi, chez nous, à Laval, interpréter l'étalement urbain comme étant toute construction faite à Laval? Mais cela ne constituerait pas un étalement urbain, mais une construction bien pensée si cette construction se fait à Longue-Pointe, quel que soit le kilométrage, même si c'est le double de la construction. L'étalement urbain, c'est une périphérie.

Mais il y a d'autres mots que le mot "étalement" urbain aussi, il y a le mot "polycentrisme" qui existe. Il faut essayer de reconnaître les situations. Comment toute cette chose-là a-t-elle commencé puisque, aujourd'hui, on se sent nous, les Lavallois et les gens de la banlieue sud j'imagine, un peu coupables d'avoir étalé la ville de Montréal, d'avoir déconcentré, d'avoir vidé Montréal? Essayons d'imaginer, puisque cela a commencé dans les années 1955-1956 pour vraiment se manifester dans les années soixante, quelle était la force du village de Saint-Vincent-de-Paul pour compétitionner la grande métropole, quelle était la force du petit village de Saint-Martin pour attirer les résidents et les industries. Est-ce que ce ne serait pas plutôt l'inverse? Une situation créée de toutes pièces par nos voisins.

En 1954, lorsque M. Drapeau a pris le pouvoir, il faut se le rappeler, il a dit: Nous allons mettre Montréal sur la carte du monde. Et cela a des implications. On a commencé par exproprier Dorchester et on a jeté des maisons à terre pour le faire. Puis on a bâti, en 1963, la grande place du centre-ville, le grand complexe. On a également démolit des maisons pour construire le complexe Desjardins, la Place Favreau et l'édifice de Radio-Canada; on a passé le boulevard Décarie et, quand on a fait le boulevard Métropolitain - à moins qu'on ne me calcule comme très vieux, mais je ne me sens pas vieux; je me souviens du temps du boulevard Crémazie où on arrêtait à la voie ferrée - encore une fois, on a exproprié d'est en ouest. Chacun a fait son choix: à Mont-Royal,

c'était à hauteur de terre; quand on arrivait à Saint-Léonard, c'était à une certaine hauteur; à une autre place, c'était plus élevé. Chaque municipalité avait fait son choix. Et, aujourd'hui, on dit: Ça ne marche plus.

Mais la réalité, c'est que les citoyens, qui ne pouvaient plus trouver de logis dans une crise du logement qui accompagnait ça en plus, tannés d'être des couples nouvellement mariés vivant dans des salons doubles, sont sortis et sont allés trouver une qualité de vie et chercher un espace vital. Et on s'est doté d'une société bien organisée. Oui, chez nous, nous avons construit nos écoles, nos caisses populaires, nos sociétés Saint-Jean-Baptiste, nos loisirs paroissiaux; on a bâti nos villes et on a même réussi à se fusionner.

En même temps, à Montréal, on arrivait avec la solution CUM. Le rapport Sylvestre concluait: Chez nous, une seule ville, une seule autorité politique. C'est de l'histoire récente. Mais quand on s'arrête et qu'on y pense, Montréal a 80 % des emplois et n'a que 60 % de la population. Tout de suite, d'un premier coup d'oeil, Montréal doit, pour faire vivre son économie, importer des citoyens et j'utilise à dessein le mot "importer" puisque, à certaines occasions, lisant des textes, j'ai l'impression que ça prendrait peut-être une barrière à péage ou quelque chose comme ça pour rentrer sur cette île.

Effectivement, tous les jours, Montréal a besoin de 220 000 travailleurs pour faire vivre son économie: 220 000 travailleurs, ça veut dire 550 000 personnes ou 220 000 foyers. Si nous regardons les statistiques, vous avez 1 050 000 emplois pour une population de 2 900 000, donc un travailleur pour deux personnes et demie, et la taille moyenne d'une famille c'est 2, 57 personnes, selon O-D 1987 qui vient de sortir.

Donc, si Montréal veut avoir de l'autosuffisance dans son 3e, pour son économie, ce n'est pas demain la veille, mais ça leur prendra 220 000 logements. Cela a pris environ quinze ans pour faire l'opération 20 000. Vous allez vous rendre compte que Laval est là pour rester. On n'a pas l'intention de décrocher de l'île. Mais, soir et matin, du sud comme du nord, de l'est comme de l'ouest, entrent à Montréal 220 000 personnes strictement pour des fins économiques, plus des étudiants dans les trois universités et dans les cégeps, plus des étudiants au niveau collégial, plus des patients dans les hôpitaux, plus les gens qui ont besoin de faire affaire avec les banques, avec les grandes sociétés montréalaises et qui transitent, peut-être pas tous les jours, mais fréquemment, par Montréal. Plus le grand centre culturel: tous ces gens qui vont au cinéma, à la Place des Arts. C'est ça, le prix qu'il faut payer quand on veut une métropole nationalement et internationalement connue. Et c'est le choix de Montréal. S'ils veulent faire un autre choix, qu'ils nous le disent aujourd'hui et on va s'organiser autrement.

Ils ont fait le choix de bâtir un centre-ville. D'abord, ce n'est pas dans le centre. Remarquez que Maisonneuve a pu faire son erreur, mais il n'était pas nécessaire de la perpétuer pendant 350 ans. Je comprends qu'il aimait la montagne, mais vous allez comprendre que c'est un drôle d'empêchement dans la circulation. Puis on l'a bâti sur le bord du fleuve. Je comprends qu'on s'établisse sur le bord du fleuve quand on doit communiquer par bateaux et par canaux, mais ça fait quand même un bout de temps que l'automobile et les trains existent. On aurait pu remonter un peu. Essayez d'imaginer la même situation si nous retrouvions ce qui était libre il y a quinze ou vingt ans dans le bout de Crémazie, justement dans le bout du Métropolitain, un centre-ville établi là au lieu d'être établi en bas. Et on veut ramener dans des propositions sociologiques... Je lisais récemment "La reconquête de la ville". Il y a des choses intéressantes là-dedans. Il y a des comparaisons entre Montréal et Toronto.

Ce qui se passe véritablement, c'est que Montréal n'a pas encore pris sa décision. Cela ne me rassure pas quand j'entends dire que la BNE se bâtira un édifice de 40 étages. Cela veut dire 5000 travailleurs. Si vous en ajoutez 2500 en termes de nouveaux emplois, cela veut dire 2500 logements à Laval où encore on augmente la pression soit sur le transport en commun ou sur le transport par automobile.

(11 h 30)

La clientèle actuelle du transport en commun, il faut admettre qu'elle est un peu captive, si on ne change pas nos visions. Ce sont les jeunes, mais il y en a de moins en moins. Les étudiants, quand ils auront franchi cette étape, cela nous fera moins de clients. La femme, dans notre société, est beaucoup plus autonome, avec le travail, la femme, eh oui, a eu des moyens de motorisation et cela ne peut pas être remis en question en termes de liberté de choix. Il nous restera quoi? Cela veut dire qu'à tous les matins nous allons continuer à avoir de plus en plus... Parce qu'il semblerait qu'on ne pourra jamais assez augmenter les moyens de transport pour satisfaire les besoins de ce centre. Et ce n'est pas là qu'on bâtira des logements. La dernière transaction, à ma connaissance, était à 1100 \$ le pied carré, dans le centre-ville de Montréal; 1100 \$ le pied carré et il y a encore 25 % de terrains disponibles. Lorsque ce sera bâti, imaginez ce que ça coûtera. Vous pensez que vous allez faire du logement social là-dedans, que vous aurez véritablement un complexe, une société organisée! Non, actuellement, il y a un retour au centre-ville pour les riches. Autrement dit, je pourrai me payer un logement dans le centre-ville, si jamais je désirais y retourner, en fin de carrière, mais je ne serai plus un travailleur.

Montréal se doit de préparer un plan d'habitation. Ils doivent investir et commencer à **contrôler les prix des terrains. Il n'y a pas**

encore de parc industriel pour la ville de Montréal et nous, ça fait quasiment 20 ans qu'on l'a. On peut aujourd'hui fournir du terrain à 1, 50 \$, 1, 75 \$, 2 \$ le pied carré. Vous allez à la Ville de Saint-Laurent, c'est 9 \$; si vous allez dans le centre-ville, c'est 32 \$. Et le phénomène naturel: aussitôt que vous vous en allez vers le tertiaire - c'est ce qui se produit à Montréal - le secondaire s'en va. Bien oui, le secondaire s'est en allé dans le West Island, il s'est en allé un peu dans l'est, il s'est en allé à Longueuil, rive sud, il est venu à Laval. Nous avons aujourd'hui 55 000 emplois à Laval.

Alors, vous savez, quand j'entends le président du comité exécutif de Montréal dire que nous sommes une banlieue-dortoir, je dis: Il n'est pas sorteux! il aurait peut-être avantage, à un moment donné, à venir voir ce qui se passe. Nous sommes intégrés dans la grande région de Montréal, mais les choix sont à faire. Je ne me sens pas en compétition avec la ville de Montréal ou avec les autres villes, non, je suis avec elles. On n'a pas l'intention d'avoir une ville de 1 500 000 habitants sur l'île Jésus. Il en va de la qualité de vie; je ne répéterai pas l'erreur qui s'est faite de l'autre bord.

C'est un peu tout ça. Ce n'est pas une fin, il s'agit de trouver des moyens. Bon, une société organisée comme la nôtre, ce ne sont pas simplement des personnes, ce sont également des marchandises. On peut dire qu'il faut favoriser le transport en commun, j'en suis, et on essaiera au maximum. Mais il y a également un transport de marchandises qui doit se faire et, tant que je ne verrai pas un camion prendre l'autobus ou le métro, il faudra construire des routes. Quand on dit: Pourquoi prolonger du côté des autoroutes 25 et 440 avec un pont? bien, il faudrait se faire une idée! C'est un plan qui date de 20 ans. Nous avons planifié notre ville en fonction de ces territoires que le gouvernement du Québec avait installés. Notre schéma d'aménagement le contient et, au moment de la présentation, je n'ai pas eu d'avis; le seul avis que j'ai eu récemment, c'est qu'on changeait une partie d'autoroute en boulevard urbain. Bien oui, la piste d'accélération sera à Laval. C'est un peu comme l'autoroute 19, vous rentrez et vous arrivez sur une lumière rouge, ça accélère le trafic. C'est l'effet de goulot.

Oui, M. y a des gens et il n'y a pas rien que Laval, il y a également le nord de Laval. Il y a 300 000 personnes qui vivent aussi au nord et qui viennent, il y a 125 000 passages sur les ponts du nord. Quand on parle du pont, ce n'est pas une fantaisie! Il y a des gens qui vont l'utiliser, d'abord en provenance de l'autoroute 20, en provenance de l'est de Montréal, en provenance du nord et on pourra rejoindre l'autoroute 40, c'est la voie de ceinture qui avait été imaginée à l'époque. C'est autour de ce plan qu'on a façonné la conception de notre ville.

Je pense qu'on ne peut pas constamment remettre en question les grands plans. Qu'on les

réalise dans le temps parce qu'on manque de sous et qu'on essaie d'économiser, ça va, mais si c'est une course au trésor qui a été amorcée avec la présente commission, je déclare forfait tout de suite. J'essaie, avec les membres de mon conseil et du comité exécutif, de situer Laval dans une perspective de dynamisme et de contribution à la grande région de Montréal. C'est pourquoi, quand nous sommes venus ici, M. le ministre, présenter une pétition de 200 000 signatures, nous disions: Un transport régional, c'est bon pour tout le monde, c'est bon pour le nord de Laval, c'est bon pour Laval, c'est bon pour Montréal, c'est bon pour la rive sud. Tant et aussi longtemps qu'on tentera de s'arracher les lambeaux de richesse collective, on n'avancera à rien. Je ne vois pas très bien comment on pourrait communiquer entre le centre de Montréal et l'autre rive, en plus de l'autoroute Ville-Marie, autrement qu'en ajoutant d'autres ponts sur la rivière des Prairies. C'est bien sûr que ça coûte toujours moins cher un pont sur la rivière des Prairies qu'un pont sur le Saint-Laurent. Rien que ça, cela nous donne un avantage, mais vous allez comprendre qu'il y a une limite à ça.

Aussi, on a pensé que, une fois assurés le transport des marchandises et le passage de certains véhicules automobiles qui peuvent circuler, on doit essayer de donner un nouveau dynamisme au transport en commun. Ce n'est pas facile. Je pense qu'il a été prouvé que ce n'était pas une question d'argent. Les utilisateurs de véhicules automobiles, qui sont notre prochaine clientèle dans un transport bimodal, automobiles et transport en commun, veulent avoir un espace vital, confort, vitesse de circulation. C'est bien sûr que, si vous arrêtez à tous les coins de rue et que vous voyez les automobilistes qui vous dépassent, vous avez tendance à vous "greyer" d'une automobile pour faire votre propre transport. Vous êtes bien, vous syntonisez le poste de radio que vous voulez, vous avez un espace vital qui vous entoure. Vous partez et vous arrivez à l'heure que vous voulez. Le transport en commun, c'est ça le défi auquel il a à faire face.

C'est pourquoi, dans notre présentation, on dit que ce n'est pas en augmentant le nombre de lignes d'autobus vers Montréal que ça va nous aider; il faut essayer d'avoir un autre transport. Lorsque j'en avais discuté avec le ministre, on pensait à une prolongation du métro de Montréal, qui coûte à peu près 50 000 000 \$ le kilomètre. D'ailleurs, permettez-moi de badiner. Quand j'ai vu que mon collègue et ami le maire Doré parlait d'une autoroute souterraine, j'ai dit: Vraiment, Montréal commence à faire dans le style taupe. Les métros sont souterrains, les autoroutes sont souterraines. Ils ont même une ville de 15 kilomètres souterraine. Nous autres, chez nous, on aime mieux faire les choses sur la terre. Je parle tout simplement d'un métro ou d'un monorail d'une capacité suffisante pour véhiculer non seulement les gens de Laval, mais également les gens du nord de Montréal vers un système de

méto. C'est flexible, peu coûteux, cela coûte entre 25 % et 40 % du coût du méto traditionnel. Bien sûr, cela fera un transfert de plus, il faudra voir à ce que l'interconnexion ou la démarche soit très rapide. C'est une question de temps. Je me dis: Peut-être bien que, si ce monorail circulait au-dessus des voies achalandées, au moins l'utilisateur pourrait y voir son bénéfice, voir qu'il a fait le bon choix, celui qui est dans son automobile et qui verra passer le monorail au moment où lui est bloqué verra qu'il y a peut-être avantage à prendre le monorail. C'est ça que nous voulons vous présenter. C'est ce que nous avons. C'est un système sécuritaire, c'est même antisuicide, à moins de tomber en parachute devant le monorail. C'est un produit québécois alimenté par de l'énergie québécoise à un coût de plus de 50 % inférieur au coût du méto traditionnel. Nous proposons de relier la ligne 2 ouest Bois-Francis-Montréal à Henri-Bourassa, ce qui permettrait, d'une part, d'amener un peu plus de gens dans le méto puisque, dans la partie est, on peut se plaindre qu'on en amène beaucoup, mais cela contribue drôlement à la rentabilité des équipements publics.

Enfin, j'ai un modèle, je ne sais pas s'il est dans les environs, peut-être pour le monter. Vous avez également un cahier. Il ne faudrait pas prendre cette présentation de Bombardier à la ville de Laval comme une présentation technique. Ce n'est qu'une présentation pour fins de marketing et ouvrir la discussion. C'est le petit modèle UM qui pourrait être modulaire à l'intérieur de la ville. C'est ce que vous avez vu à Disneyworld. Ajoutez trois autres unités de six, vous avez une capacité de 15 000 à 20 000 personnes par heure. C'est silencieux et non polluant. C'est climatisé, donc on commence à retrouver un peu... On va essayer de trouver de l'espace vital pour les gens là-dedans. Cela peut descendre, cela peut monter, cela peut aller sous terre, cela peut également atterrir dans un centre commercial sans déranger personne. J'imagine déjà comment on pourrait voir ça. Cela passe à travers les édifices. Cela pourrait passer sur un pont. Cela passe dans les voies centrales: pas d'expropriation. Système délicat, flexible, peu coûteux, sécuritaire et qui, ma foi, répondrait à un besoin.

Il faudrait ajouter à ça des stationnements incitatifs pour les gens qui viennent du nord de Laval. Nous avons des carrières. Il s'est fait des trous. On pourrait peut-être penser à les faire là ou ailleurs. Mais il y a certainement plus de territoire pour faire du stationnement incitatif à Laval qu'à Montréal. Ce serait une partie de notre contribution, d'amener les gens à se stationner. Il faudrait penser à des choses plus évolutives: avoir une seule carte, une carte débit qui fait que j'entre dans un stationnement et que je paie avec cette carte. Et, que je sois dans le système de Montréal, de Laval ou de la rive sud, j'ai toujours la même carte. Il s'agira de distribuer les revenus par la suite. Plus grande

unité. C'est le système bimodal. Quant à moi, en ce qui concerne le transport en commun, notre clientèle de demain, c'est l'utilisateur de l'automobile qui va également utiliser le transport rapide. L'autobus de desserte demeurera soit pour celui qui n'a pas d'automobile, soit pour une clientèle captive.

C'est à peu près l'essentiel de notre exposé. Vous savez déjà que nous vous avons demandé de presser votre échéancier sur la construction du pont et des autoroutes 25 et 440. Je ne veux pas reprendre ici tout ce qui s'est déjà dit publiquement avant cette commission. Je vous remercie.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci, M. le maire de Laval. Sur les 40 minutes, 22 minutes ont été utilisées. Il reste 18 minutes aux intervenants de la rive sud puisqu'ils font partie de ce bloc. Je pourrais peut-être suggérer qu'on discute immédiatement de ce qui a été présenté et, dans un second temps, permettre les présentations des intervenants de la rive sud, si cela convient à tout le monde. Sinon, on aurait toutes les présentations d'un seul bloc.

M. Lefebvre (Claude): Je pense que la rive sud désire, pour une même fin, avoir sa propre phase de présentation. Lorsque Mme la présidente sera arrivée, j'imagine qu'il y aura une présentation conjointe STRSM-STL. Les maires de Longueuil et de Laval seront là. Mais, pour le moment, je voudrais qu'on considère le dossier de Laval dans son ensemble, si vous le voulez bien. Mais, enfin, vous êtes libres.

Le Président (M. Parent, Bertrand): D'accord. On va procéder immédiatement à la discussion. M. le ministre, une période de 20 minutes vous est dévolue.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je veux remercier les représentants de la ville de Laval pour leur présentation de ce matin. Je me permettrai peut-être un commentaire dès le départ, avant même d'aborder un certain nombre de questions.

La présentation que M. le maire a faite ce matin correspond exactement à ce que nous souhaitons comme échange d'idées à cette commission parlementaire: arriver avec des alternatives fouillées où on peut déterminer des coûts et arriver avec des solutions qui, inévitablement, coûtent moins cher que ce qu'on a proposé. Vous m'en voyez ravi. C'est là le sens même de la commission parlementaire. Vous me le direz si j'ai mal compris, mais l'ensemble de vos propositions fait presque en sorte qu'on peut en faire peut-être encore plus avec l'argent qu'on avait alloué au plan ou encore faire ce qu'on avait voulu faire au plan à coût moindre, avec l'alternative du monorail. Je trouve ça extrêmement intéressant comme présentation, surtout au début même de nos travaux qui dureront toute la semaine et peut-être même une

journée additionnelle ultérieurement.

Évidemment, on a beaucoup parlé d'étalement urbain. Votre vaste connaissance du territoire et de l'histoire du développement de cette région de Montréal témoigne très bien d'une bonne connaissance de la situation. Certaines statistiques sur le nombre de travailleurs qu'on doit importer hors de la région et qui, de toute manière, devront toujours aller au centre-ville sont fort intéressantes et fort éloquents aussi.

(11 h 45)

Vous avez évoqué en premier lieu le prix des terrains. On peut parler de la population, c'est une chose, mais il semble bien que le débat au cours des dernières semaines s'est davantage orienté vers une préoccupation économique, donc, vers le développement économique de l'île de Montréal, que vers une desserte globale des usagers du transport en commun, à tout le moins, si j'ai bien compris. Vous avez évoqué que le prix du terrain était 2 \$ à Laval, 9 \$ à ville Saint-Laurent et 32 \$ au centre de l'île. Il y a donc là, par l'évocation même des coûts, dans votre esprit un lien direct entre le coût des terrains et la localisation des entreprises.

J'aimerais aussi entendre votre point de vue puisque, je l'ai dit au début, ce n'est pas uniquement une question de transport pour l'implantation des entreprises comme des individus. J'ai parlé de taxes, de coût de terrain et aussi de qualité de vie. Est-ce que dans votre esprit, il y a d'autres éléments ou facteurs extrêmement importants qui sans nécessairement aller chercher les recettes miracles de la ville de Laval sur le plan de son développement industriel, motivent l'implantation d'entreprises en banlieue plutôt que sur l'île de Montréal?

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le maire.

M. Lefebvre (Claude): M. le Président, M. le ministre, dans cette révolution postindustrielle, c'est un phénomène qui se retrouve partout: le domaine tertiaire, et même on s'en va vers le quaternaire, est en pleine évolution. Cela se comprend. Avec les moyens technologiques de production, nous dépassons la demande des consommateurs. Nous avons donc atteint un degré tertiaire. Tous les grands centres se développent en tertiaire. Prenez le phénomène de Montréal qui, à mon sens, vient de passer au travers, parce qu'il y avait quand même des doutes sur la viabilité du centre-ville de Montréal, il y a quelques années. Par sa masse actuelle, elle m'apparaît s'être assurée d'être viable à long terme comme centre majeur de niveau international, mais il faut se rappeler qu'il y a eu des fuites de sièges sociaux dans les années soixante qui ont continué dans les années soixante-dix. Toronto a pris ces choses-là. Mais actuellement, avec le bâti qu'il y a là, avec les projets qui sont là, on se dit: Le coût des terrains, vous

savez, c'est une rente en fonction de l'éloignement d'un centre. Il y a aussi l'effet inverse - je m'excuse, je fais des fois du coq-à-l'âne comme ça - quand on dit que 40 % des personnes n'ont pas de voiture à Montréal, le degré de motorisation est en fonction de l'éloignement. Le plus haut degré de motorisation, c'est dans le fond du rang où, si le gars veut sortir, ça lui prend sa voiture ou bien il sort à cheval. Mais quand tu es dans le centre-ville et que tu as tous les moyens de communication à la porte, tu n'as pas nécessairement besoin d'une automobile.

En ce qui concerne les taxes, certaines banlieues ont des taxes plus basses et même sur l'île de Montréal il y a des gens qui ont des taxes plus basses qu'à Laval. Je pense que les municipalités qui s'organisent ont des périodes d'ajustement. Donc, normalement, dans le début d'une banlieue, les taxes sont généralement plus basses.

En ce qui a trait à la qualité de vie, c'est nouveau. J'ai été un Montréalais jusqu'à l'âge de 27 ans. Je vais vous raconter quelque chose. Lorsque je me suis marié, j'ai acheté une clé et j'ai été chanceux d'acheter une clé pour avoir un logement, un quatre en ligne au troisième étage. Je n'ai pas besoin de vous dire que je n'avais ni parler ni garage. C'était vieux et il y avait la Régie du logement. J'ai cherché. Tout ce que j'ai trouvé à ce moment-là, pauvre monsieur, c'était une coopérative d'habitation de Saint-Léonard. Vous donniez 10 \$ par semaine et on tirait au sort toutes les semaines le nom de ceux qui allaient avoir une hypothèque payée par les autres. Mon nom ne sortait pas du chapeau, qu'est-ce que vous voulez, j'ai été obligé de penser à aller ailleurs. Mais ce n'est pas Saint-Vincent-de-Paul qui a fait de la publicité pour m'adopter, c'est que je cherchais et j'ai finalement trouvé un milieu de vie qui me correspondait.

Il y a eu la loi sur l'accès à la propriété, il y a eu la loi sur la Société centrale d'hypothèques et de logement. Il y a eu toutes ces choses qui ont favorisé...

Alors que dans le centre-ville on pense à des constructions en hauteur, chaque fois que nous avons une réunion sur le zonage chez nous en vertu de la loi 125, les gens ne semblent pas être très favorables aux constructions en hauteur. Il ne faudrait pas penser qu'on va construire des condominiums à Laval pendant encore plusieurs années, il ne faudrait pas penser qu'on vise 1 000 000 d'habitants à Laval. Dans la dernière consultation qu'on a faite, on se dirigerait plutôt vers 400 000 habitants, comme ville optimale. C'est un choix de vie. Quand on a choisi de garder du territoire agricole, on l'a fait. D'ailleurs, si Montréal désire avoir du territoire agricole, elle n'a qu'à le zoner; il y en a en masse. Il y en a dans le West Island; les meilleures terres se trouvent encore dans la ville de Saint-Laurent. Justement, le bout de terrain dont il est question actuellement pourrait être

zone agricole. Vous avez l'île Bizard, l'île Perreault, Kirkland, Pierrefonds; vous en avez en masse dans l'est, ce sont de bonnes terres aussi, à moins qu'on ne soit favorable à la maternité que pour autant que ça se passe dans le sein de la voisine.

La qualité de vie, c'est ce qui nous préoccupe au plus haut point. C'est là-dessus que nous axons nos interventions. Nous misons là-dessus et nous investissons là-dedans. Nous faisons un milieu culturel, nous agissons de toutes sortes de façons du côté des loisirs, des garderies, du transport et de la taxation. On s'appête à bâtir quelque chose pour les personnes âgées.

Le représentant de l'Opposition, M. le député Garon, a bien raison quand il dit que le PNB n'est pas la seule chose qui compte. Il y a autre chose que le travail dans la vie, quelque chose comme les loisirs et la qualité de vie. Ah oui, si je peux me rendre à mon travail avec le maximum de qualité de vie, ça va, mais il y a semaine de quatre jours s'en vient!

En fait, le coût des terrains va rendre, à mon sens, prohibitif de penser qu'on peut ramener vers le centre une population homogène avec différentes strates. Je vous suggère de lire "La reconquête de la ville", qui a été publié à l'automne 1988 par l'Université du Québec, par un groupe de chercheurs en sociologie et qui explique très bien ce qui s'est passé. Quand on parle de l'étalement, ce n'est pas de l'étalement, c'est du polycentrisme. Voyez-vous, actuellement, du côté de Saint-Léonard et de la ville d'Anjou, on commence à construire des édifices à bureaux. Vous en avez sur la rive sud et il y en a à Laval. On commence à développer des centres; ce n'est pas un étalement en tache d'huile, c'est au centre. À partir du moment où ils ont décidé de devenir une métropole internationale, on bâtit en hauteur, on repousse vers les extrémités, on s'organise ailleurs et on se fait nos propres systèmes de vie. C'est le polycentrisme.

Il faudrait que, dans un premier temps, Montréal décide où va s'arrêter son centre-ville, cette croissance. Il n'y a qu'elle qui puisse le décider; elle est maîtresse de son territoire. Mais si elle laisse pousser ça comme ça, on va avoir des problèmes et vous allez avoir des commissions parlementaires dans plusieurs années d'ici. On lira peut-être à nos petits-enfants ce qu'on a décidé intelligemment aujourd'hui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, deux questions pour aller directement, je pense, à l'élément qui est le plus important de votre présentation, soit de remplacer le métro par un monorail.

Ce que j'ai compris tantôt, c'est que c'était tout aussi efficace que le métro, disiez-vous, à la suite d'études faites avec Bombardier, si je ne m'abuse. Est-ce qu'il serait possible de bien

situer dans quel axe votre proposition pourrait être acceptable?

M. Lefebvre (Claude): J'ai peut-être oublié de vous dire, M. le ministre, pourquoi on arrive avec ça. Nous avions, à l'époque, discuté de la possibilité d'un métro. Je me souviens que, dans votre document, ça y était. On parlait de renforcer la clientèle de la ligne 2 ouest. Il ne faut pas avoir fait de la politique bien longtemps pour penser que... De Bois-Franc, la future station, si vous passez par Chomedey ou Labelle, que vous montez jusqu'au boulevard Saint-Martin, de là jusqu'au boulevard des Laurentides et que vous descendez rejoindre la ligne 2 est à Henri-Bourassa, ce qui veut dire le fer à cheval correspondant à la ligne 2, c'est quinze kilomètres. Le coût du métro, c'est 50 000 000 \$ le kilomètre, cela donne 750 000 000 \$. Assez souvent, vous savez, les beaux projets, on les détruit par la facture qu'on y attache. Je me souviens, en particulier, du projet Archipel, à 10 000 000 000 \$. Il était beau, par exemple, mais il n'est pas encore commencé.

Bien sûr qu'on pourrait peut-être faire un petit bout, à partir du Collège et l'amener chez nous. Pour à peu près le montant que vous êtes prêt à déboursier, on serait capable de faire la ligne complète. Je ne vous dis pas que c'est la capacité du métro de Montréal, mais on n'a pas besoin de la capacité du métro de Montréal non plus. Actuellement, nous transportons, aux heures de pointe, vous me corrigerez, je pense, 10 000 personnes. Dans l'avant-midi, c'est 17 000 vers Montréal, 20 000 dans toute la journée. À la période de pointe, c'est à peu près 15 000 à 17 000. Allant dans les deux sens, cela remplit le contrat et je peux aller en chercher sur la rive nord et en mettre là-dedans.

C'est opérationnel et également meilleur marché. Encore une fois, je vous dis que ce n'est pas une étude technique. Cela a été une présentation pour fins d'attention. Autrement dit, pourquoi ne commencerait-on pas, si on veut parler de transport en commun, à parler d'un système autre que ce qu'on a connu? Le système de métro date des années 1800 en Europe. La grande différence à Montréal, c'est que c'est plus moderne et que ça roule sur pneus, mais je ne peux les sortir dehors parce que, si je le fais, cela va lui prendre deux stations avant d'arrêter, lors d'une tempête de neige.

C'est un système léger et cela m'apparaît - excusez l'expression anglaise - high-tech. On voit certainement ses avantages. Tout est québécois, ça passe à peu près n'importe où, ça monte et ça descend.

Il y a peut-être autre chose aussi. Vous savez, il y en a qui sont suspendus. Il y en a qui ont été installés à Miami dernièrement sur rails. Il y a bien des solutions auxquelles on peut penser. Est-ce que cela pourrait descendre jusqu'au niveau du sol au lieu d'avoir ces grandes pattes qui coûtent cher quand je passe

dans le champ? Disons que le long de la 440, au lieu d'opter pour le parcours Saint-Martin, en fonction d'un développement, on opterait plutôt pour la 440. On peut enlever les pattes et les amener et, lorsqu'on arrive à une intersection, on le monte et on la saute. Cela peut se faire. C'est flexible. Ce n'est pas cher. Ce n'est pas une commande que je vous passe.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends. C'est une solution que je trouve fort intéressante et, finalement, on pourra en faire beaucoup plus, ça, on en convient, avec le même argent. Bien sûr, vous avez fait la démonstration que des gens des banlieues doivent transiter pour aller travailler là où il y a de l'emploi, soit sur l'île de Montréal. Il faut donc qu'il y ait une relation très intime entre le monorail et le métro. Ma question est la suivante: Comment tout cela se fait-il? Est-ce que ça nécessiterait que des individus descendent du monorail pour aller au métro, puisque ça prendrait, à ce moment-là, une station d'échange intermodale?

M. Lefebvre (Claude): Cela nous est venu, justement, car à la station intermodale qui est planifiée à Bois-Franc, vous avez quand même le train de banlieue, ligne de Deux-Montagnes, qui est là, vous avez le métro de Montréal, et comme ça peut descendre sous terre, on pourrait le faire arriver le plus près possible. Une chose: si on doit marcher dix minutes entre le point de chute de celui-ci et le métro de l'autre, ça ne sera pas long que les gens vont retourner à leur voiture parce qu'ils n'auront pas de gain appréciable de temps. C'est là où on va devoir le faire. D'ailleurs, tantôt, j'ai oublié de vous mentionner certaines choses. Vous me le permettez, M. le Président?

Le Président (M. Parent, Bertrand): Pas de problème, vous êtes sur le temps du ministre.

M. Lefebvre (Claude): Excusez-moi, M. le ministre, si je prends un peu de votre temps.

M. Côté (Charlesbourg): Non, on a le temps, M. le maire.

M. Lefebvre (Claude): Écoutez, au centre-ville de Montréal, il y a 175 000 emplois nécessités, et une population de 10 000. En 1966, il y avait une population de 25 000. Le centre-ville n'a jamais pu se suffire. J'entends parfois des folies selon lesquelles le centre-ville se fournissait. C'est faux. Dans les années 1950, il ne se fournissait même pas. On doit importer 170 000 personnes pour la région du centre-ville. Le centre - quand je dis centre, c'est la ligne Montréal-Nord, Saint-Léonard, ville d'Anjou jusqu'au fleuve; de l'autre côté, incluez Westmount, Outremont dans Montréal, le West Island - se suffit. Il a 400 000 emplois et 1 316 000 personnes. Cela va bien. L'est a des

emplois de trop, mais quand vous arrivez dans le West Island, il en manque 50 000. Donc, il ne faut pas être un génie pour dire que c'est le West Island qui en demande 50 000 et le centre-ville, qui est dans la section ouest, qui en demande 170 000. Notre gros du trafic va se faire dans la partie centre et centre-ouest. (12 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Je comprends donc qu'il s'agirait, à ce moment-ci, de créer des stations intermodales. Vous avez fait état d'une en particulier où il y aurait rabattement, donc transfert modal au niveau des usagers. Est-ce que dans votre esprit, dans la mesure où sur l'île nous avons un métro et où nous aurions éventuellement un monorail à Laval, cette technique-là peut aussi rendre les services qu'on souhaite sur le plan du transport collectif dans d'autres parties de l'île, dans l'est de Montréal, par exemple, et peut-être même à Repentigny, et avoir exactement le même principe en termes de stations intermodales? Et l'autre question: Est-ce qu'à ce moment-là, compte tenu de ces équipements lourds, malgré le fait que le monorail est moins exigeant sur le plan financier, ça ne justifierait pas maintenant qu'on puisse éventuellement avoir une structure régionale qui exploiterait métro et monorail dans les années futures et que ça réglerait tous les problèmes que certains qualifient d'effets de débordement?

M. Lefebvre (Claude): À votre première question, M. le ministre, à savoir si ça peut desservir valablement la partie est, je le pense. Je ne suis pas un expert en transport. Cependant, avec ça, on pourrait desservir une population de 600 000 personnes, c'est-à-dire 300 000 à Laval, 300 000 au nord. À Montréal-Nord, ce sont 100 000 personnes et à peu près 35 000 pour les deux autres villes. Vous savez, dans l'est de Montréal, ce n'est même pas l'équivalent de la population de Laval dans We. Alors, s'ils ont des besoins, on les a aussi. C'est peut-être une solution moins dispendieuse que d'aller toujours sous terre. C'est que sous terre, ça ne donne pas de mobilité. Essayons d'imaginer que le centre-ville de Montréal se déplace. Parce que ce n'est pas vrai que ce sont les hommes politiques qui déterminent ces choses-là. Ils étaient sur la rue Saint-Jacques avant. Et ils sont rendus au coin de Dorchester et Peel. Et il n'y a rien qui dit que, dans cinquante ans, ils ne seront pas rendus ailleurs.

Prenez le métro de Montréal qui, actuellement dans sa ligne, est entre Dorchester et Sainte-Catherine. C'est peut-être un de ses défauts, d'ailleurs. Il aurait dû être ou dans un axe ou dans l'autre. À Toronto, c'est comme cela qu'ils l'ont fait, de toute façon. S'ils voulaient le déplacer, ça se déplace difficilement un tunnel. Mais cela, ça se déplace facilement. C'est modulaire. Dans un premier temps, on pourrait desservir dans un axe qui nous convient et, dans quinze ans, desservir dans un autre axe. Et si

l'est de Montréal se développe, plus vous êtes flexible, mieux c'est. Enfin, je ne voudrais pas faire une vente d'ingénierie.

Deuxièmement, est-ce qu'il y aurait lieu d'avoir un organisme régional? Avec votre permission, M. le ministre, on va attendre que Laval et la STRSM se fassent entendre ensemble. Je pense que nous avons une réponse articulée à ce sujet. Bien sûr, j'ai toujours favorisé la régionalité du transport et je ne changerai pas d'idée aujourd'hui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Votre temps est écoulé, M. le ministre. On va peut-être passer la parole à l'Opposition.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que j'ai compris, c'est que notre temps est écoulé.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): On va revenir.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vous étiez de connivence, de toute façon. Alors, les vingt prochaines minutes seront consacrées à l'Opposition et aux échanges de propos. Je vous rappelle toujours, M. le maire, que vous êtes maintenant sur le temps de l'Opposition. M. le député de Lévis, est-ce que vous avez des questions, des commentaires?

M. Garon: M. le Président, je voudrais remercier le maire et les gens qui l'accompagnent, tant autour de la table que dans l'assistance. C'est toujours un plaisir de rencontrer le maire de Laval parce qu'il a beaucoup de conviction dans ce qu'il dit.

J'aimerais lui poser une question. Il nous a dit tout à l'heure que les principaux déplacements qui justifieraient un monorail seraient plutôt vers l'ouest, pour les besoins de l'ouest de Montréal ou du centre-ville. Est-ce que j'ai bien compris?

M. Lefebvre (Claude): Enfin, tout dépend si c'est l'ouest de Montréal ou l'ouest de l'île. C'est toujours la difficulté. Actuellement, les grandes voies de communication avec le centre partent effectivement des lignes nord-sud, Papineau, de Lorimier un peu, mais Papineau d'abord, en allant vers l'ouest. À cause de la configuration de la montagne qui descend vers le centre et de la position du fleuve, c'est pourquoi vous allez jusqu'à Décarie et, après ça, cela arrête. Donc, pour nous, cela apparaît comme une partie ouest. Bien sûr que la ligne 2 qui descend de Henri-Bourassa, Berri-De Montigny est une ligne maîtresse qui, d'ailleurs, est actuellement surchargée quant au métro. La ligne Berri-UQAM est également surchargée.

La partie 2 ouest qui monte vers la ville de Saint-Laurent pourrait recevoir beaucoup plus de

clientèle. C'est pourquoi l'une des solutions serait d'essayer... Par exemple, si je prends les gens de Chomedey, chez nous, par autobus, et que je les transporte jusqu'à la ligne Henri-Bourassa, je les amène vers l'est. Je surcharge une ligne alors qu'il y aurait plus de facilité de les amener dans la ligne ouest qui, de toute façon, s'en va à la même place, sauf qu'on ne peut pas entrer aussi loin dans Montréal. D'ailleurs, vous savez qu'on avait 52 points de chute, et qu'à la suite d'une demande de l'ancienne administration de Montréal nous avons dû réduire ça à 9 points de chute. Alors, si on pouvait s'approcher d'une gare intermodale, la solution qu'on vous propose avec cela, c'est de se rendre directement à Bois-Franc et vous l'auriez dans les deux sens, à ce moment-là, indépendamment de votre lieu de résidence, mais toujours en pensant que Sainte-Dorothée, Chomedey et la partie ouest de Laval-des-Rapides pourraient fort bien communiquer avec la ligne, parce que le gros des emplois se trouve au centre-ville où vous avez un besoin d'importer matin et soir 170 000 personnes et où vous avez également les hôpitaux.

M. Garon: Vous dites que la grande partie des déplacements se trouve dans l'ouest ou le centre-ville de Montréal et vous pariez du monorail et de la masse de gens qui se déplacent. Pourquoi, à ce moment-là, poussez-vous tant sur le pont et l'autoroute 25 qui seraient situés plutôt dans l'est?

M. Lefebvre (Claude): Oui, c'est situé dans l'est, mais il y a également des gens dans l'est. C'est également une voie de communication, d'abord pour le transport des marchandises et pour enlever une partie du fardeau du boulevard Métropolitain. Vous avez également une zone industrielle d'importance, au moment où l'on parle de libre-échange avec les États-Unis, avec Toronto, avec l'Est. Il fallait entrer ici hier soir pour s'apercevoir combien il y avait de monde sur l'autoroute 20, de camions qui circulaient sur l'autoroute 20 et cela ne comprend pas le transport en commun. Cela pourrait transiter par une voie de ceinture et cela prend le pont de l'autoroute 25. De plus, on a une population dans l'est et vous avez également une population de 300 000 plus au nord. Il suffit de venir un soir de semaine à la jonction des autoroutes 440 et 25 où c'est pris, où vous avez vraiment un engorgement et, à partir de ce point, il reste une sortie dans Laval qui se situe au boulevard des Mille-Îles où on a à peu près 150 maisons. Donc, c'est tout du trafic qui s'en va vers Mascouche, Terrebonne, Bois-des-Filion, jusqu'à Rawdon. Des gens de Vaudreuil et des gens de Rawdon viennent travailler à Montréal.

Oui, un pont dans l'est pour aider à se rendre à Place Ville-Marie. À partir du moment où la métropole a décidé de "tertiariser" sa fonction première au centre-ville, le secondaire

s'est éloigné et il faut maintenant, en périphérie, desservir ce secondaire-là. Le camionnage, vous le savez, ne dessert pas le tertiaire; i dessert le secondaire. Toutes ces nouvelles variables que sont la sous-traitance, le "just-in-time", demandent du camionnage, de même que l'approvisionnement en biens pour ce qui est de l'alimentation, du vêtement, etc. Cela ne se retrouve plus dans le centre-ville.

D'ailleurs, c'est une conception avec laquelle j'ai de la difficulté. Vous savez, on continue à construire des villes, ces grands centres, d'après le système de l'agora des Athéniens, au moment où on se rendait au centre-ville à pied, et on continue avec le même système d'agora centrale au moment où on a des véhicules automobiles. Est-ce que c'est le prestige qu'on recherche? À un moment donné, j'ai imaginé que cela pouvait même être le prix du terrain. Je vous mentionnais tantôt 1000 \$ le pied carré. Bien, 1000 \$ le pied carré au centre-ville de Montréal, si vous construisez 50 étages, vous avez donc un prix de 20 \$ le pied carré par étage. On commence à rentabiliser. C'est ce qui explique peut-être qu'on est rendus à construire sous terre. On se retrouve avec d'autres étages en dessous en plus.

M. Garon: Ce n'est pas anormal.

M. Lefebvre (Claude): C'est un point de vue économique mais l'économie, c'est rarement les hommes politiques qui en décident. J'ai déjà lu à l'avance une partie de la proposition où on suggère au ministre des Transports de réaménager le centre-ville de Laval. Je l'invite, il n'est pas encore fait. Ce n'est pas le temps de le réaménager; on l'aménage lentement, et ce n'est pas nous qui décidons toujours. Nous avons décidé des hauteurs. Nous pouvons décider des éloignements, des densités. Mais savoir si on bâtit ou si on ne bâtit pas, c'est eux qui décident, pas nous.

M. Garon: C'est un peu pour ça que les usines, comme il n'y a pas beaucoup d'usines qui ont 40 étages, dans aucune ville au monde ne sont situées au centre-ville. Les usines ont habituellement un étage, parfois deux, mais ça ne dépasse pas ça.

Moi, j'aimerais poser une question. Je regarde le document et je trouve que, dans le document, il y a beaucoup de chiffres sur le passé. Il n'y a quasiment pas de prévisions. On a beau regarder ça... Prenons l'aspect démographique, par exemple. Dans "Le transport dans la région de Montréal, plan d'action: 1988-1998", on trouve beaucoup de chiffres concernant la population, entre 1966 et 1986, et tout ça. Sauf que c'est terminé. C'est le baby-boom et il est terminé. C'est-à-dire dans le sens que les gens qui sont nés dans la période d'après-guerre, le nombre maximum des naissances au Québec, c'est autour de 1969, 1960 et, après ça, ça baisse.

Quand on regarde les documents ici à la page 11, on dit: "Les prévisions démographiques indiquent une légère augmentation de la population. Selon le Bureau de la statistique du Québec, 243 000 personnes pourraient s'ajouter à la population de la région métropolitaine d'ici l'an 2000. Toutefois, cette croissance serait accompagnée d'un fort vieillissement de la population."

Quand je regarde les documents de la Régie des rentes, ils nous disent: Actuellement, on a 17 % des gens au Québec - je n'isole pas Montréal - qui ont plus de 65 ans, par rapport à ceux qui ont entre 20 et 65 ans. Si on regarde en l'an 2013 - ça ne se fera pas d'un coup sec - mais ceux qui ont plus de 65 ans, ce sera 45 % par rapport à ceux qui ont entre 20 et 65. Comment avez-vous étudié ça pour voir à la conception de l'organisation de la ville? Parce que là on parle beaucoup de ce qui s'est passé antérieurement, avec des jeunes qui arrivaient sur le marché du travail, avec un fort taux de la natalité après la guerre, mais le baby-boom s'est terminé au début des années soixante, en 1964, 1965. Il est terminé.

Là, le taux de naissances baisse beaucoup. On dit: "un fort vieillissement de la population". Comment voyez-vous, dans l'avenir, l'organisation de la région de Montréal, avec une croissance totale d'ici l'an 2000 de 243 000 personnes?

M. Lefebvre (Claude): M. le député, d'abord, je prends toujours avec un grain de sel toutes les prévisions démographiques depuis le moment où on avait prédit que la région de Montréal comprendrait 7 000 000 au seuil de l'an 2000. Cela ne fait pas longtemps qu'on a dit cela. À Laval, nous devrions avoir actuellement près de 1 000 000 de personnes. On en a 300 000. De toute évidence, ce n'étaient pas des géniteurs. C'étaient des démographes. Ils se sont trompés. Quand ils disent qu'il n'y aura plus de natalité, je vous dis qu'ils peuvent encore se tromper. Cela dépend. Je remarque, en tout cas, parmi nos employés, qu'il y a plus de maternités. Il y a aussi la qualité de vie, parce que ce n'est pas intéressant de mettre un enfant au monde dans un monde de fous et en pensant que le cataclysme s'en vient tout le temps. Ce n'est pas nécessairement de l'égoïsme. Il s'agit peut-être de se demander quelle est notre qualité de vie.

Cela va peut-être remplacer autre chose, un enfant. Il y en a encore qui aiment ça, des enfants. En tout cas, je regarde ma situation personnelle; on n'est pas en perte de vitesse dans la famille. Je ne vous dirai pas qu'on aura les baby-booms qu'on a connus, mais peut-être qu'une politique qui mettrait de l'avant que la femme au travail peut obtenir une garderie, qu'on pourrait avoir le travail partagé, être à la fois mère de famille et professionnelle, père de famille et professionnel, cela peut aussi fonctionner. C'est peut-être là qu'on peut intervenir. S'il y a une qualité de vie qui existe, d'après moi, l'idée de se continuer dans la vie m'apparaît bien

naturelle. Mais vous savez qu'en l'espace de huit ou dix ans - parce qu'un plan comme celui-là, c'est un plan de dix ans - on essaye de s'ajuster. Il est bien sûr qu'on fait des erreurs. Je regarde l'usine d'épuration de Montréal, construite pour 3 000 000 de personnes et ils n'en ont pas 3 000 000. Nous avons fait des réserves d'eau et on agissait en fonction des démographes qui disaient: Préparez-vous, avec Mirabel, cela va rentrer à pleine porte. Prenez votre "ticket" avant de prendre un permis de construction, enlignez-vous. Cela ne s'est pas produit. Donc, il y a des conjonctures économiques variables.
(12 h 15)

Je pense qu'actuellement on ne peut songer à moyen et à court terme à une forte augmentation de la population, à moins d'une immigration massive ou d'un changement massif dans les habitudes des Québécois. Il faudrait que les gens qui sont en régions éloignées décident de revenir vers le centre. Le grand peuplement de la métropole s'est fait aux dépens de la terre; les terriens sont venus s'établir et on est de plus en plus urbanisés sur le globe. Mais il semble que ce mouvement soit terminé ou à peu près. Donc, je ne prévois pas de baby-boom; en tous cas, c'est pour cela qu'on ne prévoit pas d'immenses montants d'argent à voter.

Je ne vous dirai pas, que dans 20 ans, dans la ville de Laval, nous serons 850 000. D'ailleurs, ce n'est pas le voeu de la population. Nous sommes assez; à 400 000, cela ferait une ville vivable. Il est difficile, vous le savez, pour un maire de communiquer avec 800 000 personnes; c'est beaucoup plus facile pour moi de communiquer avec la population que pour mon collègue, M. Doré. Et c'est beaucoup plus facile pour le maire d'une ville de 15 000 d'être proche de sa population que pour le maire de Laval. Il y a des tailles optimales de villes qu'on ne doit pas dépasser. On a été obligé de subdiviser Paris et de nommer des maires pour de petites parties pour qu'ils puissent se comprendre. Je ne pense pas, M. le député de Lévis, qu'on puisse penser que les données démographiques auront des influences à long terme dans cela.

La plus grande influence va provenir de la décision du conseil de ville de Montréal d'opter pour continuer à être une ville internationale ou non, pour continuer son développement tertiaire au train où elle le fait maintenant ou non, pour dire: Les 25 % qui restent, j'en réserve pour l'habitation ou je m'en vais vers une assiette fiscale municipale. Et c'est une décision qui lui appartient. Mais s'il décide de faire de l'habitation dans ces 25 %, cela aura une tout autre conséquence que s'il décide de faire des édifices à bureaux. Dans un cas, il importe moins de personnes et fournit du travail; dans l'autre, il va exiger une plus grande importation de personnes pour satisfaire ses besoins. Bien sûr, il dira: Nous fournissons du travail aux Lavallois.

Je pourrai vous conter, en dehors de cette commission, une histoire sur ce qui est le plus

important: de la tête, du coeur, des bras ou d'autres choses. Vous vous souvenez de la vieille farce qu'on faisait? Bien oui, c'est une décision qui leur appartient. Je ne peux pas décider pour eux. L'organisation de leur territoire est en fonction de ça. Et je vais vous dire que j'ai hâte de le savoir.

M. Garon: Quand vous parlez de la région de Montréal, il faut quand même que vous vous basiez sur des prévisions démographiques. Je comprends que les prévisions ne sont pas toujours parfaites, mais en termes d'accroissement naturel de la population, je ne parle pas en termes d'immigration, les perspectives ne vont pas dans le sens d'un accroissement fulgurant; c'est plutôt stationnaire, avec un vieillissement de la population, et certains démographes prévoient même que la population du Québec pourrait baisser. On dit qu'il y aura 243 000 personnes de plus, d'ici l'an 2000, dans la région métropolitaine au complet. Là-dessus, j'ai cru comprendre que vous visiez de passer de 300 000 à 400 000. Un fort vieillissement de la population, cela a des conséquences importantes, en termes de conception de ce que sera la société de demain. Je pense qu'il ne faut plus la regarder avec les yeux d'hier, mais avec les yeux de demain. Il y a des conséquences au vieillissement de la population. Certains l'ont connu, comme la Floride, par exemple, mais, évidemment, son climat a une influence pour autre chose. En ce qui concerne ce que vous voyez pour l'avenir, vous vous êtes basés sur une population de combien dans la région métropolitaine et de combien à Laval, en termes de croissance d'ici, mettons, l'an 2000?

M. Lefebvre (Claude): Quand vous parlez de croissance, je suis d'accord avec vous, M. le député de Lévis, il semblerait que ce soit environ ça. Encore une fois, je dis toujours: Défions-nous des démographes. Mais il semblerait, dans l'état actuel des choses, que ce soit la tendance.

M. Garon: On peut engager des démographes, mais on ne peut pas engager de géniteurs.

M. Lefebvre (Claude): C'est ça, mais cela peut changer. Quand on vous parle d'une population de 400 000, c'est en fonction des capacités d'accueil et de ce que nous avons vécu au cours des dernières années. Nous avons de moins en moins de personnes qui viennent de Montréal pour s'établir à Laval. Nos ventes se font chez des Lavallois, parce que nous avons fait cette génération. Si un Lavallois marie une Lavalloise et qu'ils vont s'établir, cela ne donne une croissance démographique de zéro, mais j'ai un logement de plus.

En fait, le taux de croissance était d'environ 1, 3 ou 1, 4, de mémoire, par nouveau logement. C'est très peu. Avec les facilités d'accueil, avec ce que la population nous dit

vouloir actuellement, avec le nombre d'acres à développer plus notre territoire agricole, notre territoire Industriel, nos dessertes commerciales, nos réseaux routiers, notre plan, notre schéma d'aménagement, en tenant compte de tout ça, on pourrait fort bien vivre. On peut bien rêver d'une ville de 1 000 000 d'habitants parce qu'on est ambitieux et qu'on veut être quelqu'un à la face du monde. Autrement dit, nous ne sommes pas en compétition; je ne suis pas en compétition avec Montréal, pas plus qu'avec le Nord. Le plus gros facteur de sortie ou d'entrée, c'est la qualité de vie, les biens qu'on y trouve et à quel prix. À partir du moment où il y a eu un secteur manufacturier d'importance dans notre parc industriel, il y a des gens qui sont partis de Montréal pour venir demeurer à Laval, comme locataires, pour y travailler.

Quand l'emploi est sûr et stable, on peut envisager l'avenir. Ils disent: Maintenant on peut s'acheter une maison. Est-ce que l'on peut l'acheter à Laval? Je vous dis qu'une maison à Mascouche, en termes de taxes, prix du terrain et prix de la maison, c'est moins cher qu'à Laval. Donc, les gens s'en vont à Mascouche, à Blainville, de jeunes Lavallois s'en vont. C'est ce que j'appelais le polycentrisme. C'était très bien décrit. Cela s'est fait dans toutes les villes du monde: on est à une place, on s'en va ailleurs, on recommence et, après, on s'en va ailleurs et on recommence. À un moment donné, même un centre-ville finit par se manger. Rappelez-vous New York, il n'y a pas longtemps.

il Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Lévis, il vous reste une minute sur votre temps de parole. On passera, par la suite, à la présentation mixte rive sud-Laval.

M. Garon: Pensez-vous que les améliorations proposées dans le plan pour le boulevard Métropolitain sont suffisantes en regard des autres projets contenus dans le plan susceptibles d'augmenter le trafic automobile sur le boulevard Métropolitain?

M. Lefebvre (Claude): En termes de dépenses, c'est sûr que le boulevard Métropolitain doit recevoir une part pour qu'il soit réparé. Il y a un taux de fréquentation alarmant, il y a une construction et une géométrie déficientes. Il y a des correctifs à apporter, c'est sûr. La jonction avec Décarie, bien sûr, il faut que ce soit refait. Il y a eu des rencontres entre les gens de Montréal et ceux du ministère. Nous, on n'a pas été consultés. De là à dire que cela sera suffisant pour desservir toute la région métropolitaine, la réponse est non. Cela ne suffit pas actuellement et cela ne suffira pas, parce qu'on a besoin de cette voie de ceinture qui avait été planifiée.

Est-ce que l'on pourrait penser à bâtir un deuxième étage ou à en mettre un troisième dessus? Je vous dis que ce n'est pas un cadeau,

ce boulevard Métropolitain. Strictement en termes de sécurité, il est temps d'y voir. Essayez d'imaginer, dans Pointe-Saint-Charles, un wagon de produits toxiques qui se renverse et essayez d'évacuer cette ville-là. On peut évacuer Laval vers le nord, vers l'est, vers l'ouest. En m'en venant à Québec, hier, le premier feu de circulation, je l'ai rencontré sur le boulevard Charest à partir de chez nous. C'était le premier feu de circulation que je rencontrais. À Montréal, il y a un problème. Ils ne peuvent quand même pas continuer à abattre en largeur. Va-t-on faire un autre Décarie nord-sud, en plein tissu urbain, au moment où ils ont des difficultés? Ceia ne m'apparaît pas être la solution. Il vaut mieux réparer.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le maire de Laval, je m'excuse, on est obligé de comprimer. Comme il était convenu et entendu entre les parties, il y avait une présentation régionale, rive sud-Laval, qui devait se faire à l'intérieur de ce bloc. Alors, J'inviterais, M. le maire de Laval, vos collègues de la rive sud...

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui, M. le ministre...

M. Côté (Charlesbourg):... Je pense qu'à tout le moins on se doit de remercier le maire de Laval pour sa présentation. J'aimerais lui dire que, quant à moi, je suis un peu mal pris, parce que j'avais compris qu'on pouvait le questionner jusqu'à 13 h. Il aurait été très intéressant de lui demander comment il a réussi à signer une entente avec l'UPA sur le territoire de la ville de Laval, par rapport à l'autoroute 25, compte tenu des événements et du fait que certains prétendent qu'on s'en va vers un dézonage agricole de la ville de Laval. Alors puisqu'il y a une entente avec l'UPA et que, normalement, l'UPA doit défendre l'Intérêt de l'agriculture, si je comprends bien, si l'entente est là, elle est intéressante.

Finalement, l'autre question - on devra y revenir - c'était: Est-ce que la ville de Laval est prête à payer une partie des immobilisations de l'infrastructure du monorail?

M. Lefebvre (Claude): Est-ce que la ville de Laval est prête à payer...

M. Côté (Charlesbourg): Une partie du coût des immobilisations du monorail.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Si j'ai bien compris, c'est une question à laquelle vous pourriez répondre ultérieurement, M. le maire de Laval. Je vais vous laisser quelques minutes pour y penser.

M. Lefebvre (Claude): M. le Président, si

vous me permettez juste une brève réponse. Je disais, hier, à mes collègues de la STCUM qu'à S h 15, chez nous, à Laval, nos problèmes étaient finis, à tous les matins.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci. Alors, avec la permission des membres de la commission, on va essayer d'accélérer, tout en laissant du temps aux intervenants. On a un bloc d'une heure. Si on peut le faire à l'intérieur de ça, tant mieux, sinon... On va essayer de vous entendre à l'intérieur d'une heure. Là-dessus il y a vingt minutes pour la présentation du mémoire. Je souhaiterais, bien sûr, la bienvenue, en plus du maire de Laval et des gens qui étaient présents tantôt, à Mme Gravel, la présidente de la STRSM, la Société de transport de la rive sud de Montréal; à M. le maire de Longueuil - il me fait plaisir, M. Ferland, de vous accueillir - de même qu'à M. le président-directeur général de STRSM, M. Modini. On vous souhaite la bienvenue à cette commission et sans plus tarder, on vous invite à faire la présentation que vous voulez faire, pour un bloc de vingt minutes et, ensuite, il y aura échange, vingt minutes de chaque côté. Merci.

Mme Gravel (Louise): Merci, M. le Président. Mesdames, messieurs les députés, M. le ministre, vendredi, je vous présenterai, au nom de la STRSM, un mémoire sur les infrastructures de transport quant à l'amélioration des acquis et quant aux projets de développement. Mais, ce midi, je vous présente un mémoire préparé conjointement par la Société de transport de la rive sud de Montréal et celle de Laval sur un aspect important du transport en commun soit les déplacements régionaux et leur gestion. En effet, mesdames et messieurs, les sociétés de transport de Laval et de la rive sud de Montréal ne veulent pas rester silencieuses dans le débat qui entoure, depuis quelques mois, la question des effets de débordement. Au contraire, la volonté exprimée par la STCUM de transférer une partie de ses déficits d'exploitation aux municipalités constituantes de la STRSM et à la ville de Laval a suscité, chez nos deux sociétés, une réflexion sur les divers aspects de cette question et nous a conduits à formuler à cette commission des recommandations qui s'inscrivent dans la logique de la mise en oeuvre du plan d'action du ministère des Transports.

Les questions soulevées par les effets de débordement sont issues d'une problématique plus large, soit celle de l'absence d'un cadre de gestion des déplacements régionaux par transport en commun dans la région de Montréal. Jusqu'ici, les structures de planification et de gestion de transport en commun n'ont certes pas conduit à une simplification du déplacement régional pour les usagers du transport en commun.

Les déplacements effectués par nos usagers sur plus d'un territoire juridique sont entachés de **trois aspects contraignants: une structure**

tarifaire complexe, une multiplication des titres et une absence de coordination dans les services. À l'instar d'autres grandes régions urbaines en Amérique et en Europe, la région de Montréal doit trouver sa solution dans la mise en place d'une structure régionale apte à prendre en charge la planification et la gestion des déplacements régionaux. C'est d'une telle solution qu'il est question dans ce mémoire.

(12 h 30)

Le problème créé par une géographie des déplacements différente de celle des territoires juridiques des transporteurs publics n'est pas chose nouvelle dans la région de Montréal. On la retrouve à différentes étapes du développement des transports publics, depuis la création de la Commission de transport de Montréal jusqu'à celle des conseils intermunicipaux de transport. Tant et aussi longtemps que les usagers du transport public ont assumé la totalité des coûts d'exploitation des réseaux, les administrateurs nommés de la CTM ont étendu les services à l'extérieur des limites de la ville de Montréal et ont adapté les réseaux à la géographie des déplacements.

Avec l'agrandissement des territoires desservis par transport en commun et avec la venue des sociétés et des conseils intermunicipaux de transport, le problème posé par les déplacements régionaux a pris d'année en année une importance accrue. La question des effets de débordement, qui a refait surface récemment avec les prises de position auxquelles elle a donné lieu de la part de la STCUM ne présente, à nos yeux, qu'un des aspects de cette question plus large que constitue les déplacements régionaux par transport en commun.

Le problème n'est pas unique à Montréal. D'ailleurs, d'autres régions urbaines y font face et ont trouvé des solutions adaptées à leurs particularités. Montréal doit, comme région, trouver sa propre solution et celle-ci ne nous apparaît résider ni dans le statu quo, ni dans une formule quelconque d'élargissement du territoire de taxation de la CUM.

La recherche d'une solution devrait être guidée par le meilleur équilibre entre les intérêts des usagers, ceux des sociétés de transport et des municipalités qui en assument la responsabilité et ceux du gouvernement.

Quant à l'usager, notre but devrait être de lui faciliter les déplacements régionaux, d'identifier les formules tarifaires qui lui offrent un service adéquat et qui, à la limite, se moquent des territoires juridiques des exploitants.

Pour les municipalités et le gouvernement, notre but devrait être d'atteindre un équilibre pragmatique entre les coûts occasionnés par ces déplacements régionaux et les bénéfices qu'ils entraînent.

Nous devons, pour les fins de ce mémoire, établir une distinction entre deux types de déplacements par transport en commun dans la **région de Montréal, soit les déplacements**

régionaux et les déplacements locaux. Nous pourrions définir les déplacements régionaux en relation avec la distance, avec le nombre de zones franchies dans un système de zones à anneaux concentriques, avec la technologie de transport empruntée - métro, autobus, train - ou en relation avec les territoires juridiques des organismes publics de transport. À notre avis, il faut opter pour ce dernier critère qui apparaît être un point de départ commode et adapté à la géographie politique de la région. Nous qualifions donc de déplacement régional par transport en commun tout déplacement qu'effectue un usager sur plus d'un territoire juridique quelle que soit la ou les technologies de transport en commun empruntées. Quant à lui, un déplacement local est donc un déplacement qui ne déborde pas les limites d'un territoire juridique.

Au fil des années, les sociétés de transport ont réussi à intégrer à même la planification et l'exploitation de leur réseau les attentes diverses des usagers locaux qu'ils desservent et des municipalités qui les administrent. Cette intégration a été possible en raison de l'adéquation entre le territoire du déplacement local et le territoire de l'entité administrative de transport en commun. Mais le même parallèle n'existe pas pour les déplacements régionaux. Or, il arrive souvent que les décisions locales ou que la somme de décisions prises localement par les différentes sociétés de transport ne débouchent pas sur des choix appropriés pour les déplacements régionaux.

Aucun organisme n'a la responsabilité de planifier et d'organiser les nombreux déplacements régionaux qui se font chaque jour dans notre région. Pourtant, ces déplacements constituent une importante source de problèmes pour les transporteurs qui se relaient pour les prendre en charge et pour les municipalités qui doivent adapter leurs infrastructures en conséquence. La ville centrale n'est certes pas la seule à subir les inconvénients de la venue sur son territoire d'usagers du transport en commun qui proviennent d'un autre territoire municipal. Nombreuses sont les municipalités qui doivent faciliter le transit de ces déplacements régionaux sur leur territoire sans pour autant en retirer les avantages Indirects que ça entraîne.

Cette commission parlementaire nous est apparue une occasion propice pour exposer notre point de vue sur l'importance de combler le vide qui existe actuellement dans la gestion des déplacements régionaux par transport en commun dans la région de Montréal. Il importe de combler ce vide par une approche globale quant aux déplacements régionaux et de ne pas se limiter aux seuls aspects des déficits opérationnels locaux.

Comblent le vide, c'est mettre sur pied un organisme régional de transport dont le mandat serait d'administrer, d'organiser et de planifier les déplacements régionaux par transport en commun. L'administration, d'abord,

verrait à identifier les déplacements régionaux, à identifier les coûts de ces déplacements, à définir les tarifs et les contributions financières. L'organisation, ensuite, verrait à coordonner l'ensemble des équipements de perception, les ressources et les équipements nécessaires à la prise en charge des déplacements régionaux. La planification se concentrerait sur le développement des Infrastructures du réseau régional: le métro, les trains de banlieue, les terminus régionaux, les stationnements d'incitation, les voies réservées interréseaux.

Nous souhaitons partager cet objectif avec les membres de cette commission, mais aussi avec l'ensemble des intervenants du transport en commun de la région de Montréal.

Quant à nous, il nous importe d'éviter qu'un seul organisme local ne prenne en charge l'administration des déplacements régionaux et la planification du développement des infrastructures régionales et n'en transfère aux autres les coûts. Dans ce but, nous entendons proposer les moyens les plus propices pour atteindre cet objectif et, parmi eux, ceux qui constituent notre choix.

Les exemples d'organismes régionaux de transport existant depuis de nombreuses années à l'étranger sont nombreux et ont pris des formes diverses. Mais, quelle que soit cette diversité, il semble se dégager certaines constantes: l'organisme régional a la responsabilité de la planification, du financement et de la coordination des services régionaux; \$ est sous le contrôle des élus locaux, il a accès à une quatrième source de financement et, enfin, il a la responsabilité de fixer la structure tarifaire.

Quant à notre région, trois solutions sont possibles: le statu quo au niveau des organismes de transport avec une structure de coordination; un organisme régional pour la gestion des réseaux régionaux; un seul organisme pour gérer l'ensemble des déplacements locaux et régionaux. Le statu quo doté d'une structure de coordination a déjà démontré ses limites avec antérieurement le COTREM et, plus récemment, les tables de concertation. Un seul organisme de transport pour gérer les déplacements, autant les locaux que les régionaux, devrait être la solution ultime vers laquelle nous pourrions nous diriger. Mais, comme elle s'écarte passablement de la géographie politique morcelée de la région, il nous semble plus pratique de limiter la régionalisation à la mise sur pied d'un organisme régional qui prendrait en charge les déplacements régionaux, laissant aux sociétés ou aux conseils intermunicipaux existants la responsabilité des déplacements locaux.

Pour ce qui est du cadre institutionnel, l'organisme régional de transport pourrait voir sa composition et ses pouvoirs définis selon ses responsabilités de gestion des déplacements régionaux. Il serait composé de représentants des municipalités de son territoire de juridiction et de représentants gouvernementaux. Les représen-

tants siégeant au conseil de l'organisme régional seraient des élus. Bien entendu, ce serait un organisme léger, formé d'un représentant des organismes suivants: la ville de Montréal, les autres villes de la CUM, la ville de Laval, le regroupement des municipalités du territoire juridique de la STRSM et le gouvernement.

Le territoire régional serait celui des trois sociétés de transport. Le conseil verrait à mettre en place l'organisation nécessaire pour voir à la mise en oeuvre des décisions. Les pouvoirs de l'organisme régional seraient adaptés à sa responsabilité de gestion des déplacements régionaux: premièrement, gérer l'instrument de transport régional par excellence, soit le métro; ensuite, gérer d'autres équipements qui seront reconnus comme tels par l'organisme régional; fixer les niveaux de service des équipements régionaux de transport en commun; fixer les tarifs des déplacements régionaux; percevoir les revenus et redistribuer revenus et subventions des déplacements régionaux entre les sociétés de transport. Il agirait à ce titre comme une chambre de compensation, selon des mécanismes à établir. Gérer, ensuite les équipements régionaux et confier des mandats d'opération aux sociétés de transport ou à des transporteurs privés. Enfin, planifier, développer et construire les prolongements du métro.

La venue de cette nouvelle structure pour prendre en charge les déplacements régionaux conduirait à une modification des responsabilités des organismes publics de transport existants qui se verraient confier, dans certains cas, l'exploitation des équipements régionaux sur la base d'un mandat de l'organisme régional. La STCUM se verrait, par exemple, confier l'exploitation et l'entretien du métro; la STRSM, le centre d'échange terminus-station Longueuil; la STL, le centre d'échange terminus-station Henri-Bourassa, etc.

Dans un contexte où la STCUM a indiqué sa volonté de transférer une partie de ses déficits d'exploitation aux municipalités constituantes de la STRSM et à la ville de Laval et, à la suite de l'insuccès qu'a connu le comité technique sur les effets de débordement de la table de concertation, les élus de la rive sud et ceux de Laval ont mis sur pied un comité de travail pour jeter les bases d'un nouveau cadre financier adapté à cette structure régionale.

Les orientations sont les suivantes: L'organisme régional fixerait les tarifs des déplacements sur le réseau régional, auxquels tarifs s'ajouterait, s'il y a lieu, le tarif pour le déplacement local. Les tarifs régionaux seraient établis de façon à couvrir 50 % des coûts d'exploitation du réseau régional. Les autres sources de financement seraient les contributions des municipalités pour 20 %; le gouvernement, 20 % et une quatrième source de financement, 10 %. La répartition du déficit aux municipalités se ferait en fonction du potentiel fiscal de chacune des municipalités. Différentes possibilités

ont déjà été examinées quant à cette quatrième source. L'organisme régional verra à faire des propositions au gouvernement sur les sources les plus appropriées et leur impact financier.

Les coûts d'exploitation du métro seraient fixés par l'organisme régional sur la base d'un coût moyen par usager transporté. Les dépenses d'exploitation excluraient le service de la dette du métro qui serait pris totalement en charge par une subvention gouvernementale.

Quant au cadre tarifaire, les politiques en ce domaine pour le transport en commun dans la région de Montréal sont établies isolément et varient sensiblement d'un territoire juridique à l'autre. Même si elles sont prises isolément, les décisions d'une entité ont des répercussions importantes sur les autres entités et, par conséquent, sur la contribution des municipalités.

Ces politiques tarifaires conduisent à des coûts fort différents des déplacements locaux sur deux territoires juridiques. C'est la somme de ces deux coûts qui tient lieu de politique tarifaire interzonale actuellement. Il y a donc lieu de revoir la structure tarifaire pour se rapprocher des objectifs suivants: établir une structure tarifaire commune à tous les déplacements locaux; permettre la facilité d'utilisation aux usagers; inciter à une coordination plus grande entre les services locaux et régionaux; maintenir la contribution des usagers à la moitié des coûts d'exploitation.

Chaque fois qu'un résident de la région de Montréal entreprend un déplacement régional par transport en commun, de la rive sud ou de Laval vers Montréal, aussi bien que de Montréal vers la rive sud ou Laval, il occasionne un coût à chacun des transporteurs publics. Or, la région n'est pas organisée actuellement pour bien gérer ces déplacements, autant pour le bénéfice des usagers qu'au nom d'une saine gestion des fonds publics.
(12 h 45)

Nous recommandons donc de distinguer les déplacements régionaux des déplacements locaux, de mettre en place une structure de gestion de ces déplacements régionaux, de lui confier l'exploitation du métro et la planification des prolongements. Seul un organisme régional où nous serions représentés constitue une solution viable et qui nous serait acceptable pour dénouer la crise financière qui entoure actuellement la question des déplacements régionaux. Nous en avons esquissé les contours dans ce mémoire, en espérant susciter un débat positif d'où émergera rapidement la création d'un tel organisme.

Je pense, M. le ministre, que cela doit être rafraichissant pour vous d'entendre que deux sociétés de transport sur trois dans la région de Montréal se sont penchées sur une problématique et ont tenté d'y trouver une solution sans vous envoyer, à vous, la facture du compte à recevoir. Merci, M. le Président, mesdames et messieurs.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci,

Mme la présidente. Cela complète votre présentation. Y a-t-il consentement, d'abord, des deux côtés pour qu'on puisse continuer, au-delà de 13 heures, les deux blocs de 20 minutes de discussion? Cela va. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Effectivement, c'est une très belle matinée. Moi qui, depuis la commission parlementaire du mois d'août 1987, avait tenté de réunir des gens autour d'une table, dans ce que vous avez appelé un comité technique, pour tenter d'en arriver à solutionner une partie des problèmes vécus dans cet organisme régional de transport en commun, force m'est d'admettre qu'on a fait un certain chemin, même s'il paraissait très difficile d'en arriver à une solution très claire.

Votre mémoire a le mérite, ce matin, de proposer quelque chose de très clair et qui est à la fois la volonté de la STL et de la STRSM, donc cela m'apparaît très clair: la création de cet organisme régional. On se souviendra qu'au cours du mois de novembre ou de décembre, à la suite de la nouvelle crise financière de la STCUM, J'avais évoqué qu'en février je convoquerais toutes les parties pour en arriver à la création de cet organisme régional. Je ne sais si c'est cette annonce qui a fait en sorte que tout le monde se parle et que tout le monde tente de régler bien des problèmes avant même qu'on arrive, mais j'est heureux qu'une proposition comme celle-là soit sur la table. C'est une proposition qui semble assez équilibrée dans le sens du respect des cadres juridiques, des cadres géographiques et c'est une proposition concrète.

Il est clair que, lorsqu'on parle d'un organisme régional comme celui-là, il y a un certain nombre de questions qui se posent. Je voudrais aller droit au but puisqu'on parle de déplacements régionaux. La solution souhaitable comprendrait à la fois les déplacements locaux et régionaux. Je ne crois pas qu'on puisse en arriver là dans une première étape. Donc, il est réaliste de penser qu'on aborde davantage les déplacements régionaux. Dans votre esprit, la voie réservée sur le pont Champlain, qui pourrait devenir l'estacade éventuellement, par autobus, est-ce pour vous un déplacement régional qui serait donc soumis à la coordination de ce comité régional?

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci, M. le ministre.

M. ma Gravai: Dans notre esprit, un déplacement régional, c'est du moment qu'un usager, qui part de chez lui pour se rendre soit à son travail, à l'école, à un loisir, où que ce soit, doit emprunter plus d'un outil de transport et, dans un deuxième temps qu'on pourrait regarder, doit aussi passer sur plus d'un territoire juridique. Je pense que ce sont deux éléments qu'il faut

regarder dans ce sens-là.

M. Côté (Charlesbourg): Mais, à ce moment-ci, peut-on conclure que les autobus qui servent à déplacer environ 15 000 personnes par jour de la voie réservée du pont Champlain, qui parlent donc du territoire Juridique de la STRSM, qui viennent au terminus du centre-ville, soit pour emprunter le métro ou emprunter l'autobus sur l'île de Montréal, seraient soumis à la coordination de l'organisme régional ou si, dans votre esprit, c'était uniquement le transfert dans le métro?

Mme Gravai: Écoutez, si un jour il y a un métro qui vient sur la rive sud, je pense qu'il faudra bien être cohérents et puis penser que ça aussi, ça devient du régional.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le cas actuellement avec la ligne de Longueur

Mme Gravai: Ce qui remplacerait éventuellement l'estacade peut-être.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'accord. Dans la proposition de création d'un organisme léger, si j'ai bien compris, ce serait cinq personnes.

Mme Gravai: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Une représentant la ville de Montréal...

Mme Gravai: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... une représentant la CUM...

Mme Gravai: Oui.

M. Côté (Chartasbourg):... une représentant la ville de Laval, une représentant le regroupement des municipalités du territoire juridique de la STRSM et une personne du gouvernement, finalement. Dans votre esprit à vous, bien sûr qu'il y a dépendance des sociétés de transport de la rive sud et de Laval avec la STCUM. Quelle est la place que l'on pourrait faire aux CIT, puisque vous avez une relation de la STRSM avec les CIT de la rive sud de Montréal alors que la STL a une certaine relation avec les CIT du nord de Montréal?

Mme Gravel: Je pense qu'il n'y aurait pas de problème parce qu'un jour peut-être une partie de la facture qui a failli nous être envoyée pourrait leur être envoyée aussi parce qu'il y a des gens des CIT qui utilisent le métro de Montréal. À ce moment-là, je pense qu'on pourrait leur faire une place, X n'y a pas de problème.

M. Côté (Charlesbourg): Sur le plan de fa

coordination parce que, si c'est vrai dans un sens, c'est aussi vrai pour eux...

j'en demande moins en termes...

Mm^o Gravel: C'est cela.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg):... malgré le fait que les déplacements soient moins nombreux. Vous avez très certainement entendu la présentation de M. le maire de Laval tout à l'heure qui, lui, nous proposait un monorail. Est-ce que, dans l'esprit de votre proposition, on pourrait se retrouver dans la situation où cet organisme régional de transport ferait la planification, la coordination et, finalement, la gestion, d'après ce que j'ai compris aussi, en bonne partie à la fois du monorail qui desservirait le territoire de Laval, du métro qui desservirait l'île de Montréal et une partie de la rive sud? Est-ce que c'est cela, la proposition? Est-ce que ce monorail qui desservirait le territoire de Laval serait sous l'emprise de la structure régionale?

M. Lefebvre (Claude): Je marche moins vite. Cela dit, c'est toujours une question de faisabilité; il faut savoir quels sont les moyens du gouvernement et quels sont les moyens de la ville parce que, si on n'a pas les moyens ni l'un ni l'autre de se payer un métro, cela ne sert à rien de le bâtir. Déjà, en ce qui a trait au fonctionnement, dans la proposition qu'on vient de vous faire là, c'est bien sûr que le gouvernement prend une partie de l'ancienne dette parce que tout le monde a dit que les métros étaient considérés comme des autoroutes. C'était un vieux dicton: le métro, c'était l'autoroute pour les usagers du transport en commun. Cela devrait être ça à Laval comme ailleurs. Jusqu'à maintenant, je n'ai pas vu beaucoup de villes payer pour la construction d'autoroutes. Pour les voies de service, oui.

Mme Gravel: Je pense qu'on pourrait regarder cela ultérieurement compte tenu du fait que j'ai appris ce matin et, par les journaux hier, ce que M. le maire de Laval nous proposait. Alors, je pense qu'on pourrait regarder cela ultérieurement. C'est évident, M. le ministre, que, si c'est soumis à la politique du gouvernement en ce qui a trait aux subventions régionales comme d'autres éléments, je pense qu'on pourrait facilement l'intégrer comme notre estacade, comme le développement du métro sur la rive sud. Il va falloir être cohérents.

M. Côté (Charlesbourg): Pour les autoroutes, mais dans le cas du métro, il fut un temps où 60 % de la facture étaient payés par le gouvernement du Québec.

M. Lefebvre (Claude): Oui, initialement, sauf depuis la réforme sur la fiscalité municipale, en 1980, je pense, qui a été...

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que je peux conclure qu'il y a...

M. Lefebvre (Claude): On est toujours parlables, comme à l'habitude.

M. Côté (Charlesbourg): Cela m'ouvre la porte pour poser une question à M. le maire de Laval, qui est encore à la table, puisqu'il m'a reporté tantôt à un peu plus tard pour une question en me disant: Lorsqu'il y aura la table commune, on pourra toujours aborder cette question. Dans votre esprit, dans la mesure où un équipement comme le monorail est construit, où il y a autorisation de part et d'autre et qu'on s'entend bien sur le territoire à desservir, est-ce un équipement qui pourrait faire l'objet, en ce qui a trait à l'immobilisation, d'une subvention gouvernementale? C'est clair que tout le monde souhaite 100 %, mais est-ce qu'il pourrait y avoir une participation du milieu municipal?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Mme Gravel, dans votre intervention, je ne sais pas si j'ai bien saisi, mais quant aux coûts de fonctionnement de ce métro, de ses structures sur le plan régional, 50 % des coûts de fonctionnement seraient payés par l'usager. Est-ce que j'ai bien compris?

Mme Gravel: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que, dans ce cas-ci, cela apparaît justifiable? Règle générale, on est dans une situation où l'usager paie entre 35 % et 40 %, cela signifierait, dans ce cas-là, une augmentation, j' imagine.

M. Lefebvre (Claude): Écoutez, la dernière politique connue du gouvernement au sujet du métro, c'est que vous payiez 100 %. C'était la dernière. S'il y a une nouvelle politique qui s'installe, on va s'asseoir et on va en discuter. Jusqu'à maintenant, dans chacun des programmes du gouvernement, notre contribution aux voies de service telle l'autoroute 440 et à différents autres projets est éloquente à ce sujet comme à plusieurs autres. Ma réponse, c'est oui, sauf que c'est bien sûr que, si ma grande voisine reçoit 100 % pour son métro, je ne vois pas pourquoi, moi, je n'en recevrais pas autant, surtout que

Mme Gravel: J'ai l'impression, M. le ministre, que vous n'avez plus le goût d'en mettre plus dans nos enveloppes. Actuellement, les municipalités, je pense, font une très belle part. Socialement, je pense que les municipalités s'impliquent et en mettent beaucoup. Je pense que l'usager doit aussi faire sa part, qu'il faut aller vers ça, on n'aura pas le choix.

Quant à la quatrième source de financement, tant mieux si on trouve quelque chose, je

pense que ça réduirait d'autant... Je pense que 50 % pour un bon service - pas un service **cahin-caha**, mais un bon service qu'on donnerait - nos usagers seraient capables de l'accepter.

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, dans la présentation, ce partage, 20 % pour le gouvernement du Québec, c'est moins que ce qu'il paie actuellement. Les 10 % d'autre source, c'est une autre source qui est toujours difficile à trouver. Notre quatrième partenaire, on en parle depuis déjà fort longtemps et tout le monde nous fait de bonnes propositions, mais toujours dans le champ de taxation du gouvernement du Québec. Cela devient un peu difficile de le trouver. Il reste qu'un projet soumis comme celui-là doit être analysé par le gouvernement. Il est, quant à moi, bien structuré sur le plan de cette vision régionale et des buts qu'on doit atteindre. Cela me paraît, dans ce cas-ci, une proposition assez réaliste.

Est-ce que, dans cette concertation STL-STRSM, vous avez eu des contacts, quoique préliminaires, avec la STCUM quant à cette proposition?

Mme Gravel: Non, M. le ministre. Informellement.

M. Ferland (Roger): M. le ministre, si vous me le permettez, nous avons eu une rencontre très brève, hier, avec des représentants de la CUM. Je pense qu'à l'oeil ce n'est pas rejeté. Cela ne semble pas accepté comme ça, les yeux fermés. C'est sûr que c'est une solution qui mérite d'être examinée.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va pour le moment, M. le Président.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je vous remercie, M. le ministre. **Peut-être** un commentaire par rapport à ce qui a été mentionné tantôt par vous, M. le ministre. Vous savez, la concertation STL-rive sud, cela ne date pas d'hier. J'ai eu la chance, il y a quelques années, de participer, bien sûr à titre de président à la STRSM, à la concertation avec Laval. Je suis heureux de voir qu'aujourd'hui, conjointement, le cheminement continue à se faire. Parce que le problème de la grande région de Montréal et des banlieues face à **Montréal** et à la CUM mérite une concertation. Je pense que l'esprit de clocher qui existait dans les années 1975 à 1980 s'estompe. Je félicite les gens de la STRSM, de la rive sud, les élus, de même que ceux de Laval pour ce travail de concertation quant à un organisme régional, d'être capables de faire une concertation et surtout d'amener le gouvernement, finalement, à explorer de nouvelles voies. C'est dans ce sens qu'on travaillait dans les années 1983, 1984 et 1985. C'était un commentaire que je voulais faire.

Je vais maintenant passer la parole à M. le député de Lévis pour un bloc de 20 minutes. M. le député.

M. Garon: M. le Président, je veux remercier les gens de la Société de transport de la rive sud de Montréal, de même que ceux de la Société de transport de Laval d'être ici avec nous aujourd'hui.

(13 heures)

J'aimerais poser une question. En 1982 - je ne la pose pas avec des idées derrière la tête, c'est pour voir un peu comment ça chemine - le plan du ministre des Transports du temps, M. Michel Clair, proposait des éléments que contient votre mémoire sur la régionalisation du transport en commun dans la région de Montréal. Le plan ne semble pas avoir eu assez de consensus ou d'appui pour qu'il soit mis en oeuvre. Croyez-vous qu'aujourd'hui les intervenants de la région de Montréal sont plus mûrs sur le plan régional - non pas pour ce qui est du gouvernement ou du Parlement de Québec - pour une régionalisation de l'organisation et du fonctionnement des équipements de transport collectif?

Mme Gravel: Une chose est certaine, les usagers sont de plus en plus exigeants. Ils exigent l'entrée au centre-ville de Montréal dans des délais et des conditions beaucoup plus favorables. Je pense qu'il faut qu'on ait les éléments pour leur donner un meilleur service. Si nous sommes mûrs, c'est **peut-être** aussi parce que nous voulons plus pour les usagers. Vous n'êtes pas sans savoir que le prolongement souhaité du métro sur la rive sud, du côté de Longueuil ou de Brossard, ne pourrait se faire dans les structures actuelles où la STCUM est le seul maître et décideur. Donc, c'est simple, nous voulons partager pour avoir plus pour nos usagers.

M. Garon: Ce n'est pas tout à fait l'objet de ma question. Je disais que le plan proposé par le ministre des Transports en 1982 était un plan de régionalisation du transport en commun.

Une voix: Semblable.

M. Garon: Il n'était pas identique, mais beaucoup d'éléments étaient de même nature.

Mme Gravel: Si vous me le permettez, M. Garon, dans ce sens...

M. Garon: J'aimerais savoir si, aujourd'hui, vous sentez que, dans la région - je comprends que les usagers voudraient que cela aille mieux - pour ce qui est des organismes, il y a un consensus plus fort qu'en 1982 ou si c'est à peu près la même situation en termes de consensus.

Mme Gravel: Je peux vous parler du consensus actuel, mais pour faire un retour à 1982, je dois vous avouer que je n'étais pas en politique à ce moment-là. M. Lefebvre pourrait vous informer du parallèle entre 1982 et 1988.

M. Lefebvre (Claude): C'était le projet du ministre Michel Clair, à l'époque. Il nous avait convoqués. La STL et la ville de Lavai avaient accepté la création d'un organisme régional de transport léger. À l'époque, il y avait un blocage au niveau du COTREM qui nous apparaissait comme un organisme lourd. On voulait transférer des plans, etc. Ce qui faisait un peu peur aux municipalités de banlieue à l'époque, c'étaient tous ces gens qui avaient travaillé au métro de Montréal et qui étaient passés au COTREM. On arrivait avec un paquet de solutions quantifiées. Les CIT nous arrivaient, c'était tout nouveau. Les CIT ont été installés. D'abord, il a fallu les mettre sur pied et cela n'a pas été facile à l'intérieur de leur propre territoire. Ensuite, il a fallu coordonner cela avec les commissions de transport. Nous avons fait nous-mêmes des contrats de services. Il y avait le secteur scolaire là-dedans. Mais on a avancé, de 1982 à 1989. Cela ne fait pas tout à fait sept ans; je me souviens que c'était à l'été. Cela va beaucoup mieux. Les CIT du nord, chez nous, vont raisonnablement bien. On s'échange des services. On a quitté des territoires. Je pense que les gens sont plus mûrs aujourd'hui.

À cette époque, justement avec le président d'aujourd'hui, j'avais eu des rencontres sur cette question. Aujourd'hui, cela se fait encore avec la rive sud. Je dois vous dire que, depuis hier, on sent une certaine ouverture; nous espérons donc être capables de maintenir cette même ouverture, la non-animosité, une certaine fraîcheur, une ouverture d'esprit avec le STCUM. Vous savez, il y a peut-être des choses à corriger dans la géopolitique de la STCUM face au transport régional. C'est ce qu'on fait en essayant de régionaliser. Il y a une volonté commune parce qu'il y a des sous sur la rive sud et peut-être même un peu plus que chez nous. C'est de 15 000 000 \$, 16 000 000 \$, 20 000 000 \$ par année qu'on parle. Les gens qui ne payaient absolument rien auparavant, aujourd'hui, dans les municipalités de Terrebonne et de Saint-Eustache sont obligés de payer; c'est nouveau pour eux. Avec le temps, ils vont y arriver. C'était difficile pour les gens de la rive sud et les gens de la rive nord de penser à payer pour le transport en commun. C'est quelque chose qui se bâtit lentement.

Au moment où on se parle, la concertation est bien faite et j'imagine qu'on pourra arriver, avec des rencontres, si on y met toute notre bonne volonté, à dégager des consensus avec les trois grandes commissions de transport et à faire, finalement, un organisme régional de transport léger, mais qui aura des objectifs. **Quand on parle de tarification, c'est un objectif**

d'avoir une tarification qui se tient. Quand on parle d'avoir un seul système de perception, c'est un autre objectif. Quand on parle d'éviter les fraudes qui se font, c'est un autre objectif. Quand on parle des interfaces entre les différents systèmes, c'est un autre objectif. Et plus on facilite le transport, plus c'est facile. Mais plus on le complique, vous savez... Quand vous avez une carte de la STL, une carte de la CUM, des billets, des correspondances, ce n'est pas nécessairement ce qu'il y a de plus encourageant, à moins que vous ne soyez tenu de le faire.

Si on pouvait contrôler le nombre de passages, si on pouvait avoir une carte débit, si on pouvait avoir des stationnements incitatifs, si on pouvait avoir la facilité d'entrer dans un réseau ou dans l'autre et de se faire débiter sur une carte, si on était capable d'éviter les fraudes, de planifier le développement en fonction la région et non pas en fonction d'une possession d'une ligne de métro ou en fonction d'une population. Il faut penser en termes de région, de déplacement des personnes et de qualité de vie.

M. Garon: Je comprends que ça prendrait normalement une loi pour établir un organisme régional sans doute. Pensez-vous que ça peut se faire avec un consensus au niveau régional des organismes élus ou si ça prendrait une loi pour que ça se réalise si le voeu est que ça se réalise, une loi qu'imposerait le gouvernement ou l'Assemblée nationale?

Mme Gravel: Je pense qu'il serait souhaitable que nous en arrivions à un consensus avant qu'on nous impose une loi et que, peut-être dans un deuxième temps, on puisse participer à l'élaboration d'un cadre qui nous régira ici. On l'a dit, je pense, préalablement, que des lois qui régissent les sociétés de transport devront être modifiées. Alors, veux veux pas, il devra y avoir un aspect législatif à ce niveau-là.

M. Garon: Mais pensez-vous que c'est réalisable - parce que là vous venez de commencer à vous parler, mais vous vous étiez parlé avant aussi, peut-être pas aussi formellement que sur un document - qu'un consensus régional des organismes impliqués puisse établir un organisme régional de coordination, comme vous le mentionnez dans votre mémoire?

Mme Gravel: Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui, M. le maire de Longueuil.

M. Ferland: M. le Président, je pense qu'un consensus pourrait se faire dans la mesure où on pourrait démontrer à Montréal que ça ne leur coûterait pas plus cher et qu'on pourrait donner du service. **Le problème de Montréal actuelle-**

ment, c'est un problème financier. Montréal nous réclame des sommes qu'on ne veut pas payer étant donné qu'on n'a pas de droit de regard sur la façon dont la Société de transport de la CUM est administrée. Dans la mesure où on pourra administrer ensemble un réseau de transport qui sera un réseau régional, je pense qu'on peut en arriver à un consensus si on est capables d'arriver à se partager les frais de façon équitable. Maintenant, est-ce que c'est la volonté des autorités de la STCUM de le faire? Bien, écoutez, je vous ai dit qu'on en a parlé hier et, à l'oeil, on n'est pas capable de nous dire ni oui ni non, mais je pense que le dialogue est ouvert et on peut continuer à en parler un peu.

M. Garon: Votre document n'en parle pas véritablement. Il parle de fixation de taux, etc. Mais là, on voit qu'il y a un déficit envisagé de 3000000\$ à 4000000\$, mais qui a été compensé en partie par le gouvernement. En 1993, on parle de 93 000 000 \$. Je vois bien qu'on parle d'une quatrième source de financement qui n'est jamais beaucoup **identifiée**. Il y a eu des propositions...

Mme Gravel: Je pense à ce qu'on peut gérer comme quatrième source de financement, M. Garon. Il ne faut pas se mettre la tête dans le sable. Prenons la fraude. Il existe de la fraude...

M. Garon: Oui.

Mme Gravel: ...et je pense qu'on peut facilement aller chercher là peut-être 4 % de nos revenus.

Une voix: À ce point-là?

Mme Gravel: Dans un deuxième temps, il y a une meilleure gestion...

M. Garon: Mais par rapport au déficit anticipé, ce sont des montants assez considérables.

Mme Gravel: Oui, d'accord. Mais s'il y a plus d'argent et si la gestion est mieux contrôlée, je pense qu'il y a **peut-être** lieu d'avoir un déficit moins important. Je pense que la fraude est un élément important pour aller chercher des revenus. Qu'on commence donc par aller chercher au moins les revenus auxquels on a droit et ce sera déjà quelque chose.

Deuxièmement, au sujet de la tarification, ce n'est pas facile pour les élus de Laval et de la rive sud d'avoir à présenter des augmentations **tarifaires** comme celles qu'on a faites, mais je pense que c'est le prix à payer par l'utilisateur pour avoir un transport auquel il a droit. Il faudra donc que les gens prennent leurs responsabilités. Écoutez, la STCUM n'a pas augmenté ses tarifs pendant un certain temps, puis elle les a aug-

mentés de quelques sous. Ce n'est pas facile de gérer dans ce sens-là.

M. Garon: Mais, là, les montants envisagés comme déficit sont assez importants. La fraude, au fond, n'est pas une source de financement. Vous vouiez dire qu'une meilleure gestion, un meilleur contrôle amènerait des revenus additionnels. Mais d'où proviendrait la différence entre ce qui serait récupéré et ce qui manquerait, dans votre esprit?

Mme Gravel: Dans notre esprit, on ne prend pas tout le déficit de la STCUM, M. le député.

M. Garon: Mais, en fin de compte, ce sont souvent des questions semblables qui causent des problèmes.

M. Lefebvre (Claude): Vous avez parfaitement raison, c'est souvent une question de principe.

M. Garon: En principe, les gens s'entendent, habituellement.

M. Lefebvre (Claude): Cela va. C'est toujours quand arrive la facture et c'est justement là que ça a commencé: on nous a envoyé une facture; on ne participe pas et il n'y a rien là.

Mais je me souviens que, dans son livre de présentation, le maire actuel de Montréal faisait état que, quant à lui, le commerce et l'industrie ne participaient pas suffisamment au paiement du transport en commun, et ça, c'était le document de 1986. Encore dernièrement, quand on débat de la fiscalité municipale, ce que j'entends de la part de Montréal, c'est qu'il y a un glissement de la facture fiscale vers les propriétaires de résidence, ce qui avantage d'autant commerces et industries. Il faut penser que les grands instruments de transport qui nous conduisent au centre-ville amènent quand même une fiscalité supérieure en termes d'évaluation, mais amènent des bénéfices également en termes de vente. Quand, en Europe, on fait le versement-transport des employeurs, ça indique déjà que celui qui a besoin du transport pour faire vivre son économie paie en partie pour ça. Le versement-transport avait été étudié, si vous vous en souvenez. On avait même parlé, en 1982, de prendre le péage des autoroutes et de le remettre là-dessus, on avait parlé d'une taxe sur l'essence, on avait parlé d'une taxe sur l'immatriculation.

Mais, ce dont on parle actuellement, c'est d'une augmentation raisonnable du tarif. Vous savez, pour la personne de la rive sud ou de Laval prenant deux réseaux de transport, c'est un tarif de base de 1,35 \$ plus 1 \$, donc 2,35 \$. À Montréal, c'est 1 \$, avec un métro en plus, et une carte d'étudiant qui coûte 11 \$, ce qui est bien inférieur à nous. Si vous prenez ces montants, vous ne parlez plus de 93 000 000 \$ de

déficit, c'est réduit davantage. On ne dit pas qu'on ne *veut* pas participer, on dit qu'on va vouloir participer. On dit: Vous ne participez pas. Mais oui, je participe chez nous. Nous payons pour le transport. C'est bien sûr que, quand Sa ville de La Salle dit: Oui, mais mes gens paient pour le transport à Montréal et toi tu ne paies pas, je dis: Oui, mais toi, tu as le service de la STCUM, mais nous autres, nous sommes obligés de le fournir par la STL, nous payons à la STL, parce que la STL n'est jamais en déficit.

M. Garon: Êtes-vous sûrs que vous êtes beaucoup plus proches d'un consensus, parce que...

M. Lefebvre (Claude): Oui, je le pense.

M. Garon:... Montréal! disait que c'est vous autres qui deviez payer et vous, d'après ce que j'entends, vous dites que ce sont eux qui devraient payer? Ha, ha, ha!

M. Lefebvre (Claude): Non, non, on a fait du chemin là-dessus. Vous savez, à un moment donné, on a fait une...

M. Garon: Le chemin que vous avez fait est dans quel sens?

M. Lefebvre (Claude):... proposition disant: Écoutez un peu, prenez donc les déficits de toutes les commissions de transport, mettez-les ensemble et divisez-les selon l'évaluation de chacune des municipalités. Savez-vous ce que ça veut dire? Nous avons fait cette proposition: Prenez tous les déficits des trois commissions de transport, faites-en un déficit consolidé et divisez-le en fonction de l'évaluation foncière de l'ensemble. Cela ne nous coûte pas un cent de plus et ça ne leur coûte pas un cent de plus. Alors, venir dire que nous ne faisons pas notre effort pour le transport en commun, c'est une fausseté. Nous faisons notre effort. Cependant, nous disons: D'accord, si nous voulons développer un instrument régional, nous allons le traiter régionalement, nous allons le gérer régionalement et nous allons payer régionalement. Puis ça, nous l'avons déjà calculé, ça veut dire à peu près 3 000 000 \$ de plus pour chacune de nos sociétés.

(13 h 15)

Nous sommes ouverts, mais pas à nous faire envoyer une facture sans qu'on ne nous ait jamais consultés. On ne nous a jamais parlé, lorsqu'on parlait de bâtir la ligne Jean-Talon, du montant du déficit. On ne nous a pas encore consulté sur les lignes de Montréal-Nord et de l'est. Ils font à leur tête. Les lignes d'autobus ne doivent pas être bien bien payantes. Pourquoi les Lavallois paieraient-ils pour le déficit du transport du West Island? ils paient déjà chez eux.

Cela ne doit pas être bien payant, vous

savez, de faire passer ces gros autobus par Kirkland et Senneville et de les faire entrer à l'île Bizard. C'est ça, eux aussi ont ce problème! Mais, quand on donne un service à la population, il arrive qu'on envoie un autobus dans un endroit où il y a moins de monde et qu'il en revienne avec moins de monde. On paie le déficit et eux aussi le paient.

Bon, c'était la chicane et on a dit: Bien, il y a également des bienfaits. Mme la présidente avait bien dit à Montréal: Écoutez un peu, vos commerçants et ce qu'ils vendent, la taxe de vente, etc., c'est de la "business" pour vous autres, ça. Quand on envoie 220 000 personnes par jour à Montréal, plus les étudiants, plus d'autres personnes, vous ne me direz pas que ça ne rapporte pas quelques sous à quelqu'un quelque part!

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Terrebonne, il reste deux minutes au bloc de l'Opposition, peut-être une dernière question.

M. Blais: Oui, ce serait au maire de Laval, si possible. Vous pariez tantôt de poicentrisme et, bien sûr, les organismes qui sont ici parlent de leur coin, soit de la rive sud, soit de Laval, mais vous apportiez, comme solution comme poicentrisme, le monorail, parce que c'est plus rentable, plus facilement déplaçable. On se souvient que, déjà en 1982, il en était question. On appelait ça un métro hors terre, dans ce temps-là, en ne spécifiant pas de façon définitive monorail. Sur la rive nord, vu qu'il y a du poicentrisme et qu'il ne s'arrête pas à Laval, ce monorail se rendrait à Terrebonne, à Mascouche, à Lachenaie, à Le Gardeur et à Charlemagne. À Charlemagne, on arrive directement près de Pointe-aux-Trembles. Éventuellement, le métro s'en allant là-bas, il y aurait aussi un métro hors terre à l'autre bout vers Pointe-aux-Trembles et ça ferait comme une boucle tronquée, un cercle pour amener plus de monde, parce qu'il y a au-delà de 200 000 personnes aussi dans ce coin-là. Est-ce que vous pensez à un métro hors terre seulement pour Laval ou cette solution pourrait-elle aussi venir de l'autre coin, de Pointe-aux-Trembles, et rejoindre la solution de 1982 qui était de l'étendre à Le Gardeur et à Charlemagne par Terrebonne?

M. Lefebvre (Claude): Vous savez, M. le député, la solution - et là, ce n'est peut-être pas une solution, mais une suggestion - c'est quelque chose d'intéressant qu'il nous faudra étudier. Bien oui, ça pourrait se rendre là. Cela pourrait également se rendre jusqu'à Mirabel. Cela pourrait être un service allant jusqu'à Mirabel, ça pourrait être un service intégré à la ligne qui dessert Sainte-Thérèse-de-Blainville, qui monte et descend. Oui, ça pourrait être aussi ça il y a toutes sortes de pensées. Il y a également l'autre petit modèle qui peut desservir de plus

faibles concentrations. Ce sont toutes des choses auxquelles il faut penser et il y a toujours un prix attaché à cela et une population qui sera obligée de payer. Oui, nous sommes ouverts à ça, bien sûr, mais c'est une suggestion. D'ailleurs, je pense que c'est Tokyo qui est reliée à son aéroport par un système de monorail, sauf que ce monorail est suspendu. Cela fonctionne bien.

M. Blais: Une dernière question, M. le Président.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Brièvement, parce que votre temps est écoulé.

M. Blais: À madame. Vous faites une proposition selon laquelle l'usager paierait 50 %. Je sais qu'en 1982 on vous disait 33 %, 33 % et 33 % et non pas 50 % pour l'usager. Est-ce qu'il serait aussi envisageable que, localement, l'usager paie 33 % et que, régionalement, il participe à 50 %, ce qui, d'une certaine façon, défavoriserait l'étalement urbain?

Mme Gravel: Je pense que ce que nous avons fait là est une première proposition. Il y a d'autres propositions qui peuvent être envisagées et, si c'est souhaitable et si ça peut être réalisable, j'en pense que ce sont des choses qu'on pourra regarder. Mais je pense que graduellement, comme je l'ai énoncé tout à l'heure, les municipalités font déjà grandement leur part. Les municipalités de la rive sud paient en plus une partie de l'intégration tarifaire, alors que le gouvernement paie 50 % sur la carte de l'usager. Quand l'usager achète une carte, il en paie une partie, mais il y a 6, 25 \$ de donné par le gouvernement et 6, 25 \$ par les municipalités. C'est cela qu'on appelle l'intégration tarifaire. Donc, je pense que là aussi il y a un effort de fait.

Ce qu'il faut voir dans notre proposition de ce matin, c'est une ouverture. Jusqu'à maintenant, nous avions dit: On ne veut pas de facture, on ne veut rien savoir. Mais il ne faut pas se mettre la tête dans le sable. À un moment donné, il faut avoir une ouverture d'esprit et il faut essayer de trouver une solution. Alors, avant de nous en faire Imposer une peut-être, nous aimions mieux essayer d'en trouver une. Alors, dans ce sens, je pense que c'est une ébauche, mais très sérieuse. Nous l'avons présentée dans ce sens, mais il y aura d'autres discussions. Soyez-en assuré, monsieur.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci. M. le ministre, il vous reste neuf minutes de votre bloc.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Tout tourne autour de la faisabilité ou de la réalisation d'une structure régionale comme celle-là. Rappelons-nous qu'elle est en bonne partie la conséquence des huit ou neuf ren-

contres que la table rive sud rive nord, STCUM et CUM a tenues avec le ministère des Transports au cours de l'année 1988. Rappelons-nous aussi qu'au mois de novembre j'ai dit que, d'ici la fin de février, si je veux remplir le mandat que le Conseil des ministres m'a confié pour une présentation au mois de mars, ce serait un sujet qui devrait avoir connu son aboutissement.

Le document au sujet duquel seront conviés les Intervenants de la rive sud, de Laval et de l'île de Montréal est maintenant prêt. Il sera expédié aux personnes concernées, il y avait effectivement à l'intérieur un scénario - puisqu'il y en a cinq - qui s'apparentait de très près à celui proposé ce matin et il y a aussi des chiffres. Compte tenu de toutes les discussions que nous avons eues au cours de la dernière année, de 1988, il nous était assez facile de prévoir des scénarios pouvant aller chercher un consensus. Ces documents seront donc expédiés au cours des prochains jours, dès la fin de la commission parlementaire - c'était notre priorité - de façon à avoir les rencontres souhaitées, et intensives. Il ne s'agira pas dans ce cas de faire une réunion de trois heures et de se dire bonjour. S'il le faut, cela prendra une réunion de deux jours avec les intervenants, de telle sorte qu'on ait fait le plus de chemin possible à la conclusion de cette réunion pour éventuellement transmettre au Conseil des ministres des propositions sur lesquelles il tranchera, s'il n'y a pas eu de consensus.

Mais nous sommes à l'heure où il faut arriver à une structure régionale. C'est ce que le Conseil des ministres a indiqué dans une décision au mois de novembre et c'est dans ce sens qu'on lui fera rapport au cours du mois de mars. La contribution de ce matin était de rendre votre position publique. Cela situe très bien ce qui, pour vous, paraît choses acceptables et choses discutables. On pourra faire bien du chemin avec cette proposition avec la STRSM, la STL, la STCUM, la CUM et le ministère des Transports d'ici la fin de février.

Votre proposition a le mérite d'être publique et donc d'être très bien connue. Elle est un pas en avant par rapport à certaines discussions que nous avons eues en 1988. Je vous en félicite. Je comprends que les modalités de la proposition sont discutables. C'est ce que nous ferons d'ici la fin de février, dans cette deuxième étape qui mènera à cette structure régionale maintenant devenue indispensable et nécessaire.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Peut-être une dernière question que j'aimerais poser par rapport à ce qui a été dit ce matin et par rapport au fait que les deux intervenants, rive sud et Laval, sont présents.

En 1983 et 1984 - le P. -D. G. de la STRSM, M. Modini, s'en souviendra - il y avait eu des discussions avec la rive sud pour regarder aussi la solution du monorail en vue de relier la partie est à la partie ouest, c'est-à-dire de Boucherville

à Brassard, en longeant l'autoroute 30 et cela aurait pu desservir des municipalités telles que Longueuil, Saint-Hubert, Brossard et Boucherville. Étant donné les 300 000 de population que Laval a - déjà, sur le territoire juridique de la STRSM, il y a au-delà de 300 000 de population - que la croissance démographique de la rive sud semble être un peu plus accélérée que celle de la rive nord, est-ce qu'il a été envisagé récemment ou sera-t-il envisagé de regarder, en fonction aussi de M. le maire de Longueuil, l'extension du métro? Je comprends qu'à Longueuil on ne pourra pas passer nécessairement au soi, mais avoir, pour l'ensemble du reste de la rive sud, un transport monorail hors terre, pas nécessairement surélevé, est-ce que cela a été envisagé? Est-ce qu'on ne pourrait pas, justement lors des prochaines études, regarder cet aspect?

Mme Gravel: M. le Président, cela nous fera plaisir de vous présenter nos orientations et nos projets, vendredi à cette même table, avec le mémoire de la STRSM. Cela répondra à votre interrogation.

Le Président (M. Parent, Bertrand): C'est à suivre. Les travaux de la commission reprendront donc à 15 heures. Je demanderais à tous ceux qui auront à intervenir, les membres de la commission et les autres, d'être présents à temps pour qu'on puisse commencer exactement à 15 heures. Merci, M. le maire de Laval, Mme la présidente, M. le maire de Longueuil et M. le P. - D. G.

(Suspension de la séance à 13 h 25)

(Reprise à 15 h 19)

Le Président (M. Parent, Bertrand): La commission de l'aménagement et des équipements reprend donc ses travaux. Cet après-midi on a prévu siéger de 15 heures jusqu'à 18 heures avec les représentants de trois groupes.

Pour la première heure, ce sera la Chambre de commerce de Laval, l'Association du camionnage du Québec pour la deuxième heure et, de 17 heures à 18 heures, l'Association québécoise du transport et des routes.

Alors, sans plus tarder, il me fait plaisir de souhaiter la bienvenue aux représentants de la Chambre de commerce de Laval et aussi à son président, M. Daniel Lefebvre.

M. Lefebvre, bonjour. On vous invite à présenter les gens qui vous accompagnent et d'y aller par la suite avec la présentation de votre mémoire. Vous avez 20 minutes.

Chambre de commerce de Laval

M. Lefebvre (Daniel): Bonjour, M. le Président. Bonjour, M. le ministre et MM. les députés. À ma droite, m'accompagnent M. Jean-

François Martel, vice-président de la Chambre de commerce de Laval, et, à ma gauche, M. Robert Cloutier, ingénieur, administrateur à la Chambre de commerce de Laval.

Dans un premier temps, je veux vous remercier, et surtout M. le ministre Côté, de la possibilité que vous nous donnez de discuter du plan d'action.

La Chambre de commerce de Laval s'intéresse depuis de nombreuses années au développement du transport routier sur son territoire, mais aussi à l'extérieur de son territoire. D'ailleurs, la chambre de commerce, la deuxième en importance au Québec, regroupant au-delà de 2300 membres, a toujours adopté une position très régionale. Dans les dernières années, l'ensemble de ses représentations ont toujours été faites dans cette optique, parce qu'elle a toujours cru que le développement économique de Laval était intimement lié tant au développement de la région des Moulins que du West Island et même de l'est de Montréal.

Nos commentaires porteront aujourd'hui principalement sur la réalisation d'une voie de ceinture nord complète. Dans un second temps aussi, nous voudrions insister sur un partage équitable des investissements gouvernementaux, et ce dans les projets jugés prioritaires pour la région.

Mais, avant d'aller plus avant dans nos recommandations, j'aimerais établir les paramètres suivants. Selon le plan d'action, nous nous apprêtons à mettre de l'avant des projets ou une partie de projets qui ont été planifiés dans les années soixante-dix et, dans certains cas, certains de ces projets seront réalisés jusque vers l'année 1998. On a une certaine inquiétude, parce qu'évidemment les conditions démographiques ont énormément changé et on aimerait insisté sur le fait évidemment que ces travaux dans le domaine routier tiennent vraiment compte des impératifs des années deux mille. Ce n'est quand même pas tellement loin. De plus, la planification de certains projets dans le plan d'action a utilisé abondamment l'enquête origine-destination qui avait été faite en 1982. À ce sujet-là, il faut se rappeler qu'en 1982 on était quand même en période de crise et, par rapport à l'emploi, le transport des travailleurs n'était pas ce qu'il est aujourd'hui. À cette époque, en 1982, l'ouest de Montréal, bien que développé, n'avait pas connu la croissance qu'on lui accorde présentement. Cela a effectivement beaucoup changé les destinations des travailleurs.

En plus, chose importante et vous en entendrez parler probablement par les intervenants qui nous suivent, ceux du camionnage, le réseau doit être fait pour les personnes, mais aussi pour les marchandises. C'est d'autant plus important pour notre région - vous le reconnaissez, vous le dites dans votre plan d'action - qu'elle a fait preuve d'un dynamisme important dans son développement économique et industriel. La région, tant Laval que la rive nord,

est citée en exemple partout dans la province.

Je vais donc revenir à nos revendications et vous décrire brièvement ce qu'est pour nous la seule voie de ceinture nord. Premièrement, cette voie de ceinture, comme vous en parlez dans votre plan d'action, commencera par le prolongement de l'autoroute 25 et la réalisation du pont dans l'est. C'est prévu dans votre plan d'action.

Il y a aussi la complétion des voies rapides de l'autoroute 440; elles sont présentement terminées jusqu'à l'autoroute 335 comme on l'appelle chez nous, c'est le boulevard des Laurentides. Vous proposez qu'elles soient terminées jusqu'à l'autoroute 13. Par contre, rien n'est prévu plus à l'ouest. Et, pour nous, la réelle voie de ceinture doit inclure un prolongement de la 440 à l'ouest de la 13, et ce jusqu'à la 40, l'autoroute métropolitaine.

En plus de cette voie de ceinture qui s'étendra de la 25 à la 40, nous croyons important que des travaux soient entrepris pour l'élargissement des approches du pont Louis-Bisson, soit le pont de l'autoroute 13; et aussi que soit entreprise la complétion de l'autoroute 19, Papineau-Leblanc, jusqu'à Bois-des-Filion, soit jusqu'à la 640.

Je vais tenter de vous expliquer brièvement pourquoi nous jugeons ces projets nécessaires, je dirais même indispensables. Premièrement, le pont dans l'est, c'est une évidence, c'est le début de la fameuse voie de ceinture. Pour nous, la voie de ceinture nord accompagnée de la voie de ceinture sud demeure l'unique solution au désengorgement, si on peut dire, du boulevard Métropolitain. Cette ceinture doit être complète et doit être vue tant au nord qu'au sud.

L'accès à Montréal par un nouveau pont dans l'est, qui sera situé à la hauteur de l'autoroute 25 ou de Saint-Léonard, est indispensable pour les gens, les travailleurs de la région des Moulins, région qui connaît présentement un essor impressionnant, et la ceinture nord est aussi importante parce qu'elle va permettre, quant au développement économique, à l'est de Laval de se développer, mais aussi à l'est de Montréal de faire de même.

J'ai pris connaissance d'un rapport qui avait été fait par la firme Devencore, firme spécialisée dans le développement résidentiel, Immobilier et industriel. Elle a fait une étude sérieuse pour la réutilisation des terrains de Petro-Canada à Montréal-Est. Devencore avait fortement insisté sur l'aspect positif de cette liaison entre Montréal-Est et une banlieue aussi dynamique que pouvait l'être Laval. Donc, dans une perspective régionale, nous croyons que ce pont est indispensable.

D'ailleurs, les membres du ministère des Transports, par différentes simulations, ont évalué qu'on pouvait s'attendre rapidement à près de 100 000 véhicules par jour sur ce pont dans l'est, ce qui nous placerait deuxième en importance après Montréal, ce qui n'est pas négligea-

ble.

Nous ne voulons pas évidemment que le pont dans l'est et que le prolongement de l'autoroute 440 en voies rapides jusqu'à l'autoroute 13. Il y a un aspect qui est beaucoup plus important: c'est que l'autoroute 440 soit poursuivie à travers l'île Bizard jusqu'à Kirkland, jusqu'à qu'à l'autoroute 40. La raison en est bien simple: La construction du pont et l'attrance importante que l'ouest exerce va faire en sorte qu'on va retrouver, à la jonction de l'autoroute 440 et de l'autoroute 13, 20 000 véhicules de plus par jour.

Le gouvernement du Québec avec le gouvernement fédéral s'apprentent à poursuivre il l'autoroute 13 Jusqu'à l'aéroport de Mirabel. De plus, l'autoroute 50 entre Mirabel et Lachute sera aussi complétée. Présentement, les gens empruntent l'autoroute des Laurentides. !! est évident qu'à partir du moment où l'autoroute 13 sera complétée ils vont emprunter l'autoroute 13. Cette modification du schéma routier va entraîner un surplus de véhicules au pont Louis-Bisson de 25 000 véhicules par jour. On parle donc de 45 000 véhicules par jour de plus. Évidemment, c'est théorique, sûrement que les gens ne voudront pas faire la queue pendant deux heures pour atteindre le pont. Ils vont choisir d'autres voies, mais, tout de même, théoriquement c'est 45 000 véhicules par jour. Le pont Louis-Bisson est présentement le pont le plus congestionné de l'ensemble de la région métropolitaine, rive sud incluse. Présentement, il est utilisé à 113 % de sa capacité. On compte sur une capacité de 6000 véhicules à l'heure; c'est ce que peut prendre ce pont et on en compte à l'heure de pointe 7200. Il en reçoit par jour 96 000 et on lui en ajoute 45 000. C'est 50 % de plus. Quant à nous, cela nous apparaît un véritable désastre: en voulant résoudre des choses, on en aggrave d'autres. Cela va devenir un véritable cul-de-sac.

L'autoroute 13, à notre avis, c'est beaucoup plus qu'une autoroute traversant Laval, c'est la vitrine de Montréal. C'est par cette voie que les touristes en provenance de Mirabel vont atteindre Montréal. Je ne pense pas que ce soit l'image que l'on veuille donner à la métropole du Québec. Et les coûts dont je parlerai plus tard ne sont pas à ce point importants qu'on puisse négliger de construire cette route.

L'autoroute 440 poursuivie dans l'ouest va permettre de drainer 35 000 véhicules, encore selon des simulations faites au ministère. 35 000 véhicules, cela équilibre presque le surplus de 45 000 que je vous ai mentionné précédemment. Les 10 000 additionnels, on pourrait facilement les assumer en faisant certains réaménagements aux entrées du pont De plus, chose intéressante, la 440 traversant l'île Bizard pourra certainement permettre aux citoyens de l'île Bizard d'avoir une protection adéquate, étant donné que présentement ils n'ont qu'un pont. Imaginez que ce pont sort bloqué et que des véhicules d'incendie aient à se rendre sur l'île Bizard. C'est donc une

chose qu'il ne faut pas négliger. Aussi, les gens de Kirkland dont les terrains - l'autoroute 440 et ses emprises sont propriété du ministère - ont été expropriés désirent voir des projets se réaliser dans ce secteur. Donc, techniquement, il nous apparaît clair qu'on doit poursuivre l'autoroute 440 et, économiquement aussi, pour permettre une bonne circulation des marchandises, étant donné le grand dynamisme de la région nord comme je le disais tantôt.

(15 h 30)

Maintenant, quelques mots sur l'autoroute 19 que nous désirons voir se rendre jusqu'à la 640. Présentement, les gens de l'ensemble du territoire au centre-nord et en dessous se rendent à Montréal en traversant Laval par le boulevard des Laurentides. Le boulevard des Laurentides, dans le cadre de son réaménagement, aura une vocation de desserte locale. Et Laval, au nord, soit à Vimont et à Auteuil, a un développement résidentiel et commercial important. Présentement, le trop grand flot de véhicules nuit non seulement au développement résidentiel, mais aussi au développement commercial. Trop de véhicules, c'est comme pas assez. Les gens hésitent à emprunter cette route pour aller faire leur magasinage. Il faut anticiper un développement important dans la région de Blainville, près de la 640, de Rosemère, de Lorraine et de Bois-des-Filion. En fait, il y a des planifications pour des projets résidentiels dans ces secteurs pour au-delà de 3000 résidences pour les quatre ou cinq prochaines années. On doit donc s'interroger sérieusement sur l'opportunité de faire rapidement l'autoroute 19 jusqu'à la 640.

Bien sûr, il y a des coûts d'attachés à nos demandes, on en est bien conscient. On a analysé le plan d'action et on a retrouvé dans un des tableaux qu'on distribuait en projets dans la région nord pour 248 640 000 \$ de travaux. On a fait un petit exercice et on a tenté, selon les explications qui pouvaient être données dans le plan d'action, de distribuer géographiquement les projets ainsi que les coûts. On est arrivé à un total de seulement 166 000 000 \$ - il y a un petit montant de 80 000 000 \$ qu'on cherche - dont 73 000 000 \$ concernent Laval et 93 000 000 \$ la rive nord. Évidemment - je vais faire une comparaison peut-être un peu bête - c'est 166 000 000 \$ sur 1 600 000 000 \$, c'est pas mai 10 % et Laval et la rive nord, dans la région métropolitaine, c'est quelque chose comme 20 % de la population; il y a inadéquation. On ne pleurera pas. Par contre, on a quelques petites demandes qui pourraient permettre de réajuster ces montants si le ministre voulait bien être généreux.

La 440 complétée, on parle d'environ 90 000 000 \$. Alors, 15 000 000 \$ sur le territoire de Laval, une solution qu'on ne désire pas, mais qui peut éventuellement être envisagée - je vous le dis tout de suite, on ne la désire pas - c'est une construction partielle, à

savoir une seule voie. On a connu ça à Laval, seulement les voies de service, mais, pour une seule voie, on parlerait de 28 000 000 \$, dont 6 000 000 \$ à Laval. Pour compléter l'autoroute 19, c'est environ 10 000 000 \$. D'une façon partielle, si c'était fait sur une seule voie, 5 000 000 \$. On anticipe, évidemment, que tout sera construit au complet, voies rapides. Ce serait donc un total de 100 000 000 \$. Donc, pour l'ensemble Laval et la rive nord, on parle de 266 000 000 \$ au total. Cela ne nous apparaît pas abusif et, dans notre mémoire, c'est ce dont on fait mention.

Malgré que le développement du réseau routier soit une priorité... Évidemment, c'est une priorité, il semble que ce soit une priorité, du moins pour les Lavallois et les gens de la rive nord. Les dernières études origine-destination le démontrent: les gens préfèrent de beaucoup utiliser leur véhicule. Malgré cela, on doit quand même penser que Montréal a une limite quant à sa capacité d'accepter des véhicules. Il faut être réaliste. Je pense qu'on est capable de l'être. On parle de peut-être, dans les prochaines années, 200 000 personnes qui vont se diriger chaque jour vers Montréal. Elles ne peuvent pas prendre chacune leur voiture, on va avoir des problèmes. Malgré qu'à Laval et sur la rive nord il y ait une forte croissance de l'emploi, il n'en demeure pas moins que le transport vers Montréal s'accroît tout le temps, compte tenu que la population croît plus vite que les emplois sur le territoire.

Présentement, c'est à ta baisse - je n'ai pas les chiffres près de moi - mais, selon les nouvelles études origine-destination, on disait que le transport collectif accaparait 30 % de la demande en transport et que c'était en baisse. Il est évident que c'est insuffisant. Il faut trouver des correctifs. Il y a eu des tentatives de faites par le ministère, que ça s'appelle le stationnement incitatif ou le covoiturage. Il y a eu des actions mitigées, d'autres un peu plus fortes. Par contre, ça n'a jamais donné les résultats attendus.

On croit que le transport collectif doit satisfaire à trois critères, et c'est important: Un critère économique quant aux immobilisations et quant aux frais d'exploitation que les citoyens auront à assumer, et il doit s'intégrer régionalement. On ne peut pas nier qu'il y a un métro près de Laval, on ne peut pas nier que ce sont de gros investissements et on doit s'intégrer à ce réseau-là. Il doit, de plus, être adéquat localement. Quand je dis adéquat localement, c'est qu'il doit répondre aux attentes des citoyens, à savoir offrir un certain confort, que le nombre de transferts doit être minimal, parce qu'on sait que plus il y a de transferts plus les gens délaissent le transport en commun, et c'est qu'il doit avoir de bons horaires et de bons circuits.

Malheureusement, ce qu'on retrouve au plan d'action, ce sont uniquement des travaux pour le

train de Deux-Montagnes et, selon nous, le train de Deux-Montagnes ne répond à pas ces trois critères, surtout économiquement. On parle de 175 000 000 \$ pour 6000 usagers avec 15 000 000 \$ de frais d'exploitation. Je ne veux pas dire ici qu'on ne croit pas au train de banlieue de Deux-Montagnes, au contraire. Nous serions les premiers à applaudir à une solution pour l'utilisation de cette voie de chemin de fer. Nous essayons tout simplement d'être réalistes et nous ne nous mettons pas la tête dans le sable. Nous pensons que les citoyens, tant de Deux-Montagnes que de Saint-Eustache et de Mirabel, ne pourront assumer les frais d'exploitation et que ce cadeau va ni plus ni moins être un cadeau de Grec. Inévitablement, un jour, M. va falloir abandonner ou diminuer de beaucoup les services pour que les coûts soient abordables pour les municipalités. Et ce n'est pas vers ce genre de travaux qu'on veut se diriger.

De plus, quant à nous, cette solution touche à trop peu de citoyens. Pour Laval et la rive nord, le train de banlieue de Deux-Montagnes n'a de Deux-Montagnes à peu près que le nom. On parle de 1200 usagers, 400 à Laval et 800 à Deux-Montagnes. Ce n'est pas énorme, c'est 20 %. Par contre, il y a une réalité dans cela: l'intérêt du ministre. On trouve ça très intéressant que vous croyiez au train. En fait, nous trouvons intéressant que vous croyiez en l'utilisation des emprises ferroviaires. C'est une grande richesse, non seulement à Laval qui est traversée par plusieurs voies ferrées mais aussi en banlieue. On a toujours négligé ça. On essaie de les cacher. On les camoufle avec les parcs industriels et pourtant c'est peut-être une des plus grandes richesses. Vouloir recréer des emprises comme celles-là ce serait quasiment impossible, surtout qu'on n'aurait pas les moyens de se les payer aujourd'hui au prix que le terrain coûte, surtout à Laval.

À ce sujet, la ville de Laval vous a présenté une belle solution aujourd'hui: le monorail. Je trouve ça tout à fait original. Par contre, c'est une solution qui est une boucle de transport à l'intérieur du territoire lavallois. Nous avons essayé de regarder une solution plus régionale en utilisant cette richesse que sont les voies de chemin de fer. Nous suggérons quelque chose qui ressemblerait au train léger. Le train léger, c'est quelque chose comme un autobus qui peut fonctionner sur pneumatique, donc circuler sur des routes, mais qui est aussi équipé de bogies de train. Il a la possibilité de monter sur la voie ferrée et de se diriger sur ces voies réservées et absolument uniques que sont les voies ferrées qui mènent à Montréal. Ce véhicule peut circuler seul ou en rame, ce qui évite, par exemple, les problèmes des trains de banlieue comme de se promener avec huit wagons de 25 tonnes chacun vides, ce qui demande beaucoup d'énergie et coûte énormément cher. Donc, pour nous, le train léger est une solution.

En conclusion, nous croyons que le plan

pourra être vraiment cohérent. D'ailleurs, en faisant cette commission parlementaire, c'est certainement ce que le ministre veut faire. Pour que ce plan soit réellement cohérent, nous croyons qu'on n'a pas le choix. Il faut absolument compléter dans les plus brefs délais la voie de ceinture nord et aussi la voie de ceinture sud. Seulement là, nous aurons fait les gestes suffisants pour régler le problème de l'autoroute Métropolitaine. Nous croyons que le transport collectif doit répondre aux besoins de la population et, compte tenu des solutions intéressantes qui sont apportées ici, le ministère devrait procéder à certaines études avant d'injecter des sommes importantes, je dirais même très importantes, dans les solutions peut-être un peu usées que sont le train de banlieue conventionnel et le métro. Merci.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci beaucoup, M. Lefebvre. M. le ministre des Transports, pour une période de 20 minutes.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je ne prendrai pas la totalité des 20 minutes, laissant le soin à un intervenant de Laval de pouvoir interroger la chambre de commerce. Je veux d'abord la remercier de nous avoir présenté un mémoire. Je vais aller droit au but. D'abord, lorsqu'on veut privilégier le transport collectif, on peut bien sûr opposer dans un premier temps le monorail au train de banlieue et on peut toujours dire que c'est une technologie un peu vieillotte, mais il faudra toujours se rappeler qu'on doit tirer nos expériences des vieux continents où les trains de banlieue font le ravissement d'à peu près tous les utilisateurs. En Europe, ils ont déjà fait leurs preuves.

Nous sommes donc dans une situation où Montréal-Rigaud remplit un rôle tout à fait exceptionnel avec de nouveaux wagons. On a fait en sorte qu'il y a une progression fulgurante de l'utilisation du train Rigaud-Montréal. C'est dans ce sens que nous avons mené des études qui avaient déjà été faites par la CUM, qui ont déjà été faites par différents intervenants et que nous en sommes arrivés à la conclusion que le train de banlieue Deux-Montagnes-Montréal devait être inclus dans la conservation de ce qui existe, puisqu'il est déjà là et qu'au terme de 1992 il faudra qu'il soit modernisé, sinon c'est l'oubli.

C'est une décision qui est déjà prise par le gouvernement que de moderniser le train de Deux-Montagnes et de faire en sorte qu'on puisse accommoder les 12 000 passagers par jour actuellement, ce qui n'est pas négligeable. Cela se compare avantageusement à la voie réservée sur le pont Champlain pour les gens de la rive sud et, avec un potentiel de 20 000 à 25 000 personnes par jour, c'est un moyen qui les élimine totalement de la route. Donc, concernant le train de banlieue, je tenais à tout le moins à vous préciser cette situation concernant le train

de Deux-Montagnes. Quant à nous, c'est un dossier qui est maintenant réglé et on doit passer à la phase de réalisation.

Je vous vois lever le doigt.

M. Lefebvre (Daniel): C'est au sujet des équipements qu'on a certaines réserves, beaucoup plus qu'au sujet de l'utilisation des voies de chemin de fer. Pour le train de banlieue de Deux-Montagnes, on est d'accord. Sur le choix des équipements tel que décrit dans le rapport qui avait été fait par des gens de Montréal, j'émet certaines réserves, étant donné les coûts importants d'exploitation. On parle de l'Europe, il faut quand même penser que chez nous on a un problème au niveau du rabattement des gens. Nos populations sont dispersées et on a un problème de rabattement des gens vers ces voies réservées. On sait que, plus il y a de transferts, moins les gens veulent prendre ces systèmes et c'est là qu'il y a une certaine originalité avec le train léger. C'est que le même véhicule peut faire à la fois le rabattement et aller sur les voies de chemins de fer. Je vais laisser M. Martel vous en dire plus.

M. Martel (Jean-François): C'est qu'il faut comprendre que, pour Laval, le train de banlieue dont il est question ici représente un abri en bois pour Laval-sur-le-Lac avec très peu d'usagers lavallois. De fait, l'achalandage dont vous faisiez état tantôt sur cette ligne de Deux-Montagnes vient à 80 % de l'île de Montréal. Cette note de 175 000 000 \$ de frais d'aménagement et de 15 000 000 \$ de frais d'exploitation par année pour l'avenir ne nous apparaît pas, à nous les Lavallois, comme étant une solution à des problèmes de transport collectif pour Laval. Cela peut s'intégrer comme vous le soulignez dans une vision régionale, mais il ne faudrait pas considérer qu'il s'agit là d'une solution pour le transport collectif à Laval.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, je comprends maintenant dans quel sens. C'était davantage vu du point de vue d'un Lavallois et de l'intégrité de son territoire, alors que vous ne contestez pas l'utilité pour la desserte de cette partie du nord de l'île de Montréal.

M. Lefebvre (Daniel): J'aimerais ajouter, M. le ministre, que l'expérience de Deux-Montagnes, on conçoit qu'il y a là un intérêt pour les gens du West Island surtout, qui l'utilisent à 80%, aussi pour les gens de Deux-Montagnes, les 800 de Deux-Montagnes, qui y ont aussi certainement un intérêt, et peut-être aussi pour les 500 à 600 de Saint-Eustache qui iront plus tard dans le futur train, sauf que l'expérience qui va être vécue sur la ligne de Deux-Montagnes devrait aussi être un genre d'exemple pour l'utilisation des autres lignes qui existent. C'est pour ça qu'on dit que les équipements vont devoir se marier tous ensemble. Cela devrait normalement

être relativement homogène. Je comprends qu'il y en a un qui est fait, celui de la ligne de Saint-Hilalre.

Par contre, quand on va investir dans les équipements, et ils sont directement liés aux frais d'exploitation, quand on va choisir les équipements et la solution exacte, il faudrait peut-être penser que cette solution va devoir être déplacée ailleurs et être refaite ailleurs. Et faire l'essai... Il y a un consortium qui va certainement vous rencontrer sous peu et qui s'appelle Norail. Il vous proposera un programme d'étude très court, avec des véhicules loués. Il y a déjà eu des expérimentations de faites ailleurs au Canada. L'expérimentation pourrait prendre très peu de temps, certainement moins de temps que cela prendra à donner les contrats de construction des nouveaux véhicules. On ne veut absolument pas dénigrer le train de banlieue, au contraire, mais avoir une solution qui s'adapte mieux aux réalités, non seulement de Deux-Montagnes et du West Island, mais aussi de Laval et de Terrebonne. D'ailleurs, voilà quelques années, du temps de COTREM, il avait été proposé un train qui s'en allait justement vers l'est. Ce n'est pas une mauvaise solution. Cela peut aussi nous permettre de réutiliser les voies, par exemple, l'ancienne voie qui longe la rivière du Nord et de relancer le tourisme dans certaines régions du nord.

(15 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Merci. Vous comprendrez que, lorsque l'on a planifié Deux-Montagnes, il s'est planifié en parfaite harmonie avec Rigaud. Le train de Rigaud existe actuellement et notre expérience vécue sur Rigaud nous autorisait à planifier Deux-Montagnes de cette manière, avec des équipements qui seraient compatibles. C'est cela le mandat. Donc, *i* y aurait une bonne harmonie entre Deux-Montagnes et Rigaud, alors que dans d'autres domaines, tel que l'a proposé la ville de Laval ce matin, un monorail pourrait très facilement desservir le territoire de Laval et d'autres territoires.

Je veux en venir très rapidement à votre volet routier qui est passablement chargé. À moi, qui me fais accuser d'en avoir trop mis sur le plan routier, vous demandez d'en ajouter, en particulier au niveau de la prolongation de la 440 à l'ouest de la 13 et de la prolongation de la 19 jusqu'à la 640 qui sont des éléments extrêmement importants. Je ne veux pas perdre plus de temps qu'il ne faut sur la justification. Quant à nous, on a fait des choix qui étaient d'inclure dans le plan le complément de la 25 par le pont sur la rivière jusqu'à la 440, et de compléter la 440 faisant une demi-ceinture, si on veut, de la 25, de la 440 et de la 13, pour revenir sur la 20. Mais parmi la nomenclature de toutes vos demandes sur le plan routier, si vous étiez à la place du ministre des Transports, quelle serait la priorité pour vous?

M. Martel: M. le ministre, en réponse à

votre question, la priorité vient de vous être exprimée. Dans une perspective régionale, quant à nous - c'est une opinion, vous êtes évidemment bien libre de ne pas la partager - le problème d'embourbement de l'autoroute Métropolitaine ne saurait être réglé par une demi-ceinture sur la rive nord. Quant à nous, M. vous faut une complète ceinture sur la rive nord et une complète ceinture sur la rive sud pour régler ce problème. Mais cela encore, c'est votre affaire.

Regardons ce qui arrive à Laval. Par exemple, si vous faites cette demi-ceinture, vous allez peut-être, quoiqu'on en doute, régler, du moins en partie, votre problème régional, mais vous allez me permettre une image: vous allez transformer la 13 ou le pont Bisson en immense terrain de stationnement. En complétant la 13 jusqu'à Mirabel et en ayant fait le pont dans l'est et l'élargissement en voie rapide de la 440, vous aurez créé, selon ce qui vous a été présenté tantôt, une affluence immense, en sus d'un trafic qui, déjà au moment où l'on se parle, excède la capacité maximale de la 13 et du pont Bisson.

Nous ne croyons pas, à Laval, que la solution, s'il en est une, partielle à votre problème régional doit passer par ce genre d'inconvénient - le mot est faible - disons plutôt de catastrophe pour les gens de Laval. Alors, pour nous, c'est une priorité, au même titre que le pont dans l'est ou l'élargissement de la 440, que de compléter la 440. Jusqu'à la 40 dans l'ouest, à la hauteur de Kirkland, et de faire aussi, sur le pont Bisson, le même genre de travaux que vous envisagez de faire sur l'autoroute 15. On réclame cela de toute urgence.

M. Côté (Charlesbourg): Très brièvement, un petit commentaire avant de passer la parole à mon collègue, le député de Lévis, pour revenir ensuite à un intervenant de Laval. Ce que je comprends, c'est que ce que nous avons dans le plan, à tout le moins, c'est le début de la voie de ceinture complète. On a beau revendiquer le prolongement au-delà de la 13 jusque par l'île Bizard, si on n'a pas la 25 et la 440 jusqu'à la 13, l'autre bout ne servira pas à grand-chose, si j'ai bien compris. Dans ce sens-là, c'est un début de solution aux problèmes...

M. Lefebvre (Daniel): M. le ministre...

M. Côté (Charlesbourg):... malgré le fait qu'il y ait des inconvénients.

M. Lefebvre (Daniel):... admettons que vous ne faites pas le pont dans l'est, que vous ne faites pas la 440, il n'en demeure pas moins que vous allez faire la 13. Jusqu'à Mirabel et que ce sont 25 000 véhicules de plus. Présentement, c'est déjà à 113 % de sa capacité; cela ne régie rien. Excluant les travaux faits à Laval, on s'apprête à vivre un cauchemar à Laval, et c'est

de cela qu'on voulait vous prévenir.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que le constat est clair à ce sujet, à tout le moins, et je pense qu'on pourra éventuellement en discuter.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Avant qu'il n'y ait engorgement, on va donner la parole à M. le député de Lévis et j'y vous restera du temps, M. le ministre, pour vous et les parlementaires. M. le député de Lévis, vous avez 20 minutes pour vous et vos collègues.

M. Garon: Je vous remercie d'être venu nous rencontrer comme groupe de la Chambre de commerce de Laval. Je voudrais immédiatement, parce que le temps est assez limité, vous poser la question suivante: Si on prend le plan tel qu'il est là, selon ce que vous avez regardé, combien de gens qui, normalement, prennent le boulevard Métropolitain prendraient la 30 et combien prendraient la 25?

Une voix: La 13.

M. Garon: Bien non, la 25.

M. Lefebvre (Daniel): Je vais tenter de répondre à votre question le plus clairement possible.

M. Garon: Voyez-vous actuellement, on dit...

M. Lefebvre (Daniel): Je vais vous expliquer. Sur le boulevard Métropolitain, il est difficile d'évaluer quelle sera exactement la diminution. Combien de gens qui seraient présentement sur le boulevard Métropolitain choisiraient une autre voie? Présentement, le boulevard Métropolitain ne suffit pas à la demande. Je veux dire par là que vous avez des gens qui circulent sur le boulevard Crémazie en bas; 1s regardent en haut et se disent: Oup! S'il y a un trou, je vais monter. Il n'y a pas de trou, je ne monte pas. Il y a des gens qui attendent pour prendre le boulevard Métropolitain et qui n'en ont pas la chance parce qu'il est à sa capacité ultime. Donc, vous dire de combien cela va diminuer sur le boulevard Métropolitain, c'est difficile. Il est certain que cela peut diminuer sur le boulevard Crémazie ou sur d'autres voies, comme Henri-Bourassa. Une étude précise pourrait le donner.

La Président (M. Parent, Bertrand): M. Martel.

M. Marts): Je voudrais ajouter à cela qu'il tombe sous le sens que, du moment que vous allez fournir à qui que ce soit une alternative au boulevard Métropolitain, que ce soit des gens qui viennent de la rive sud du fleuve Saint-Laurent ou des gens qui viennent de la rive nord et qui, poursuivant leur chemin, veulent contourner l'île

de Montréal - il y en a; il y a du transport de personnes et, on l'a dit tantôt, il y a aussi du transport de marchandises - du moment que vous allez fournir à ces gens-là possibilité d'éviter l'autoroute Métropolitaine, ils vont la saisir. Il n'y a pas que la clientèle régionale de passagers qui va être impliquée dans ce mouvement. Il y a tous genres de transport routier s'approchant des abords de la ville de Montréal, et toute cette clientèle qui utilisera un choix ou l'autre, ce sera d'autant moins de trafic sur la Métropolitaine. C'est l'allègement que cela va produire.

M. Garon: Selon les données que nous avons - si le ministre veut intervenir, car j'imagine qu'ils ont fait les projections eux-mêmes aussi au ministère des Transports - 85 % du trafic sur le boulevard Métropolitain provient de l'île de Montréal ou y est destiné, il veut aller là ou il part de là. Donc, ils n'ont pas le choix de passer par là. Sur les 15 % qui restent, d'après vous, étant donné le plan qui est devant nous - je me dis qu'ils vont se dire qu'ils n'ont pas d'affaire à aller à Montréal, à passer par là, qu'ils vont prendre l'autoroute 30, qu'ils vont filer - combien auraient besoin de prendre l'autoroute 25? Vous dites un peu qu'il faudrait choisir entre les deux. Si j'ai bien compris, vous ne semblez pas être en faveur de deux voies de contournement. Tel que le plan est actuellement - je suis obligé de prendre les données que nous avons - étant donné qu'il y a 85 % qui vont à Montréal ou qui sortent de Montréal, ils ont donc besoin de prendre le boulevard Métropolitain de toute façon, dans les 15 % qui restent sur les 140 000 - je ne sais pas si le ministère a fait des projections - combien prendraient l'autoroute 30 et combien prendraient l'autoroute 25?

M. Martel: D'abord, les 15 % dont nous venons de parler, ce sont les gens qui ne proviennent pas de l'île de Montréal ou qui ne s'y dirigent pas. Ceux-là, notre prétention est dans le sens qu'ils vont contourner Montréal par tous les moyens, soit les voies de ceinture. En partant, il y a ce dégageant. Dans les 85 % auxquels vous venez de faire allusion, il y a ces gens - les termes que vous avez utilisés étaient précis - qui proviennent de Montréal "ou" qui se dirigent vers Montréal. Ce ne sont pas des gens qui viennent de Montréal "et" qui se dirigent vers à Montréal, de sorte que, selon nous, on ne peut pas dire que ces gens n'auront pas d'autre choix que de prendre le boulevard Métropolitain. Les gens de Montréal-Est s'en allant au nord vont choisir le pont de l'autoroute 25 pour sortir et non plus prendre l'autoroute Métropolitaine pour aller rejoindre l'autoroute des Laurentides pour sortir vers le nord. À l'inverse, de la même manière, les gens qui iront de l'ouest vers le sud éviteront la Métropolitaine par la 30, la voie de ceinture du sud. Alors, vous allez avoir un allègement considérable sur l'autoroute Métropo-

litaine par les voies de ceinture nord et sud.

M. Garon: Les études que vous avez faites, est-ce qu'elles ont été poussées plus loin ou si elles sont aussi globales que ce que je viens de dire?

M. Côté (Charlesbourg): Je partage tout à fait l'opinion de M. Martel. J'ajouterais même qu'en complétant l'autoroute 25 et Ville-Marie vous allez à nouveau soulager le boulevard Métropolitain, puisque les gens qui veulent transiter pour aller sur la rive sud prennent le boulevard Métropolitain et le boulevard Décarie. Ils engorgent le boulevard Métropolitain inutilement, alors que l'autoroute 25 et Ville-Marie le long du fleuve conviendraient pour aller au centre-ville à certains. Ce sont toutes des solutions qui, prises isolément, ne règlent pas le problème de manière globale, mais font en sorte que le boulevard Métropolitain pourra répondre aux besoins de la circulation pour plusieurs années.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Lévis, est-ce que vous avez d'autres questions ou d'autres commentaires?

M. Garon: Selon le plan qui est devant nous, le débit du boulevard Métropolitain augmenterait ou diminuerait de combien? On dit qu'actuellement il est à 140 000 avec une capacité de 100 000 véhicules, il augmenterait ou 1 diminuerait et ce, de combien?

M. Côté (Charlesbourg): S'il est à 140 000 aujourd'hui, avec les aménagements que nous allons faire, nous allons le rendre utilisable pour 140 000 véhicules par jour de manière sécuritaire, avec une signalisation extrêmement dynamique, une gestion de corridors qui est incluse au plan, entre Ville-Marie, Décarie, la Métropolitaine et la 25, de telle sorte qu'on puisse orienter la circulation selon le besoin. Il est inévitable que ces 15 % choisiront les voies de ceinture. Finalement, comme le disait M. Martel tantôt, tous ceux qui se rendront sur l'île ou à l'extérieur de l'île pourront évidemment emprunter. C'est difficilement mesurable aujourd'hui sur le plan de l'allègement. Mais on va se retrouver dans une situation où le boulevard Métropolitain va devenir beaucoup plus confortable sur le plan de l'utilisation que ce qu'on connaît maintenant.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des études - cela n'apparaît pas dans votre document - qui donnent des pourcentages ou des changements de comportement ou d'orientation des conducteurs par rapport à la situation actuelle?

M. Côté (Charlesbourg): Si on prend pour base que les 15 % vont changer leurs habitudes, on pourra facilement demander tantôt à l'ACQ,

qui représente les camionneurs, si à ce niveau, cela peut être incitatif. Dieu sait que, sur le plan du nombre, un camion peut être comme une automobile. Mate, sur le plan de l'espace occupé, c'est un espace bien plus important qu'une automobile. C'est un autre facteur très important. Au-delà de tout cela, l'incitation sur les individus ou sur toute la livraison journalière de différents commerces de l'île, on n'a pas nécessairement d'études systématiques là-dessus. Mais je vais prendre des informations pour tenter de vous donner une réponse plus concrète tantôt.

M. Garon: Les 15 % qui n'ont pas besoin de passer, cela ne veut pas dire qu'ils ne passeront pas. Il y a un pourcentage de ces 15 % qui passait quand même. J'imagine que quelqu'un qui a à passer à une heure plus tranquille ou les camions qui voyagent en grande partie la nuit vont continuer à passer. On ne peut pas dire que les 15 % vont prendre une autre voie que le boulevard Métropolitain. Le volume total, ce n'est pas suffisant. Il faudrait voir davantage à quelle heure ces gens passent et à quelle heure les camions passent, par exemple, les transporteurs de marchandises. Tantôt, les camionneurs vont venir devant nous. Quand je voyage en automobile, je remarque que la nuit les camions sont nombreux. Je pense qu'il va falloir décoriquer davantage les données que de spéculer sur des données globales. Au fond, cela relève plutôt de la prophétie. C'est un peu comme les démographes ou les géniteurs du maire Lefebvre, ce matin.

(16 heures)

M. Martel: M. le Président, si je peux intervenir dans cet échange de vues fort intéressant des deux côtés de la table, je voudrais d'abord souligner, en réponse à la dernière intervention de M. Garon, que ce sera bien aux usagers de choisir ou de prendre le risque de savoir si, à l'heure où ils approchent de Montréal, le boulevard Métropolitain sera libre ou non. Une chose est évidente. Les problèmes qui ont amené ce plan d'action gouvernemental et les problèmes dont on discute à cette commission parlementaire visent ces heures au cours de la journée où le boulevard Métropolitain ne satisfait pas du tout à sa mission, premièrement. Alors, il ne faut pas déplacer le débat au milieu de la nuit, où là évidemment personne ne se plaint de quoi que ce soit.

Toutefois, pour ce qui est des mouvements de circulation à satisfaire, pour maintenant et pour l'avenir surtout - M. Garon déplorait l'absence d'informations sur ce point - je veux souligner, et c'est pertinent à notre intervention, que le plan d'action gouvernemental fait état de révolution démographique et des affaires en périphérie du secteur centre de l'île de Montréal, c'est-à-dire le secteur est et le secteur ouest de l'île de Montréal. Le plan d'action reconnaît que ces nouveaux besoins doivent être satisfaits, alors que les besoins traditionnels du secteur

centre de l'île de Montréal sont comblés par des infrastructures déjà existantes. Alors, la recommandation ou la prise de position de la Chambre de commerce de Laval, dans le prolongement de l'autoroute 25, la partie est, et dans la complétion de la 440, la partie ouest, satisfait justement ces besoins, ces nouveaux besoins de développement démographique et des affaires dans les deux secteurs opposés de l'île de Montréal. Quant à nous, c'est faire preuve d'une volonté de régler les problèmes de façon régionale que de les aborder pour ne pas s'en tenir aux stricts besoins historiques du centre-ville de Montréal, sans les nier, mais il faut reconnaître l'existence des nouveaux besoins.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui, M. le député.

M. Garon: Ce sujet-là, je suis content que vous l'abordiez. J'avais justement une note pour en dire un mot. Vous avez dit que les conditions démographiques ont énormément changé. Il faut regarder plutôt vers l'an 2000 que vers 1960. Les données que j'ai dans le document sont de 1960 à 1986. On sait que, de 1960 à 1986, c'est l'établissement des enfants du baby-boom, les enfants qui sont nés après la guerre. Si on regarde à la page 11 du document, on dit que "selon le Bureau de la statistique du Québec, V y aura un accroissement de population de toute la région métropolitaine, d'ici l'an 2000, de 243 000, mais en même temps qu'un fort vieillissement de la population". Un fort vieillissement. C'est du monde qui se promène moins. Quand vous me dites que vous avez fondé vos choses sur des conditions démographiques qui ont changé, j'aimerais mieux que vous me disiez comment vous voyez les conditions démographiques des 20 prochaines années, parce que celles qu'on a vécues ne sont pas celles qu'on va vivre dans les prochaines années. C'est un vieillissement de la population avec une croissance très faible. Je lisais les chiffres ce matin... Actuellement, 17 % des gens de l'ensemble du Québec ont plus de 65 ans par rapport à ceux qui ont entre 20 et 65 ans, d'après la Régie des rentes; en l'an 2030 - cela ne se fera pas d'un coup sec - on aura 45 % des gens qui auront plus de 65 ans par rapport à ceux qui ont entre 20 et 65 ans. Donc, c'est un vieillissement considérable qui va se faire dans les prochaines années.

Pour vous, comment cela se fera-t-il? On ne peut pas penser, actuellement, en termes de ce qu'on vient de vivre, mais comment vivra-t-on ça dans les années qui viennent? Sur l'accroissement prévu de 243 000, combien, pensez-vous, d'après vos calculs et vos projections, iront à Laval, à Montréal et sur la rive sud?

M. Martel: Le phénomène que vous décrivez est réel. Je ne partage pas, toutefois, toutes les conclusions que vous en tirez. Voici pourquoi. Tantôt, j'ai pris soin de mentionner qu'il y avait

au moins deux facteurs qui contribuaient à influencer sur les mouvements, c'est-à-dire, d'une part, la démographie et, d'autre part, les affaires. Votre intervention soutient bien l'aspect démographique, mais elle ne touche pas à l'aspect développement des affaires.

D'autre part, l'aspect démographique lui-même. Encore faudrait-il être en mesure de dire, avec quelque degré de précision satisfaisant que ce soit, que la démographie va demeurer selon les mêmes rapports que ceux que l'on connaît jusqu'à maintenant. La Chambre de commerce de Laval n'est pas en mesure de vous dire qu'il y aura un exode des gens de l'île de Montréal vers l'extérieur, ou le phénomène inverse. Il y a une chose certaine. On a constaté des gains positifs nets démographiques dans la région de Laval et ce, d'après les études statistiques. C'est d'ailleurs une des rares régions au Québec à pouvoir l'affirmer. Est-ce que la tendance va se poursuivre? C'est possible. Tout ça est une question d'une multitude de facteurs sur lesquels nous n'avons pas de contrôle: la qualité de vie, les intentions des gens, le genre de famille qu'ils désirent constituer. Vous avez fait allusion tantôt au baby-boom. Est-ce qu'on va connaître un mouvement inverse ou si, au contraire, la tendance va se continuer comme elle est actuellement, c'est-à-dire en déclin? Je vais laisser aux spécialistes en la matière le soin d'essayer de faire des prévisions là-dessus.

Mais il y a une chose certaine, c'est que les besoins - c'est ce que le mémoire de la chambre précise - devront être satisfaits au niveau régional et au niveau local. Et ça, c'est la position que la chambre a prise, notamment, quant au transport collectif. Ce qui nous apparaît très clair, ce sur quoi on a des données récentes - et je fais allusion, par exemple, à O-D 1987 - c'est le désintéressement de la clientèle à l'égard du transport collectif. Il s'accroît de jour en jour. Ce qui ne nous apparaît pas être constructif c'est de vouloir à tout prix, à coup de milliards, forcer la clientèle de transport de passagers à s'intéresser à des systèmes de transport collectif traditionnels qu'elle délaisse - et ce n'est pas une mode passagère - depuis plusieurs années. L'achalandage prévu dans O-D 1982 n'a jamais été atteint. O-D 1987 démontre encore une diminution de l'achalandage. Et, pourtant, certains intervenants voudraient qu'on injecte des masses extraordinaires de capitaux dans les transports collectifs de luxe. Quant à nous ce n'est pas là la solution et c'est pourquoi, quant au transport collectif, la chambre a pris comme position de demander au gouvernement de procéder à des études sérieuses qui devaient répondre à trois critères: le critère économique, celui de s'intégrer harmonieusement à un réseau régional et, finalement - ce qui nous apparaît fort important - de satisfaire adéquatement les besoins locaux.

Un exemple, en ce qui nous concerne à la Chambre de commerce de Laval, c'est que la

bouche traditionnelle de métro qui sortirait de terre à côté de la rivière des Prairies n'est une solution ni économique, ni satisfaisante pour les besoins locaux.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, M. Martel, M. la député de Lévis, ça complète le temps que nous avons mis à votre disposition. Il reste un bloc de huit minutes aux députés ministériels. Je pense que M. le député de Millelles voulait prendre la parole.

M. Bélisle: Merci, M. le Président. En tentant d'éviter de faire de la prospective en termes économiques et de fouiller dans nos boules de cristal, je suis sûr, M. le Président, que le député de Lévis sait très bien que c'est presque impensable de faire des projections plus loin que le moyen terme. À long terme, tous ceux qui le font habituellement se trompent, quel que soit le domaine. Je ne pense pas que ce serait de bon aloi de demander aujourd'hui, M. le Président, aux gens de la chambre de commerce ou à quelque intervenant devant cette commission d'essayer de nous faire des prévisions sur la démographie, sur les intentions de localisation des personnes ou des entreprises sur le territoire de la grande région de Montréal.

Mais je pense que le point commun d'où il faut partir, c'est un point fondamental d'équité et de justice sociale, non futur mais actuel - 1989 - non pas l'an 2000, non pas l'an 2020, mais 1989. Et lorsque je lis votre mémoire qui, soit dit en passant, est très bien rédigé, à la page 9, je vois que votre priorité - comme M. le ministre vous a posé la question tantôt - est très claire. Je vais citer votre mémoire. Le titre de votre paragraphe est "Le pont qui traversera l'histoire", en caractère gras. Et je pense que vous faites référence au pont que connaît très bien le député de Terrebonne et qui desservira une grande partie de la clientèle dans son comté. Vous dites: "Ce pont, toujours inexistant, date historiquement. Planifié au début des années soixante, le ministère des Transports est, depuis 18 ans, propriétaire de tous les terrains nécessaires à sa réalisation." Donc, tous les terrains sont expropriés. Il n'y a pas d'expropriation à faire. Le gouvernement du Québec paie les intérêts depuis 18 ans sur le capital Investi. Nous sommes une société très riche.

Je continue. "Quant aux plans, ils sont faits et payés." Et vous avez raison, depuis 1975 les plans du pont sont faits et payés. Ils ont coûté 500 000 \$ au Trésor public. Encore une fois, nous sommes très riches de laisser sur une tablette 500 000 \$ avec intérêt et tout le reste depuis ce temps.

Je continue. "Il ne reste qu'à les convertir au système métrique." Là où vous m'intéressez grandement, vous ajoutez, pour conclure votre paragraphe: "Nous estimons que, dans un an et demi, une fois les plans finalisés et le certificat d'autorisation émis par le ministère de l'Environ-

nement, l'appel d'offres pour la construction pourrait être lancé. " Si je fais un calcul rapide, ça signifie que dans tout le plan qui est là, mis à part le train de Deux-Montagnes auquel on va procéder rapidement, le projet de la demi-ceinture - au moins c'est une demi-ceinture - c'est-à-dire le pont de l'est avec la 440 jusqu'à la 13, c'est le projet "GO" de l'ensemble du plan maître de transport, c'est le projet qu'on peut réaliser à compter du printemps 1990. Est-ce que je dois comprendre, M. le président ou Me Martel, que c'est là votre position fondamentale, c'est là la priorité que vous revendiquez pour Laval et pour la ceinture nord?

M. Martel: La priorité pour la Chambre de commerce de Laval est au niveau du réseau routier. Je pense que ça ressort clairement de notre mémoire. Ce que le président vous a souligné tantôt, c'est qu'à l'examen des capitaux que le gouvernement du Québec se propose d'investir sur le territoire lavallois on constate que pour strictement réclamer sa juste part, et ce sans brimer personne parmi les autres partenaires, le territoire de Laval peut vous demander de satisfaire à ses besoins les plus criants en matière de réseau routier. Le pont dans l'est en fait partie. Il a l'avantage de contribuer à la solution du problème régional. Il a aussi l'avantage non pas de seulement s'attarder à une solution de transport mais aussi d'être un outil important de développement économique tant en territoire lavallois qu'en territoire montréalais. Mais les demandes, telles que formulées par la Chambre de commerce de Laval, ne s'attardent pas à cette portion seule du réseau routier en territoire lavallois. Nous croyons vous avoir fait la démonstration que l'ensemble de nos demandes était requis, et dans les plus brefs délais. Cela vaut pour le pont dans l'est, ça vaut pour la 440, ça vaut pour le prolongement de la 440 jusqu'à son point final et complet, ça vaut pour les travaux sur le pont Bisson et la 13.

Ce que nous avons tenté de vous démontrer, je le répète parce qu'il ne faut pas que ça échappe à personne, la Chambre de commerce de Laval n'adopte pas une position par laquelle, en lui donnant ce qui est dû à Laval, vous priveriez les autres intervenants de ce qui leur revient également. Laval ne vous réclame qu'une portion normale, saine et bien pensée de ce qu'elle représente dans cette grande communauté qu'on appelle la région de Montréal. Elle vous réclame ça avec d'autant plus d'urgence qu'actuellement les problèmes sont criants. Il y a des stations de radio le matin et le soir qui s'amuse avec leurs hélicoptères à vous décrire combien tous les ponts sans aucune exception sont immobiles à cause du flot outrancier de trafic qui les franchit matin et soir. Cela existe au moment où on se parle. Pour nous, quand un gouvernement envisage d'investir des sommes aussi importantes que 1 600 000 000 \$, il doit régler des problèmes, en premier lieu, qui existent déjà, et

essayer de trouver des solutions qui perdureront pour l'avenir. Laval ne réclame pas que toutes les solutions à tous ses problèmes se fassent immédiatement. C'est pourquoi nous acceptons de "prioriser" le réseau routier et vous demandons de faire des études en matière de transport collectif. Nous avons accepté, à la Chambre de commerce de Laval, que le budget n'est pas sans limite et que certaines solutions devront attendre.

Notre priorité va, sur l'ensemble de nos recommandations, au réseau routier. On a donné comme titre, à notre mémoire, "Un défi de cohérence". La cohérence implique, quant à nous, la collaboration de tous les intervenants. Il faut que chacun des intervenants veuille le bien des autres. À Laval, contrairement à ce que certains autres semblent vouloir se proposer, on ne vous demande pas que le bien des autres soit chez nous.

(16 h 15)

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. Martel, on vous remercie. Malheureusement, le temps est écoulé. Au nom des membres de la commission, je tiens à vous remercier, M. Lefebvre, M. Martel, M. Cloutier, pour votre présentation et vous être présentés à cette commission. On vous souhaite un bon chemin de retour, en espérant qu'il n'y aura pas trop d'engorgement.

J'invite immédiatement l'Association du camionnage du Québec, qui est le prochain groupe à nous présenter son mémoire.

Afin de ne pas retarder les travaux de la commission, j'inviterais immédiatement M. Jean-Guy Guay, président de l'Association du camionnage du Québec, à s'approcher, de même que les gens qui l'accompagnent. S'il vous plaît, est-ce qu'on pourrait avoir la collaboration de tout le monde, parce que l'horaire est déjà très chargé?

J'inviterais le président de l'Association du camionnage du Québec, M. Guay, à nous présenter les personnes qui l'accompagnent. Par la suite, vous avez droit à une période de 20 minutes pour présenter votre mémoire. Il y aura aussi des périodes de 20 minutes de chaque côté, pour discussions et questions.

Association du camionnage du Québec

M. Bréard (Raymond): M. le Président de la commission, M. le ministre, M. le critique de l'Opposition, !! me fait plaisir de représenter l'Association du camionnage du Québec. C'est en tant que vice-président exécutif que j'aurai le plaisir de représenter l'association. M. le président nous accompagne pour la circonstance et se fera un plaisir de répondre aux questions en ce qui concerne les orientations du conseil.

En premier lieu, je voudrais remercier la commission de nous donner le privilège démocratique de nous faire entendre parce que c'est un privilège dont on doit jouir au Québec et, j'espère, sur tout le territoire. L'Association du

camionnage du Québec a pris connaissance, avec beaucoup d'intérêt, du plan d'action intitulé: "Le transport dans la région de Montréal." Notre organisme qui possède une longue tradition de collaboration avec les autorités gouvernementales et réglementaires est heureux de faire valoir ses vues, tant sur le plan de développement du réseau autoroutier du Québec que sur le volet traitant des projets de développement du réseau de transport collectif dans la région de Montréal.

L'Association du camionnage du Québec, pour ceux qui ne la connaissent pas, est une société à but non lucratif représentant le monde des affaires traitant du transport de marchandises depuis 1954 et qui est vouée à la promotion de ses membres. Elle compte près de 800 membres, dont des transporteurs publics et privés, des fournisseurs de l'industrie, un secteur économique très important au Québec et ailleurs, et des fournisseurs de services. Ses membres réalisent près de 80 % des activités de transport contre rémunération, c'est-à-dire à titre privé, au Québec. Ils emploient 40 000 personnes dans toutes les régions du Québec et génèrent un chiffre d'affaires extrêmement important pour l'économie du Québec.

La problématique du transport - nous nous permettons, en introduction, de citer un extrait de la page 35 du rapport rendu public le 10 août 1988 - est une problématique fort complexe, qui confronte autant les organismes réglementaires que les usagers. Je cite: "Le transport routier de marchandises est une composante très importante de la problématique des transports dans la région de Montréal, autant par le volume de circulation qu'il représente que par sa valeur économique. Ces véhicules contribuent à la congestion du réseau autoroutier de la région, mais sont aussi parmi ceux qui en subissent la congestion et, en fait, les principaux coûts économiques." Donc, c'est une incidence extrêmement importante, surtout quand on considère la portion du transport dans le coût des marchandises au détail, qu'elles soient livrées à Montréal, à Laval ou sur la rive sud de Montréal.

L'administration publique de même que les élus doivent constater jusqu'à quel point ils ont la responsabilité d'aborder globalement cette problématique dont les incidences sociales et économiques sont évidentes pour tous ceux qui vivent cette congestion soir et matin et qui ont à travailler jour après jour dans le coeur du Québec qu'est la région de Montréal. L'ACQ se réjouit de voir dans cette perspective le ministre des Transports du Québec préoccupé par les questions touchant non seulement le transport des personnes, mais également le transport des marchandises. Force est cependant de constater que les préoccupations à l'origine du plan d'action discuté lors des présentes audiences de la commission permanente de l'aménagement et des équipements sont inspirées par des études et des analyses centrées à peu près exclusivement sur les mouvements de transport de personnes.

Quand on parle de réseau routier, il y a le réseau routier des personnes et il y a aussi le réseau routier qui doit favoriser le mouvement du trafic de marchandises et c'est une problématique distincte de celle du transport des personnes.

Tout en acceptant l'importance de cette dimension du transport sur le territoire québécois, l'association estime que le ministère des Transports doit accorder au transport des marchandises une considération à tout le moins équivalente à celle accordée au transport des personnes, s'il souhaite moderniser ses orientations fondamentales et promouvoir la complémentarité de ses réseaux que d'aucuns perçoivent comme concurrentiels. C'est intéressant de constater que dans le mémoire du ministre ou de la commission on accorde cette vision désormais importante de transport de marchandises. Il est ridicule, à notre avis, d'analyser la problématique du transport sous l'angle de la concurrence des modes. En ce qui nous concerne, le transport collectif et le transport routier des personnes et des marchandises doivent faire partie d'un plan global d'intervention. A tout le moins, si le maire de Montréal était capable d'arriver avec un plan de transport collectif qui serait d'une qualité telle que tous les citoyens déserteraient le Métropolitain et leur automobile pour prendre le transport collectif et qu'en fait les rues, tout comme le boulevard Métropolitain, seraient fluides, je pense que les transporteurs routiers de marchandises en seraient très heureux. Mais, comme il n'y a rien de parfait en ce monde, on va vivre avec un mode d'intervention qui va prendre ensemble les considérations de chacun des modes.

Tant et aussi longtemps que les budgets et les échéanciers du ministère des Transports ne refléteront pas une approche équilibrée des diverses composantes du transport - et là je parle des paiements de transfert qui permettent aux sociétés de transport collectif d'arriver avec des études dont nous, transporteurs routiers, ne sommes pas capables de contrecarrer les analyses - l'ACQ estime que l'organisme réglementaire ne remplira pas avec efficacité la mission qui est sienne. Justement, quand on parle de 15 % et de 85 % de personnes, ce sont des données fragmentaires qui devraient être analysées davantage pour être capable de déterminer avec certitude le flot des véhicules qui circulent sur le Métropolitain en transit et qui n'ont pas vraiment affaire là. En d'autres termes, la problématique du transport au Québec doit être abordée de manière systématique et non séquentielle, en établissant bien l'équilibre des priorités. Celles-ci ne doivent cependant pas privilégier une des composantes au détriment de l'autre, puisque l'ensemble des difficultés du transport collectif sera irrémédiablement condamné à perdurer. Seule une perspective intégrative autorisera l'espoir à moyen terme, les solutions harmonieuses aux problèmes qui confrontent le domaine du transport sur notre

territoire et dans la région de Montréal, en particulier.

L'ouverture à la congestion. C'est le titre qui nous vient quand on circule à Montréal, parce qu'on dirait que c'est une politique. Nous avons brièvement esquissé le caractère indissociable du transport des personnes et du transport des marchandises, afin de solutionner en tout ou en partie le problème de la congestion routière, dans la grande agglomération de Montréal. L'ACQ estime en conséquence inconcevable que la stratégie prévue dans le plan d'action déposé en août dernier n'accorde pas un statut prioritaire et urgent au transport routier des marchandises.

D'autres spécialistes qui ont déjà commenté le plan d'action considèrent que le dégagement de la circulation dans l'île de Montréal passe par l'amélioration du réseau routier périphérique. L'ACQ souscrit entièrement à cette vision et estime que la réfection amplement justifiée de l'autoroute Métropolitaine ne saurait être entreprise ou considérée sans que soit préalablement prolongées les autoroutes 25, la voie de ceinture à Laval, et l'autoroute 30, qui est la voie de ceinture vers la rive sud. Ces prolongements constituent un élément essentiel pour la décongestion de la circulation dans l'île et ne constituent d'aucune façon une menace au développement urbain, tel que décrite par les élus et l'administration de la communauté urbaine et de la ville de Montréal. Ceux-ci errent, à notre avis, lorsqu'ils voient dans ces prolongements une façon de privilégier le développement des régions de Laval et de la Montérégie. Lorsqu'on écoute le plaidoyer de la Chambre de commerce de Laval, on s'attend aussi à ce que ce développement ne soit pas un débordement du trop-plein de circulation qui transite par l'autoroute Métropolitaine, mais un développement harmonieux et équilibré qui favorise aussi les intérêts de chacune de ces villes.

À l'appui de ce raisonnement, qui ne vise en définitive qu'à solutionner des problèmes d'une criante actualité, le maire de Montréal invoque que seulement 40 % de la population utilise le transport en commun pour se rendre au centre-ville, alors qu'il compare ce taux à ceux d'autres villes, comme 70 % dans l'agglomération de Toronto. L'argument apparaît fallacieux et les modifications ne nous semblent pas devoir passer par l'étouffement de la circulation à Montréal, conséquence prévisible du report de la solution des problèmes de voies de ceinture, pour augmenter l'achalandage dans le métro de Montréal. L'ACQ est d'avis qu'il faut régler le problème du transport en commun, afin de faciliter une fluidité de la circulation dans le centre-ville. Il importe cependant d'accélérer le développement des réseaux routiers et autoroutiers, afin de faciliter également le transport des marchandises et la circulation des véhicules de livraison, et évidemment aussi celle des véhicules de personnes.

Distinguer le problème du transport en

commun du problème global de circulation au centre-ville procède d'une argumentation erronée, et 1 Importe de soulever une tout autre problématique. Parmi les Interrogations que l'ACQ souhaite soumettre à la réflexion de la commission, on mentionne le problème de la qualité du transport en commun offert à Montréal, le rapport prix-efficacité pour ceux qui ont le choix à faire entre les modes de transport, la corrépondance des coûts par rapport à la valeur économique du produit, bref tout ce qui incite les gens de Montréal à utiliser leur automobile plutôt que le transport en commun, comme on vient de le dévoiler dans le dernier rapport de la commission. Cette réflexion soulève également un principe fondamental qui est le suivant: jusqu'à quel niveau appartient-il au ministère des Transports du Québec et au ministre, en fait, d'assumer les déficits d'exploitation du transport en commun à Montréal? La réponse de l'ACQ est claire, ce n'est pas à l'ensemble de la population du Québec d'éponger un déficit d'exploitation qui ne reflète pas la valeur économique du produit ou la capacité de payer des Montréalais.

Que les autorités montréalaises souhaitent que le plus grand volume possible de circulation converge vers Montréal constitue une ambition probablement fort valable, qui s'inscrit dans une stratégie de création d'une grande ville internationale. Mais, pour atteindre cet objectif louable, les autorités doivent cependant être conscientes de la nécessité de dispenser des services conséquents à leur ambition. Dans les conditions actuelles, force est de constater que bien peu de gens sont intéressés à circuler dans Montréal, et pour cause. Dans cette perspective légitime à laquelle souscrit entièrement l'ACQ cependant, diverses considérations entrent en ligne de compte.

(16 h 30)

Si on veut poursuivre dans la lignée du maire Doré et comparer Montréal à Toronto, on doit également considérer d'autres aspects fondamentaux qui se greffent à la problématique du transport. Parmi ceux-ci, le stationnement occupe une place prépondérante dans la fluidité des artères commerciales. À titre d'exemple, on ne tolère aucun stationnement sur la rue Yonge, jumelle de la rue Sainte-Catherine. On construit également des tours à bureaux à Toronto, dans le centre-ville et ailleurs, et pourtant on réussit à y circuler un peu mieux. Le problème des voies périphériques est un peu semblable, mais à l'intérieur on a une politique de transport et les résultats de la STCUM le prouvent bien. Nous n'osons même pas faire de comparaison avec la ville de New York où les autorités municipales ont décidé que les livraisons ne devraient s'effectuer que la nuit dans certains secteurs.

Face aux réactions et critiques de l'administration montréalaise à l'égard du plan d'action du ministre des Transports, l'ACQ s'interroge à savoir si la ville de Montréal a vraiment une solution à mettre de l'avant en vue

de régler un problème qui fait cependant l'unanimité auprès de tous ceux et celles qui le vivent quotidiennement. Il est facile de critiquer quel que soit le plan proposé, mais nous aurions aimé avoir un plan alternatif pour être capables de l'évaluer en conséquence. Je ne sais pas quand le plan Doré va être déposé et s'il y aura des audiences pour qu'on puisse aller le critiquer à l'hôtel de ville ou faire part de notre adhésion. Ce qui est clair par contre, c'est que ses dirigeants devront énoncer clairement leur choix stratégique pour faire valoir leur crédibilité: ou Montréal est une ville en concurrence ouverte avec les municipalités qui l'entourent ou elle se comporte comme une véritable métropole intégrée à un ensemble régional dynamique et cohérent. En d'autres mots, la ville de Montréal ne peut à la fois tout mettre en oeuvre pour concentrer chez elle le produit des investissements et changer de chapeau selon les circonstances en réclamant que la note soit dirigée vers les contribuables des villes de banlieue sous prétexte qu'elle gère les destinées de toute la région.

Nous le répétons depuis des mois, la notion d'étalement urbain dont fait état l'administration montréalaise pour condamner le plan d'action du ministre des Transports et ne pas permettre le prolongement des voies périphériques est injustifiable à tous les égards. Le développement de Montréal et, partant, son attrait comme centre résidentiel et commercial résident essentiellement dans l'adoption de politiques axées sur la qualité de vie des citoyens et sur la qualité des services offerts. Le "Superhebdô", le premier hebdo régional, titrait que 39 % de la population voulait quitter l'île de Montréal à cause de la qualité de vie. Je pense que c'est avec cela qu'on développe une région plutôt que de vouloir garder prisonniers ses citoyens.

Les éléments de solution souhaitables. Au delà de la petite politique, Montréal joue et doit jouer un rôle de leader et de métropole. Pour ce faire, l'ACQ estime qu'il est urgent de prendre des dispositions concurrentes à l'amélioration du transport de personnes, qu'il soit routier ou collectif, et du transport des marchandises, particulièrement au centre-ville. Cet espoir découlera toutefois d'une approche globale visant à consolider le rôle d'attraction que joue et doit continuer de jouer la métropole. Cette solution implique, comme on l'a dit, le parachèvement d'une voie de ceinture à Laval, une voie de ceinture complète qui passe par la prolongation de l'autoroute 25 et celle de l'autoroute 30 sur la rive sud de Montréal, deux démarches essentielles à l'amélioration des flux de circulation et au maintien de Montréal comme centre concurrentiel de production et de distribution.

Cette solution s'inscrit également dans un contexte élargi et qui a trait à l'état général du réseau routier québécois. Notre organisme, est-il besoin de le préciser à nouveau, est fort préoccupé par l'état carrément lamentable de certaines de nos voies publiques et on le rappelle

à chaque fois qu'on vient vous parler à Québec ou qu'on retourne chez nous à Montréal, on est comme dans une voie en état lamentable. L'état de décrépitude du réseau routier a été déploré à maintes reprises par le ministre des Transports et l'ACQ ne saurait que confirmer cette réalité puisque ce sont ses membres qui en sont les utilisateurs les plus assidus. Notons ici, au départ, qu'il est important de bien mesurer la part des responsabilités de chacun dans ce dossier. En effet, dès qu'elle se réfère à l'état lamentable du réseau routier, l'imagerie populaire a tendance à pointer du doigt les camionneurs. Or, une étude réalisée récemment par l'American Trucking Association a clairement démontré que la circulation des camions sur nos routes constituait certes un facteur de leur détérioration, mais non le plus déterminant. D'autres le sont beaucoup plus, comme la qualité de la main-d'oeuvre et des matériaux utilisés de même que l'impact des variations climatiques. L'étude de l'American Trucking a aussi permis de découvrir que la vie des routes qui n'étaient pas accessibles aux camions a duré moins longtemps que d'autres routes qui étaient accessibles à la conduite des véhicules lourds. Cependant, il est important de noter que cette étude prescrit le respect de la réglementation édictée dans les masses et dimensions. C'est bien évident que, si le camion est chargé au delà des masses prescrites par le règlement, il a un effet direct de détérioration du réseau. Dans la mesure où on respecte cette réglementation, il n'est pas un facteur en corrélation directe.

Ceci dit, la réfection et l'entretien de notre réseau routier doivent être considérés comme des priorités. Dans une interview qu'il accordait à un réseau de télévision l'été dernier, le ministre ne s'est pas déclaré opposé à une formule de financement qui viserait à consacrer un cent par litre d'essence consommé au Québec à l'entretien des routes. Si décide de réglementer dans ce sens, il peut compter sur l'appui le plus total de notre organisme. Mais, je tiens à le répéter, ce n'est pas un chèque en blanc, il faut que ce soit accompagné d'autres mesures qui répondent aussi à nos objectifs qui vont suivre dans le mémoire, même si cette unique mesure s'avère insuffisante pour régler l'ensemble du programme de réfection à envisager.

En effet, s'il est urgent de trouver les fonds nécessaires pour réparer des routes dont l'entretien a été depuis longtemps négligé, c'est que, dans certains milieux, on refuse encore d'admettre à quel point il serait avantageux et plus rentable pour l'ensemble de notre société de nous donner les moyens de contrôler efficacement, en particulier dans l'industrie du camionnage, les utilisateurs du réseau routier. Je reviens à cette dimension de ceux qui excèdent ce qui n'est pas autorisé, entraînant des conséquences néfastes sur le réseau, mais aussi sur la concurrence dans le milieu du transport.

Cette commission parlementaire nous permet

à nouveau de faire état d'une situation qui fait perdre des centaines de millions de dollars annuellement au Trésor public. L'assouplissement des règles régissant le transport par camion a entraîné plusieurs conséquences néfastes au Québec dont une situation préjudiciable pour les entreprises structurées faisant affaire sur le territoire du Québec. Le fait d'accorder l'autorité en matière d'inspection à la Sûreté du Québec et aux corps policiers municipaux n'a pas amélioré la situation. L'expérience enseigne que ces corps n'exécutent pas avec efficacité le mandat qui leur a été confié. Entre l'autorité et la formation de la compétence, il reste une étape à passer.

L'objectif: le respect des lois. L'Association du camionnage du Québec réclame en conséquence et depuis longtemps du gouvernement la création d'un corps de sécurité routière dont les membres seront dotés de la formation pertinente, des moyens appropriés et de l'autorité nécessaire pour s'assurer du respect et de l'application des articles du Code de la sécurité routière et de la Loi sur le camionnage. En raison de la complexité de la réglementation et de l'importance de l'industrie dont elle encadre les opérations, il est devenu impératif de former une équipe spécialisée dont la mission sera de voir à l'application des lois et règlements dans le secteur routier, de manière à assurer une bonne santé économique à notre industrie, la sécurité des citoyens, le bon état des routes et l'apport de revenus importants au Québec. Cela lui permettra de compléter sa politique routière et d'avoir les moyens de l'entretenir. Ce corps de surveillance devra relever du ministère des Transports. Si cette nouvelle unité réussit à faire respecter les lois et les règlements, l'afflux d'argent qui en découlera servira très largement à le financer. Plus encore, il en résultera des économies substantielles, en termes de conservation du réseau routier.

Nous réclamons également du gouvernement l'implantation d'un véritable réseau de postes de vérification dans tout le Québec, y compris aux frontières et je dirais particulièrement aux frontières. Nous entendons par là non seulement les opérations de pesage, c'est un effort qu'a consenti le ministère des Transports depuis des années et qui, je pense, a atteint ses objectifs, mais un contrôle de tous les aspects du camionnage, soit l'immatriculation, le permis de transport, les taxes sur le carburant et les permis spéciaux de circulation. Les exemples ne se comptent pas, MM. et Mmes les membres de la commission, de transporteurs qui enfreignent les lois sur les permis spéciaux de circulation, qui circulent avec des véhicules hors normes, qui détériorent notre réseau routier et qui menacent la santé des entreprises de transport qui fonctionnent dans un cadre réglementaire. Il est donc important que les policiers soient capables de faire la différence entre les 60 configurations de véhicules édictées dans le règlement et qui prescrivent à chacune une charge à l'essieu

différente, selon la configuration et l'espacement des essieux. Il n'y a pas un policier, s'il n'est pas formé adéquatement, en mesure de faire cette distinction.

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

M. Bréard: La conclusion?

Le Président (M. Saint-Roch):... de conclure, M. Bréard, s'il vous plaît.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que la présentation est importante. Quant à moi, je laisserais M. Bréard terminer la lecture de son mémoire. Prenez le temps sur celui du gouvernement. Je poserai les questions qui s'imposent par la suite.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il consentement? Nous pouvons poursuivre, M. Bréard.

M. Bréard: En Invitant le gouvernement à mettre de l'ordre dans le transport routier au Québec, nous poursuivons deux objectifs. Premièrement, nous visons à éliminer du système les transporteurs illégaux qui menacent la santé économique de l'industrie du camionnage et qui contribuent à détériorer, par le non-respect des lois, le réseau routier du Québec. Deuxièmement, nous recherchons également le respect de l'équité fiscale pour les contribuables qui ont à payer la facture du développement et de l'entretien du réseau routier. Contrairement à ce qu'on pense généralement, les utilisateurs du réseau routier, automobilistes et transporteurs, paient plus qu'amplement leur juste part de son entretien et de son développement. Les critiques et les exigences à leur égard seraient beaucoup moins virulentes si l'on comprenait que les fonds destinés à la réfection des routes ne proviennent pas de la contribution fiscale de l'ensemble des citoyens, mais bien du secteur concerné. On cite les chiffres concernant les taxes sur l'essence et les taxes sur les carburants. En 1984, elles ont fourni, à elles seules, en Ontario, au Québec et au Manitoba, 107 %, 115 % et 129 % des sommes allouées à la construction et à l'entretien des routes. Au moyen de taxes sur les carburants, le gouvernement fédéral perçoit un montant annuel de 4 000 000 000 \$ et la taxe d'accise rapporte 2 800 000 000 \$.

On reste donc bouche bée à la lecture d'une étude sur l'infrastructure routière publiée l'an dernier par l'Association des routes et transports du Canada. De l'avis de ses auteurs, le dernier déficit des budgets de financement des

routes au Canada se chiffrerait à un minimum de 1 800 000 000 \$. C'est en effet le montant minimal additionnel qui aurait dû être attribué en 1986 afin seulement de maintenir des conditions de conduite acceptables sur les routes, rues et ponts existants au pays. L'étude estime que les sommes allouées pour l'entretien du réseau routier actuel du Canada par les trois niveaux de gouvernement totalisaient 6 500 000 000 \$ en 1986, tandis qu'elle évalue les besoins réels à 8 300 000 000 \$ pour la même période. L'écart entre ces besoins et les dépenses effectuées est énorme. Les gouvernements sont mal placés pour prétendre qu'ils n'ont pas les fonds suffisants pour financer ce secteur. C'est pourquoi je disais au ministre que notre endossement à un cent le litre passait aussi par un plan qui avait une vision plus globale. Les revenus des taxes versées par les utilisateurs sont tout simplement allés ailleurs.

En somme, ce que notre association tient à préciser, c'est que les transporteurs routiers de marchandises veulent bien faire leur part dans ce dossier et même, comme nous l'avons déjà dit, appuyer le ministre dans le cas de certaines solutions financières qu'il pourrait proposer. Par contre, de concert avec les automobilistes et les autres utilisateurs, il réclament que les gouvernements réinvestissent d'abord équitablement dans notre réseau routier les revenus qu'ils ont contribué à générer. Déjà, d'ailleurs, les transporteurs québécois sont doublement pénalisés. Qu'il suffise de mentionner les sommes considérables qu'ils doivent déboursier annuellement pour l'augmentation de l'usure et les bris mécaniques occasionnés par la détérioration du réseau routier.

Pour toutes ces raisons, l'Association du camionnage du Québec réclame donc un meilleur contrôle des taxes sur les carburants, un meilleur contrôle de la pesanteur des véhicules, l'immatriculation établie en fonction du nombre d'essieux. C'est une demande qui a déjà été accordée par le ministère. En ce qui concerne l'immatriculation, on pense que c'est une demande banale, mais, lorsque le ministre a reçu la visite des voituriers remorqueurs à son bureau de l'Assemblée nationale, on a constaté que les véhicules étaient immatriculés en Ontario. Donc, il y a des problèmes graves dans la gestion des fonds publics à ce niveau-là. Il faut penser que ce ne sont pas des choses banales quand on lit: On veut une immatriculation qui soit contrôlée au Québec. C'est très important. L'association réclame également un contrôle efficace de la sécurité par la surveillance du nombre effectif d'heures de conduite et par des vérifications mécaniques plus poussées et un meilleur contrôle des obligations sociales des transporteurs illégaux en ce qui a trait aux redevances à la CSST, à l'impôt et à la Régie de l'assurance-maladie.

Le gouvernement doit donc se doter d'une stratégie de contrôle routier et déterminer clairement ses priorités d'intervention.

L'Association du camionnage du Québec est disposée à travailler en collaboration avec tous les intervenants, que ce soit pour régler le problème de la circulation à Montréal ou encore pour améliorer la qualité de notre réseau routier dans l'ensemble du Québec. Pour assurer à la population du Québec un éclairage complet de la situation qui prévaut dans le transport routier des marchandises et pour permettre aux intervenants de suggérer au gouvernement des avenues comme celles que nous venons d'évoquer trop brièvement, nous souhaitons la tenue, à brève échéance, M. le ministre et les membres de la commission, d'une commission portant essentiellement sur l'industrie du transport routier au Québec. Il importe de rétablir rapidement un ordre logique dans ce secteur important de l'activité économique, d'autant plus que la compétitivité des PME québécoises, dans un contexte de libre-échange, est tributaire de la vitalité de notre système de transport routier. Le gouvernement du Québec ne peut pas laisser se perpétuer des injustices pour lesquelles les contribuables québécois doivent toujours payer la note.

Je vous remercie, MM. et Mmes les membres de la commission.

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

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je veux remercier les représentants de l'Association du camionnage du Québec pour le mémoire qu'ils ont présenté très habilement. Je comprends qu'il y a une bonne partie du mémoire qui fait davantage allusion au développement, mais au développement du contrôle routier, et que l'Association du camionnage saisit toujours les bonnes occasions de nous rappeler un certain nombre de choses quant à ce contrôle. (16 h 45)

Commençons d'abord par le plan de transport lui-même. Vous êtes, si je comprends bien, des Inconditionnels des voies de ceinture, tant par le nord que par le sud. On a parlé de 15 % de camions qui transitent ou de trafic qui transite par le Métropolitain actuellement. D'après vous, quels seraient les effets directs de la réalisation de la 25, de la 440, de la 13 et de la 30 sur le boulevard Métropolitain dans la mesure où ce serait réalisé vu par les camionneurs?

M. Bréard: Du point de vue du camionnage, c'est bien important de considérer que 15 %, c'est une unité de véhicules de transport. Un véhicule de transport de 45 pieds, un train routier ou un camion, cela représente deux, trois, quatre fois le même véhicule parce qu'on parle d'un transporteur routier. La mobilité d'un véhicule lourd sur le Métropolitain n'est pas équivalente à la mobilité d'un véhicule automobile. Quand on parle d'une unité de véhicules

automobies de 15 %, il faudrait peut-être le voir dans des proportions plus considérables parce que la fluidité des véhicules lourds sur l'autoroute Métropolitaine ou dans le centre-ville est inconcevable pour les transporteurs routiers de marchandises. On ne connaît pas la proportion. Justement, quand on dit que les commissions de transport ont toujours des chiffres à donner, qui viennent des fonds publics parce que vous en financez toujours une bonne partie, et quand nous, on dit que la priorité devrait également être de donner des chiffres aussi exacts en ce qui concerne le transport des marchandises, ça devrait nous permettre de les évaluer dans un meilleur volume. Je ne sais pas vraiment ce que ça pourrait être en tant que volume, mais ça peut être suffisamment considérable pour décongestionner le trafic à Montréal et surtout sur le Métropolitain.

M. Côté (Charlesbourg): Quelle est, d'après vous, la priorité d'intervention quant à la voie de ceinture entre la 25 et la 30?

M. Bréard: Considérant que dans l'arrière-salle c'est plein de gens de Laval...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bréard:... je pourrais penser à dire la 25, mais il y en a plusieurs, et les gens de la rive sud vont venir jeudi. Je dirais que la 30 est peut-être la priorité la plus importante considérant le trafic entre l'Ontario et les États-Unis, qui préoccupe beaucoup les transporteurs routiers, et entre l'Ontario et les Maritimes. Quelle que soit la voie de ceinture, qu'elle soit par le nord ou par le sud, il faut qu'il y en ait une qui soit suffisamment fluide pour amener le trafic entre les deux endroits, et la 30 nous apparaît comme une des voies importantes, en tout cas à être "priorisée" par le gouvernement du Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, ce que je comprends, c'est que vous souhaitez les deux le plus rapidement possible. Et ce que j'ai compris dans votre intervention, c'est que vous souhaitez que l'on fasse les voies de ceinture avant même d'intervenir sur le Métropolitain.

M. Bréard: Bien, avant qu'il s'écroule. J'espère qu'il ne s'écroulera pas avant qu'on entreprenne sa réfection. C'est bien certain que, s'il peut tenir encore un bout, il faudrait qu'on fasse ça. Mais, si vous me dites qu'il va s'écrouler avant qu'on entreprenne sa réfection, on va le faire en même temps. Mais la priorité, c'est qu'on ne saurait entreprendre sa réfection sans qu'on ait prévu au moins des voies de ceinture.

M. Côté (Charlesbourg): À tout le moins, je pense que lorsqu'on a planifié des interventions sur le Métropolitain et sur la 20, à l'échangeur

Saint-Pierre et Turcot, ce n'est pas par caprice. C'est par nécessité et c'est aussi par sécurité, et nous devons donc réaliser ces travaux avant même de finaliser, dans la mesure où on le fait, les voies de ceinture nord et sud. Donc, ça aura une importance capitale et assez phénoménale, merci, sur le plan du trafic pour tout l'ensemble de la communauté urbaine et en particulier pour le camionnage.

Vous avez parlé - et je ne voudrais pas insister trop longuement là-dessus - du contrôle routier. Comme vous en avez parlé, je ne pense pas qu'on puisse le laisser en plan. Votre préoccupation a toujours été de dire: S'il y a des réglementations, il faut qu'il y ait un contrôle très sévère et très serré. Le cheminement fait au fil des années avec le ministère des Transports visait d'abord à faire le ménage de la réglementation, à adopter notre loi et à s'assurer que les corps policiers aient entre les mains tous les instruments pour être capables de faire leur travail. Est-ce que je me trompe en disant que le constat que vous faites, c'est qu'ils ont des instruments entre les mains, mais qu'ils ne sont pas appliqués ou à peu près pas?

M. Bréard: Ils ont effectivement tous ces instruments réglementaires et techniques pour le faire. Je pense qu'avec les comités composés de fonctionnaires du ministère on a pu tirer cette conclusion-là; Il reste cependant qu'il faut l'appliquer. Mais il y a une chose qui est bien importante. Dans la dimension du contrôle routier, 1 y a le contrôle du Code de la sécurité routière et les agents de la Sûreté du Québec sont bons là-dedans. Ils connaissent ça. Quant au contrôle économique du transport routier, 1s ne sont pas équipés et ils ne connaissent pas ça. On n'a pas vraiment formé ces gens-là à faire la job.

Comme je vous l'ai dit, il y a 60 configurations de véhicules avec espacement d'essieux, chaque véhicule a sa charge à l'essieu, et 1 y a des permis spéciaux de circulation. Si quelqu'un n'est pas spécialisé et n'est pas formé par le ministère des Transports et qu'il ne fait pas ça à tous les jours, il n'est pas capable d'appliquer cette réglementation et de contrôler en plus le permis de "fuel tax", la taxe sur l'essence. Donc, la Sûreté du Québec et les corps policiers sont faits et conçus pour contrôler la sécurité routière. Cette dimension, on y goûte parce qu'Us ne nous manquent pas. À chaque fois qu'il manque une lumière ou qu'il n'y a pas telle chose dans le camion, il y a infraction et les points d'inaptitude y passent. Mais, en ce qui concerne le contrôle routier des véhicules hors normes, ils ne savent pas ou à peu près pas. C'est donc cette dimension du contrôle routier qu'il faut envisager le plus rapidement possible, et les règlements existent.

M. Guay (Jean-Guy): Ce qu'on voudrait aussi, M. le ministre, c'est que les postes de

pesée ne servent pas qu'à la pesée des véhicules lourds, ils pourraient aussi servir pour le contrôle, la vérification des permis et des certificats d'enregistrement des camions et aussi pour la vérification mécanique. On s'aperçoit qu'il y a des postes de pesée qui sont nouveaux de sept à huit mois; alors, ça n'a aucune influence sur l'industrie actuellement, sur la réglementation. Vous avez des postes de pesée où l'aire de stationnement est assez considérable. Ce qu'on voudrait, c'est que, si la balance ne fonctionne pas, d'autres vérifications pourraient être faites à ces postes de pesée.

M. Côté (Charlesbourg): Si je comprends bien, vous souhaitez un élargissement des pouvoirs dévolus à un poste qui irait au-delà de sa fonction de peser les véhicules et davantage aller vers la vérification de tous les permis nécessaires de même que la vérification mécanique de chacun des véhicules. Vous demandez un élargissement de la responsabilité.

M. Guay: Oui. Ce serait une méthode, entre autres. Dernièrement, on demandait comment éduquer l'expéditeur. Je crois que ce serait une bonne manière d'éduquer l'expéditeur et d'éduquer le transporteur, l'industrie du transport. On a une industrie du transport et, dans les années qui viennent comme dans les années passées, on veut être professionnels, vraiment. Par exemple, un camion arrive à la balance avec une surcharge d'au-delà de 7000 à 6000 livres, et vous appelez l'expéditeur à venir décharger cette marchandise. En même temps, il y aurait une éducation pour les deux dans cette opération.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Bréard.

M. Bréard: Il faudrait que le transporteur québécois soit aussi impressionné par la police du Québec que par celle des États-Unis. On ne rentre pas impunément aux États-Unis comme dans une auberge espagnole. On n'a pas ce qu'il faut, on ne passe pas. Ici, au Québec, les Américains rentrent, les Ontariens, tout le monde, mais personne ne respecte la réglementation. Même les Québécois se disent: Avec le contrôle qu'on a au Québec, on peut se permettre d'avoir des véhicules immatriculés ailleurs et on va faire du transport quand même. Donc, il faut que ce soit clair que la réglementation est là pour être appliquée, ici comme ailleurs.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai bien compris que c'était un contrôle plus économique qu'il fallait faire et que les gens soient formés en conséquence, en particulier les corps policiers. Ce que je comprends, c'est que vous revendiquez un corps policier qui ne ferait que ce travail et qui serait indépendant de la Sûreté du Québec.

M. Bréard: Un corps spécialisé par le **ministère des Transports, pas nécessairement**

policier.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Guay.

M. Guay: Lorsqu'on parle des aires de pesée, il n'est pas nécessaire que ces aires de pesée aient une balance. On peut toujours les appeler des aires de vérification sans qu'il y ait une balance. À ce moment, les coûts sont beaucoup moindres et la police de la route ou la police des transports serait beaucoup plus efficace et, en même temps, on aurait une Industrie beaucoup plus professionnelle.

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

Je vais maintenant reconnaître M. le député de Lévis.

M. Garon: Merci, M. le Président. Il me fait plaisir de voir les gens de l'Association du camionnage du Québec. Je suis content de voir la franchise avec laquelle vous... Les Américains disent habituellement "candidelement" quand les gens parient comme ils pensent.

J'aimerais vous poser une question dans le même ordre d'idées. Quand il y a eu l'adoption de la Loi sur le camionnage ou le Code de la sécurité routière, vous êtes venus nous dire: Notre appréhension, ce n'est pas ça; si c'est appliqué légalement pour tout le monde, on va être heureux. Cela fait plus d'un an que ça a été adopté. Vous avez commencé à en dire un mot. Quel est votre commentaire après un an d'application du Code de la sécurité routière?

M. Guay: Pour l'industrie du transport en général, en ce qui regarde les Québécois - je ne vous dis pas les Américains ou les Ontariens qui n'ont pas tellement suivi ou qui retardent l'émission de permis - pour l'industrie québécoise, la petite et moyenne industrie, cela a été un bienfait. Mais là où on n'a pas eu le résultat voulu, c'est dans l'application du Code de la sécurité routière. On a parlé d'une déréglementation; pour nous, on voit un assouplissement, mais cela a été remplacé par plusieurs règlements du code de la sécurité canadienne et du code de la sécurité du Québec, et c'est ça qui n'est pas en application actuellement. Ce qu'on voudrait, c'est que le ministère des Transports soit muni d'un corps policier assez strict, formé, pour que le Code de la sécurité routière, ainsi que la loi et tous les règlements qui en découlent qui concernent notre industrie du transport soient observés très strictement.

M. Bréard: il y a un élément, M. le député, qui est important. Les corps policiers et le ministère des Transports ont deux réglementations distinctes: le Code de la sécurité routière et la Loi sur le camionnage. Le corps policier est mandaté pour faire appliquer les deux et il est **excellent dans le Code de la sécurité routière à**

certain égard. Quand ils font des blitz, ils ne manquent pas grand monde. Mais, en vertu de la Loi sur le camionnage, jamais ils ne font un contrôle important. Et c'est dans la Loi sur le camionnage la réglementation sur les pesées, les permis nécessaires, les véhicules utilisés, les heures de service, les redevances à la CSST, l'essence, la taxe sur les carburants. Bref, celui qui passe à côté de ça a 40 % d'obligations sociales de moins à payer et il est capable de concurrencer 40 % moins cher, effectivement avec l'aval des autorités, puisqu'il peut circuler impunément sur les routes du Québec.

Donc, c'est sous cet aspect-là qui faut que les corps policiers soient formés pour contrôler, et c'est compliqué. Je vous le dis, c'est compliqué, ce n'est pas facile de demander à un corps policier d'appliquer le Code de la sécurité routière et les dimensions de la Loi sur le camionnage. Là-dessus, je pense que c'est un raté. En ce qui concerne la Loi sur le camionnage, on peut dire que c'est un raté de première classe.

M. Guay: Depuis sept à huit mois, on assiste, à toutes les trois semaines, à un accident où un camion est impliqué. Si on analyse ce qui est arrivé, ce sont les freins. Encore hier, dans le parc, un morceau de granit de 25 000 livres sur la route. Cela a-t-il du bon sens? La réglementation, l'arrimage... Si ce camion avait pu être vérifié dans un poste de pesée ou un poste de vérification avant L'Étape, cela ne serait probablement pas arrivé. On en voit des accidents. On en a vu sur la rive sud où il y a eu deux morts. On en a vu à Saint-Lambert où il y a eu un mort; un camion lourd circulait sur une voie secondaire. Quelle réglementation y a-t-il eu à ce moment? S'il y avait eu une vérification, 8 n'y aurait pas eu de morts et aussi probablement que des accidents coûteux pour l'industrie auraient été évités.

M. Garon: Quand vous comparez l'application de la loi au Québec avec celle des États-Unis - vous en parlez tantôt - ou de l'Ontario, en quoi est-elle plus relâchée? Qu'est-ce qui, en termes d'application de la loi, vous frappe, comme camionneur, quand vous allez aux États-Unis et quand vous êtes ici?

M. Guay: Aux États-Unis, ce qui nous frappe dans la circulation, c'est vraiment la sévérité des divers corps policiers, qu'il s'agisse de la vérification de la taxe sur le diesel, des pneus, des permis, de la pesanteur, de l'arrimage. Certains États demandent un permis semblable au ICC en plus de demander un permis de diesel et un permis de circulation. C'est la sévérité pour des documents aussi simples et pour un montant de 5 \$ mentionnant le numéro du permis, le numéro du camionneur enregistré aux États-Unis, ce qu'ils appellent le USDOT, United States Department of Transportation. Ça, c'est impor-

tant. Alors, on pourrait dire que c'est simple, mais ils sont sévères.
(17 heures)

M. Bréard: La stratégie d'intervention aussi. Vous pouvez vous promener à l'intérieur des États américains assez impunément si vous avez traversé la frontière, parce que leur stratégie d'intervention, c'est aux frontières. Ils se tiennent près des frontières; tous ceux qui entrent aux États-Unis sont vérifiés systématiquement et ils doivent montrer patte blanche. La probabilité de circuler aux États-Unis en passant aux frontières est assez faible. Au Québec, il n'y a pas de contrôle; n'importe qui entre. Les Américains viennent même vérifier les entreprises de transport du Québec qui font du trafic aux États-Unis, sur le territoire, à leur siège social. Il y a des inspecteurs du DOT qui viennent ici et font l'inspection de vos déclarations de milage, de taxes ou de carburant, de ci et de ça. Ils inspectent les livres de la compagnie ici, au Québec, à Montréal. Ils n'ont pas l'autorité, mais, si on ne leur permet pas de faire leurs vérifications, ils en prennent l'autorité aux frontières: Vous restez ici. Donc, ils ont une sévérité et une stratégie de contrôle. Une fois que vous avez passé le poste de contrôle, vous faites ce que vous voulez. Ils ne gaspillent pas leurs énergies à circuler tous azimuts à l'intérieur des États; ils se tiennent aux postes frontières et ils vérifient systématiquement tout le monde.

M. Guay: S'ils n'ont pas le droit de percevoir ici, à l'intérieur du Québec, aussitôt que le camion ou l'unité a passé la frontière, il pourrait, aux États-Unis, faire l'objet de saisie, être empêché de continuer sa route ou retourné tout simplement au Canada. C'est cette sévérité.

Vous parlez de l'Ontario. En Ontario, on peut circuler facilement sans permis, mais la province met l'accent sur le Code de la sécurité routière. Il y a des unités de la Sûreté de l'Ontario qui ont été formées à cet effet et qui vérifient même l'épaisseur des pneus, les freins avant du tracteur ou du camion, le chargement, les heures.

M. Bréard: De ce temps-là, l'Ontario n'est pas un exemple à donner en matière de transport. Ils n'ont même pas fini d'adopter leur loi sur la déréglementation, tel qu'Us s'étaient engagés à le faire depuis des années. Ce n'est pas un exemple dont on peut s'inspirer.

M. Guay: Ici, au Québec, je crois que les permis ont été donnés, dans une proportion de 95 %, à des transporteurs québécois, tandis qu'actuellement, en Ontario, c'est dans une proportion d'au-delà de 50 % que les Québécois ont envahi les gazettes officielles de l'Ontario pour des demandes de permis. Alors, ça va assez bien. Si jamais il y a un débouché ou si la loi est plus souple, moins sévère, je crois que les

Québécois vont trouver leur place en Ontario.

M. Garon: Souvent, les camionneurs arrêtent aux mêmes endroits et placotent ensemble. Quels sont les commentaires que font les camionneurs américains concernant l'application de la loi au Québec?

M. Bréard: Je ne me suis pas arrêté bien souvent, là.

M. Guay: Dans les "truck stops", qu'on pourrait appeler, les endroits où les camions arrêtent, il y a certains transporteurs américains qui n'osent pas traverser au Québec, d'abord, parce qu'ils ne parlent pas français et parce que c'est assez compliqué lorsque la Sûreté du Québec les arrête, par exemple, lorsqu'on exige un cautionnement immédiat, un montant d'argent immédiatement. C'est vraiment du trouble pour eux de venir au Québec actuellement. Par contre, ils peuvent demander des permis. Ceux qui ont des permis et qui opèrent raisonnablement et logiquement s'organisent pour avoir au Québec des représentants qui parlent français. Ils organisent leur industrie qui fonctionne aussi bien qu'une compagnie québécoise qui s'installe aux États-Unis.

M. Bréard: Sur le plan légal... Il y a aussi des transporteurs québécois et canadiens qui, pour des raisons fiscales, ont oeuvré aux États-Unis. On avait souligné le problème aux autorités du ministère, à savoir qu'ils entraient au Québec impunément avec un "trip permit" de la Régie de l'assurance automobile. Donc, on ne vérifiait pas s'ils avaient le permis du ministère des Transports. Il y a aussi ça. Il y a une certaine partie des transporteurs américains qui viennent au Québec sans se préoccuper de la réglementation. Le plus important, c'est que des transporteurs québécois et canadiens, comprenant cette astuce, déménagent leurs pénates de l'autre côté de la frontière pour des raisons fiscales. Ils traversent en se faufilant à travers les trous de la loi. C'est ça qu'il faut empêcher.

M. Garon: Concernant les commentaires que vous avez faits au ministre sur ces questions, il a dit qu'il a un objectif important, c'est l'économie et la rationalisation des ressources. Pensez-vous que deux voies de contournement sont indispensables pour décongestionner le boulevard Métropolitain?

M. Bréard: Pas seulement le Métropolitain, mais tout le centre-ville de Montréal. Actuellement, il n'y a pas beaucoup d'alternatives. Un camion en transit qui vient de l'Ontario vers les Maritimes, ou vers le nord-est des États-Unis, doit absolument passer par le Métropolitain, il n'y en a pas d'autres, et par le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. Il faut absolument donner d'autres alternatives. Il faut éviter de passer

dans le centre-ville de Montréal.

M. Garon: Est-ce qu'il faut deux voies de contournement, une au nord et une au sud?

M. Bréard: C'est pour cela que je disais tantôt que, si j'avais le choix, je dirais que c'est la 30 qui est la voie prioritaire pour nous, parce que c'est celle qui permet la meilleure fluidité entre l'Ontario et les Maritimes et entre l'Ontario et les États-Unis. Elle est au sud de Montréal, elle permet le contournement par Valleyfield et elle s'en va directement rejoindre la 20 vers les Maritimes et vers les États-Unis aussi, où sont toutes les voies d'embranchement vers les États américains.

M. Garon: Quand vous dites qu'une voie de contournement est nécessaire pour le trafic des marchandises, essentiellement vous référez toujours à du transit, quelqu'un qui passe à travers, qui vient de l'Ontario ou des États-Unis. Est-ce à cela que vous référez principalement?

M. Bréard: On cherche par tous les moyens d'éviter que les gens qui n'ont pas affaire dans nos jambes à Montréal soient là. C'est ce qu'on cherche. On dit: Ceux qui ont affaire là, on ne peut pas les envoyer, mais ceux qui n'ont pas affaire là pourraient-ils passer ailleurs pour nous laisser circuler librement dans Montréal? C'est ce qu'on veut. On veut améliorer le transport à Montréal, mais on veut éliminer le plus possible les emmerdements, et ils en sont un, un colossal d'ailleurs. Il faut qu'ils passent ailleurs pour permettre une meilleure fluidité sur l'île et dans tout le réseau et de façon qu'on puisse éventuellement demander une politique de transport intégré, c'est-à-dire une livraison de nuit, à certaines heures et dans certains quartiers, pour que cet ensemble de mesures permette d'augmenter la productivité de tout le réseau de transport.

M. Garon: Quel est le pourcentage du trafic lourd, les camions lourds en transit qui circulent le jour et la nuit? Y a-t-il eu des études à ce sujet? On parle d'un pourcentage, 15 %, qui n'a pas à aller à Montréal ou qui ne vient pas de Montréal. Vous avez fait la distinction entre les différentes formes de trafic, les différentes formes de camions. Quel pourcentage est, pour vous, du trafic lourd et quel est le pourcentage, d'après les habitudes, je ne sais pas si vous avez des données à ce sujet, de ceux qui voyagent... J'ai remarqué que des gros camions, on en rencontre en sacrifie la nuit et beaucoup moins le jour. Quel est le pourcentage? Y a-t-il des études là-dessus?

M. Bréard: Ce qui nous impressionne d'ailleurs, c'est que chaque fois qu'on vient discuter avec des gens, en commission parlementaire ou ailleurs, nous faisons toujours office de

parents pauvres, parce que nous n'avons jamais d'études pour dire exactement quel est le flux de circulation, alors que les communautés de transport ont beaucoup de fonctionnaires capables de livrer, à coup sûr, tous les détails. Ce qu'on dit au ministère des Transports, c'est qu'il y a un problème dans le financement des études de trafic des personnes versus celui des marchandises. L'effort du ministère des Transports depuis des années est louable, mais on n'a pas autant de moyens financiers pour faire ces études, qui nous manquent désespérément pour pouvoir le dire avec certitude, que toutes les commissions de transport qui nous plaquent leurs études comme cela, avec des chiffres précis. Nous fonctionnons par agrégat, par volume estimé, mais nous n'avons pas vraiment d'études précises. Et c'est ce qu'on voudrait, véritablement le préciser. Quand on parlait du plan d'intervention, on disait qu'il faut que ces études soient clairement établies pour permettre au maire de Montréal et à ses élus de pouvoir argumenter avec logique. On a des agrégats, 15 %, mais 15 % multipliés par quatre, parce que c'est un camion de 53 pieds, cela fait plus de 15 %. Donc, on n'a pas vraiment d'études très précises, et c'est ce qu'on déplore dans les études qui soutiennent l'argumentaire du transport en commun collectif routier des personnes, quand on dit...

M. Garon: Avez-vous vu des études américaines là-dessus? Est-ce qu'il y a des études sur...

M. Guay: Oui, 1 y a des études américaines sur...

M. Garon:... le comportement du camionnage aux États-Unis?

M. Guay: Sur le comportement de la ville de Boston, par exemple, oui, Os ont fait plusieurs ceintures alentour. Il y a des études faites par l'Université Harvard et par un Franco-Américain qui a déjà fourni ce genre d'études il y a environ quatre ou cinq ans. Il s'agirait de correspondre avec lui et les demander. À la suite de cela, on voit que les voies de contournement de Boston sont là, ont été faites. Si on parle de volume, vous pariez de 15 %, M. Garon. Si on avait pu prendre le volume d'une unité, cela aurait pu monter jusqu'à 30 %. On a parlé, tout à l'heure, des coûts pour les transporteurs de prendre le boulevard Métropolitain qui est souvent bloqué par la circulation. On est rendu avec des conventions collectives où on nous dit: Lorsque ce sera pour une longue distance, vous circulerez au mille parcouru mais, à la minute où vous arriverez au tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine et pour circuler sur le boulevard Métropolitain, cela va tomber à l'heure. Alors, vous voyez l'avenir! Comme vous l'avez dit tout à l'heure, dans les années 2000 et avant, cela va

être épouvantable en coûts, alors qu'on a assisté à un assouplissement des tarifs et de la réglementation et que la concurrence est excessivement forte. Ce sont des coûts qu'on peut empêcher, si jamais on peut libérer le boulevard Métropolitain d'un certain nombre de camions, que ce soit en transit, locaux ou encore de longues distances, des différentes régions du Québec. Je crois que c'est important que la vole de ceinture, surtout l'autoroute 30, soit faite.

M. Bréard: Il faut s'imaginer qu'un véhicule de 48 pieds sur la rue Sainte-Catherine, c'est moins mobile que quatre véhicules automobiles. Cela ralentit pas mai plus la circulation que quatre automobiles.

M. Garon: Ce que je voulais dire, au fond, c'est que celui qui n'a pas le choix d'y aller, 1 n'a pas le choix; mais j'imagine que celui qui a le choix, il ne doit pas s'organiser pour passer là aux heures de pointe à moins d'être bien mal pris. Il doit essayer de passer en dehors des heures...

M. Briard: C'est ce qu'on dit dans le plan global et on l'a souligné au ministre et à ses fonctionnaires depuis longtemps: il faut que les expéditeurs soient eux aussi responsabilisés dans cette affaire. Si on a une politique globale qui dit que la livraison doit se faire après 18 heures au centre-ville, cela va être clair et l'expéditeur ne l'exigera pas du transporteur. Actuellement, quand bien même on lui dirait qu'on ne veut pas y aller, il va en trouver un autre pour y aller. C'est comme lorsqu'on lui dit qu'on ne charge pas en "overweight" ou en charge supplémentaire; i trouve toujours quelqu'un pour le faire et on n'est jamais capables de le faire condamner par la Sûreté du Québec parce que c'est difficile à prouver. Donc, tant que l'expéditeur ne sera pas impliqué dans les pénalités liées à l'utilisation d'un transporteur non réglementaire, on va toujours avoir ce problème. C'est pour ça qu'on dit: Un plan global d'intervention doit prévoir une responsabilité pour tout le monde et un règlement uniforme.

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

M. Garon: J'ai remarqué...

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse, M. le député de Lévis, mais, malheureusement, le temps est écoulé. Sur ceci, j'aimerais remercier l'Association du camionnage du Québec pour son apport aux travaux de la commission.

Je demanderais maintenant à l'Association québécoise du transport et des routes de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît. Permettez-moi, dans un premier temps, de vous souhaiter la bienvenue aux travaux de cette commission. Je demanderais au porte-parole de l'association de

bien vouloir s'identifier ainsi que les gens qui l'accompagnent pour le bénéfice des parlementaires.

Association québécoise du
transport et des routes

M. Hargreaves (Daniel): Merci beaucoup. Bonjour, M. le Président, M. le ministre, mesdames et messieurs les membres de cette commission. Mon nom est Daniel Hargreaves; je suis le président de l'AQTR, l'Association québécoise du transport et des routes. Cet après-midi, je suis accompagné du vice-président à l'administration, à ma droite, M. Gérard Pelletier; à ma gauche, de M. Paul Ouimet, le secrétaire-trésorier de l'AQTR, et de M. Guy Paré, à ma droite, le directeur général de l'AQTR.

Comme préambule, si vous me le permettez, je vais vous donner quelques précisions sur notre association, l'AQTR. L'Association québécoise du transport et des routes, fondée en 1965, donc il y a près de 25 ans, regroupe quelque 900 membres qui oeuvrent dans le domaine du transport à travers le Québec. Il s'agit de professionnels et d'organismes impliqués dans le transport des marchandises et des personnes, donc dans le transport routier et dans le transport en commun. Ces membres se sont regroupés en vue de contribuer, par un effort commun, à l'amélioration des techniques du transport et des routes. (17 h 15)

Pour la présentation de son mémoire, en date du mois d'août 1987, à la commission parlementaire de l'aménagement et des équipements sur les infrastructures de transport en commun dans la région de Montréal, l'AQTR s'était préparée en organisant, notamment, un colloque sur les infrastructures de transport en commun dans le monde, leur financement, leur encadrement institutionnel et leur impact sur l'urbanisation. À cette fin, l'AQTR invitait à son colloque de juin 1987 des représentants de Toronto, de Washington, de Boston, de Lyon et de Hambourg, agglomérations de taille comparable à celle de la grande région de Montréal.

Cette fois, afin de préparer le présent mémoire, le rapport du ministère des Transports, intitulé "Le transport dans la région de Montréal - Plan d'action: 1988-1998", a été largement diffusé parmi les directions techniques de l'AQTR, soit les infrastructures de transport, la circulation et l'environnement, le transport des personnes, le transport des marchandises, la recherche et le développement et la sécurité dans les transports. Environ 50 copies du rapport intégral ont ainsi circulé parmi les quelque 125 personnes actives à l'intérieur de ces différentes directions. Depuis la diffusion du plan d'action, au mois d'août 1988, trois ateliers de consultation ont été tenus par l'AQTR: l'un portant sur la gestion de la qualité dans les infrastructures au Québec; un deuxième sur la circulation et l'environnement dans la région de Montréal et,

enfin, un troisième sur la recherche en sécurité routière. Les commentaires apportés par nos membres, lors de ces différentes réunions, font l'objet de considérations dans le mémoire que nous vous présentons aujourd'hui. Enfin, nous aimerions vous souligner que le présent mémoire a été sanctionné par le conseil d'administration de l'AQTR, lors de sa dernière réunion, le 18 janvier 1989.

En guise d'introduction, mentionnons que la tenue d'une deuxième commission parlementaire à 18 mois d'intervalle, sur des sujets qui se recoupent à plusieurs points de vue, démontre que l'enjeu est énorme et que le consensus est difficile à obtenir. La diffusion par le ministère des Transports du plan d'action sur le transport dans la région de Montréal, même s'il est perfectible, est certainement une preuve de la volonté du gouvernement d'agir dans ce dossier pour une meilleure qualité de vie des citoyens. D'autre part, l'acceptation des nombreux intervenants, intéressés à la problématique du transport, de venir dialoguer sur ce sujet avec les représentants de l'Assemblée nationale est aussi une preuve de leur volonté d'améliorer la qualité de vie dans la grande région de Montréal.

L'Association québécoise du transport et des routes n'a d'autre objectif que d'aider tous les intervenants, quels qu'ils soient, à la production et à l'achèvement d'un plan de transport cohérent qui réponde aux objectifs d'aménagement du territoire dans un cadre institutionnel et financier respectueux du mandat de chacun. Ce mémoire a été préparé dans l'espoir d'atteindre cet objectif.

Après un survol rapide des conclusions de notre mémoire de 1987, nous présenterons d'abord certains commentaires sur l'approche retenue dans le plan d'action et ferons par la suite quelques suggestions à l'ensemble des intervenants quant aux suites à donner à la réflexion suscitée par le ministère des Transports.

Nous croyons d'abord utile de rappeler certains éléments des conclusions de notre mémoire de 1987, conclusions qui demeurent toujours d'actualité.

Premièrement, selon l'AQTR, il est fondamental de situer les choix d'infrastructures de transport dans une perspective plus large d'aménagement du territoire, d'abord, puis de transport, ensuite.

Deuxièmement, il nous apparaît encore plus évident aujourd'hui que la confusion ou la stérilité des débats des dernières années et des derniers mois prend sa source dans un manque de clarté en ce qui concerne les objectifs que chacun des intervenants veut atteindre et, conséquemment, dans un manque de consensus.

Troisièmement, nous avons été témoin, au cours des 20 dernières années, de l'échec de plusieurs propositions gouvernementales ou municipales, causé par un empressement à vouloir mettre en place des structures institutionnelles

ou financières ou des infrastructures de transport sans réel souci de concertation.

Voici, maintenant, les commentaires de l'AQTR sur le plan d'action 1968-1998. Le plan d'action représente, selon l'AQTR, un effort louable, en exposant la problématique du transport dans la région métropolitaine de Montréal selon deux de ses composantes: le réseau routier et le transport collectif. L'AQTR est heureuse de constater que sa proposition de vision globale et régionale des deux réseaux de transport, telle que formulée dans son mémoire de 1987, a été retenue par le gouvernement et se retrouve dans le plan d'action 1988-1998.

Depuis le début des années soixante-dix, le gouvernement et les municipalités ont mis l'accent sur les transports collectifs, mais ont sans doute négligé le parachèvement et surtout la réhabilitation de certains tronçons autoroutiers. Le plan de transport cherche à rétablir un certain équilibre avec lequel l'AQTR est d'accord. Toutefois, l'AQTR estime qu'il est difficile, à la lecture du document, d'évaluer précisément comment les interventions préconisées, tant au plan de leur description que de leur ordre de priorité, résolvent les problèmes préalablement exposés. Ces interventions visent essentiellement la modernisation et le parachèvement des infrastructures amorcées dans certains cas 8 y a plus de 30 ans, ce qui peut être en soi un objectif louable, avec lequel l'AQTR est également d'accord.

Par contre, l'AQTR constate avec regret que le plan d'action n'aborde pas spécifiquement les conséquences des interventions proposées, et ce, que ce soit techniquement - les problèmes de congestion vont-ils s'estomper? - financièrement - le partage de la facture sera-t-il équitable? - ou environnementalement - la qualité de vie sera-t-elle améliorée? Il y a certes une évaluation du coût des travaux à faire pour compléter et améliorer les réseaux, mais a-t-on évalué ou tenu compte des conséquences sociales ou économiques du non-parachèvement de certains tronçons autoroutiers, de certaines lignes de métro ou de certaines lignes de train de banlieue?

Le document présente une liste de propositions concrètes et fort intéressantes pour le réseau routier et pour le transport collectif. L'AQTR n'a toutefois pas pu y constater clairement comment le parachèvement des deux réseaux se traduira par une structure intégrée de transport pour la région de Montréal. De plus, on semble négliger les autres modes de transport: aérien, ferroviaire et maritime, qui ont un impact non négligeable sur l'organisation des transports des personnes et des marchandises.

Les interventions proposées par le plan d'action portent, prioritairement, sur la conservation des acquis et sur les améliorations des infrastructures pour aborder, par la suite, le développement des réseaux. Cette approche ne peut que réjouir l'AQTR qui en avait d'ailleurs

fait la promotion dans son mémoire de 1987. Le plan d'action reprend une autre suggestion fort importante concernant l'amélioration de l'efficacité du réseau routier, soit la gestion informatisée de la circulation dans les principaux corridors autoroutiers. L'AQTR est d'avis qu'il existe, malheureusement, une certaine ambiguïté quant à la définition des catégories d'intervention en ce qui concerne la conservation, les améliorations et le développement des infrastructures de transport. Une définition plus claire conduirait à une meilleure évaluation des travaux et des impacts avec un étalement approprié des opérations séquentielles.

En ce qui a trait à l'aménagement du territoire, le plan d'action mentionne que le ministère des Transports s'est inspiré des propositions formulées par les différents groupes et organismes d'aménagement et de développement économique. Cependant, l'AQTR réitère son souhait qu'aucune décision pour le développement de nouvelles infrastructures ne puisse être vraiment justifiée que si elle s'appuie sur des objectifs complémentaires d'aménagement du territoire, idéalement agréés par l'ensemble des intervenants.

Par ailleurs, toujours sur l'aménagement du territoire, le plan d'action rappelle les grandes lignes de l'option préférentielle d'aménagement pour la région de Montréal, option que le gouvernement est à réviser actuellement. L'AQTR se demande quand la nouvelle option sera dévoilée et comment les propositions du plan d'action vont cadrer avec cette nouvelle option visant à orienter les actions des différents organismes gouvernementaux.

Depuis plusieurs années déjà, l'AQTR a un intérêt accru pour la sécurité dans les transports et s'est notamment prononcée à maintes occasions sur les mesures à prendre concernant cet aspect dans les travaux de construction et de réaménagement routier au Québec. Nous sommes heureux de constater que l'aspect sécurité a été considéré dans les propositions gouvernementales. Il est en effet impensable de proposer un réaménagement autoroutier sans tenir compte de l'élément sécurité.

Un autre aspect préoccupe grandement l'AQTR: la qualité de vie des citoyens et particulièrement celle de la partie centrale de l'agglomération. Le plan d'action souligne que les projets émanant des différents intervenants de la région de Montréal convergent vers la reconnaissance du caractère de service essentiel du transport collectif, pour les déplacements à l'intérieur de l'agglomération et, plus particulièrement, ceux vers la zone centrale de me de Montréal. Ces propos rejoignent les préoccupations de l'AQTR qui estime d'ailleurs que l'ensemble des réseaux, routier et collectif, desservant le centre-ville de Montréal doivent être conçus de façon intégrée, non seulement pour éviter son asphyxie mais également pour promouvoir son rôle économique concurrentiel en

Amérique du Nord. Ce qui n'exclut pas, selon l'AQTR, le fait de reconnaître l'existence et le développement d'autres centres d'activité économique complémentaire, tel que nous sommes à même de l'observer à Laval, Longueuil, Anjou et à Pointe-Claire, pour n'en nommer que quelques-uns.

Comme recommandations, à la suite de ces propos, l'AQTR n'a pas l'intention de proposer ou de choisir parmi les infrastructures identifiées dans le plan d'action, ni de faire des propositions quant au choix des interventions. Comme nous l'avons déjà souligné, nous ne disposons pas de tous les éléments essentiels à une prise de décision éclairée pour apporter des solutions complètes et adéquates aux problèmes de transport de la région de Montréal. D'ailleurs, l'AQTR ne croit pas que ce soit là son rôle.

(17 h 30)

Les choix incombent plutôt à l'ensemble des intervenants politiques, tant au niveau municipal que provincial, voire même fédéral, intervenants qui doivent, au préalable, décider des objectifs de qualité de vie de la collectivité régionale et définir les politiques d'aménagement qui en découlent.

À cette fin, ces intervenants doivent se concerter. Ce processus étant idéalement continu, la concertation doit nécessairement se faire par le biais d'un mécanisme permanent, comme c'est d'ailleurs le cas dans plusieurs agglomérations urbaines, ailleurs dans le monde, comparables à celle de Montréal. De cette concertation découlera un plan directeur d'aménagement, condition préalable essentielle à la préparation d'un plan directeur de transport, lui-même étant normalement un prérequis à l'élaboration d'un plan d'équipement.

Dans ce contexte, comme l'AQTR l'avait mentionné en 1987 et également dans son mémoire à la commission parlementaire de 1982, pour une solution permanente aux problèmes de transport de la région, l'AQTR recommande que le ministère des Transports voie immédiatement à la mise en place d'un organisme régional de transport. Cet organisme serait sous le contrôle des bailleurs de fonds, c'est-à-dire les municipalités et le ou les gouvernements. L'ensemble des modes de transport régionaux serait couvert, notamment le réseau routier et le transport collectif. Le mandat de cet organisme porterait essentiellement sur la planification et le financement des transports à l'échelle régionale, de même que sur la coordination des différents réseaux au point de vue de l'exploitation, la réhabilitation et le développement.

Quels que soient la structure retenue pour cet organisme régional de transport, son mandat et ses modalités d'opération, l'AQTR estime qu'il faut lui accorder les pouvoirs et les budgets appropriés pour qu'il puisse assumer efficacement ses responsabilités.

Par ailleurs, l'AQTR reconnaît l'importance et l'urgence de réaliser dans les plus brefs délais

certaines travaux essentiels en ce qui concerne la préservation des équipements et des infrastructures en place. À cette fin, en attendant la création de l'organisme régional proposé, l'AQTR recommande que le ministère des Transports se concertent immédiatement avec les différents intervenants impliqués pour convenir des interventions prioritaires à effectuer et pour assurer la coordination des travaux.

Enfin, dans le cadre d'un tel contexte institutionnel renouvelé, l'AQTR recommande que le financement requis implique les trois paliers de gouvernement: municipal, provincial et fédéral, et que la répartition des contributions financières se fasse selon les secteurs touchés, l'importance des travaux et l'impact des améliorations réalisées.

Quels que soient les scénarios envisagés pour solutionner les problèmes de transport de la région de Montréal, l'AQTR estime que le gouvernement du Québec doit avoir une vision d'ensemble de la problématique transport-aménagement et qu'à ce titre il doit assumer le leadership pour mettre en place les mécanismes de concertation appropriés.

En résumé, l'AQTR considère que les problèmes de transport dans la région de Montréal découlent d'un certain nombre de lacunes dans l'organisation des transports, comme, d'ailleurs, on le souligne dans le plan d'action. En conséquence, l'AQTR recommande: 1° la mise en place, dans les plus brefs délais, d'un organisme régional de transport; 2° la concertation immédiate des intervenants en vue de la réalisation planifiée et coordonnée des travaux urgents; 3° l'implication des trois paliers de gouvernement pour le financement requis.

Peu importent les scénarios retenus, nous considérons que le gouvernement du Québec doit assumer le leadership pour la mise en place des mécanismes appropriés.

Cela dit, l'AQTR reconnaît la difficulté d'en arriver à un consensus et, à cet égard, assure les intervenants de sa pleine et entière collaboration. Il serait bon de se rappeler que le transport n'est pas une fin en soi, mais un moyen d'améliorer la qualité de vie des citoyens. L'AQTR vous remercie de cette invitation et de l'occasion, qui lui a été donnée de participer à cette commission.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je veux remercier l'AQTR et, en particulier, son président de même que les gens qui l'accompagnent, pour cette deuxième contribution à la problématique des transports dans la grande région de Montréal. Comme il en a été fait état dans le mémoire actuel, l'idée de regrouper le transport routier et le transport en commun est une proposition qui avait été faite par l'AQTR,

en 1987, qui a été immédiatement prise en considération par le ministère des Transports, pour proposer cette vision globale d'un plan de transport pour la grande région de Montréal.

évidemment, on le sait par la présentation de M. Hargreaves, l'AQTR est un bassin - je ne voudrais pas trop vous enfler non plus - de matière grise, avec une expérience à la fois très partagée de fonctionnaires et de gens de l'entreprise privée. On peut donc très certainement s'y référer pour avoir certains éclaircissements ou certaines lumières.

Dans votre présentation, vous n'avez pas fait du tout allusion à ce qui se passe ailleurs, dans des situations à peu près comparables, bien que vous ayez eu l'occasion de tenir un colloque. Vous avez fait allusion à Lyon et à Washington. Je ne sais pas si Toronto était au colloque. J'aimerais peut-être vous entendre davantage, si c'était possible, sur votre perception des choses du point de vue de l'organisation à Toronto, sur le plan géographique, sur le plan de l'organisation même du transport, en comparaison avec ce qui pourrait se passer à Montréal, dans cette grande région métropolitaine, et sur les expériences valables qu'on pourrait tirer de Toronto.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Hargreaves.

M. Hargreaves: Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Écoutez, M. le ministre, il est toujours difficile, d'abord, de comparer. On peut s'inspirer, bien entendu, mais, quand on regarde la problématique du transport dans une région comme Montréal où il y a environ 3 000 000 d'habitants, où la structure de décision est fort complexe, où 1 y a de multiples intervenants et, en termes de réseaux de transport, un certain nombre de réseaux de transport, de modes de transport, comparer avec ce qui se passe dans d'autres régions, c'est toujours difficile. Ce qui se passe à Toronto, présentement, et en fait depuis une bonne vingtaine d'années, est relié d'abord et avant tout - peut-être pour situer un peu plus la commission - au fait que toute la question de l'aménagement du territoire, en Ontario, découle d'une loi qui date d'il y a au moins une vingtaine d'années.

À cet égard, dans la région de Toronto, le gouvernement ontarien, à cette époque, avait non seulement décidé d'adopter une loi sur l'aménagement du territoire, mais avait aussi, entre guillemets, forcé un certain regroupement des différentes municipalités, de telle sorte que, à titre d'exemple, pour une région comparable à celle de la région de Montréal, il existe, à ma souvenance, environ une trentaine de conseils municipaux dans la grande région de Toronto, une trentaine de municipalités, soit régionales ou locales, qui regroupent 4 000 000 d'habitants. Dans la région de Montréal, je pense qu'on a au moins 200 municipalités locales pour environ

3 000 000 d'habitants. Donc, déjà là, la situation est passablement différente, en termes de structures municipales à cause du schéma d'aménagement des différentes municipalités, du regroupement des municipalités.

Les 30 municipalités locales de la région de Toronto sont regroupées en à peu près une dizaine de municipalités régionales, un peu comme les municipalités régionales de comté au Québec. Encore une fois, quand on parle d'aménagement, de développement des réseaux routiers, du développement de transport collectif, c'est sûr que c'est un peu moins complexe, en termes de structures institutionnelles. Et, à cause de ça, personnellement, j'ai l'impression - et je pense que les gens qui ont étudié le cas de Toronto ont aussi cette impression - que le dialogue est sans doute un peu plus simple, étant donné le nombre réduit d'intervenants. Dans la région de Toronto, il y a un organisme régional de transport qui s'occupe du transport collectif entre les différentes parties du territoire et c'est le Government of Ontario Transit, qui s'occupe essentiellement des trains de banlieue - je pense que la région de Toronto a environ huit lignes de trains de banlieue émanant essentiellement du centre-ville - et d'un nombre assez important de circuits d'autobus régionaux qui desservent l'ensemble de cette grande agglomération. Au-delà de cette structure régionale à laquelle participent l'ensemble des municipalités, via les municipalités régionales de la grande région de Toronto, il y a les réseaux dits locaux, qui desservent uniquement les déplacements à l'intérieur de chacun de leur territoire.

Le transport collectif, tout comme d'ailleurs au Québec, est entre les mains des municipalités, essentiellement, qui gèrent également le réseau routier de leur collectivité, qui participent à l'aménagement du territoire et, de concert avec le gouvernement ontarien, discutent des différents projets autoroutiers. En résumé, dans la région de Toronto, il y a un organisme régional de transport qui s'occupe essentiellement de transport collectif au niveau régional.

M. Côté (Charlesbourg): Pour pousser un peu plus loin - parce qu'il y a une thématique - la trame de fond de votre mémoire fait aussi référence à l'aménagement, en particulier. On dit: Pas de planification de transport sans toujours avoir à l'esprit l'aménagement du territoire. C'est un peu en ce sens que portait davantage ma question puisqu'il semble bien que, dans la région de Toronto, on a développé des villes satellites assez facilement, donc allant au-delà des limites du cœur de Toronto, et on s'en accommode très bien, alors qu'il semble passablement difficile chez nous de concilier aménagement du territoire - donc, cette rive nord et cette rive sud - au plan de son développement, sur le modèle de Toronto.

M. Hargreaves: Disons évidemment - comme

je me répète - que l'historique est un peu différent, alors il ne faut pas s'attendre à ce que les modèles ontariens puissent être transposés dans la région de Montréal d'ici 12 ou 24 mois, c'est évident, mais le résultat, effectivement, est celui que vous mentionnez présentement, c'est-à-dire que la structure de développement et de l'aménagement du territoire dans la grande région de Montréal est faite avec un certain nombre de pôles décentralisés. Ce n'est pas strictement le centre-ville de Toronto qui est le pôle important d'activités économiques, mais il y a aussi des centres complémentaires, notamment, à ma souvenance, au moins trois assez importants: un du côté de l'est, à Scarborough, un du côté du nord, à North York, et l'autre à Mississauga dans l'ouest. Ce sont des centres satellites d'activité qui sont à environ entre 15 et 20 kilomètres de distance du centre-ville. D'ailleurs, celui de North York, dans la partie nord de l'agglomération, est à peu près à la même distance que ce qu'on pourrait appeler le centre-ville de Laval présentement. Mais tous les réseaux de transport, qu'il s'agisse de transport rapide, le métro, le train de banlieue ou les autoroutes, sont axés pour desservir ces différents centres satellites.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas si je fais erreur, vous me corrigerez, ils ont donc fait la démonstration que, sur le plan du territoire, il y avait possibilité d'un aménagement qui aille bien avec un centre-ville, un centre très important, et des satellites alors que, chez nous, on n'a pas encore réussi à faire cette démonstration. Si je comprends bien votre interprétation, ce sont chez nous davantage peut-être les structures, sans faire de personnalité, au fil des années, mettons des trente dernières années, et des hommes à la tête de ces structures qui ont peut-être empêché une vision aussi intéressante que celle de Toronto.

M. Hargreaves: Il n'y a pas de solution magique.
(17 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de solution magique.

Le deuxième point qui me fait intervenir - c'est votre première recommandation - un organisme régional de transport qui verrait à planifier... Vous avez finalement une suite logique à vos idées évoquées à la commission parlementaire de 1987...

M. Hargreaves: On en ajoute.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, oui. Un organisme régional de transport, mais qui aurait la responsabilité à la fois de planifier le transport collectif, un élément qui m'apparaît neuf, et le transport routier aussi, si j'ai bien compris.

M. Hargreaves: Oui. Écoutez, on est telle-

ment en retard qu'on se dit que cette fois-ci on n'est pas obligé de suivre les exemples étrangers. À ma connaissance, effectivement, dans la plupart des agglomérations à l'étranger, on passe d'abord et avant tout par un organisme régional de transport en commun. Cette fois-ci, étant donné que le sujet de la présente commission touche à la fois le transport en commun et le réseau routier, et que tous les intervenants qui viennent dialoguer devant vous s'intéressent aux deux sujets, transport en commun et réseau routier...

M. Côté (Charlesbourg): Par votre faute et par la mienne.

M. Hargreaves: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Puisque vous avez fait la proposition de les intégrer et que j'ai accepté.

M. Hargreaves: Oui. J'espère que vous êtes convaincu que c'est intéressant de...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, certainement.

M. Hargreaves: À cause de ça, il y avait une certaine logique, et la logique, je pense que vous l'avez vue. On ne dit pas à l'AQTR, humblement, que c'est facile, mais il y a une interdépendance évidente entre réseau routier et transport collectif en termes de déplacement. On parle toujours des mêmes gens, du moins pour ce qui est du transport des personnes. Pour l'aménagement du territoire et pour la qualité de vie à l'intérieur d'une ville ou même d'une région, qu'il s'agisse de Laval ou du territoire de la Communauté urbaine de Montréal ou d'une autre municipalité, c'est sûr que les deux réseaux préoccupent de toute évidence les différents intervenants, qu'ils soient politiques ou autres, mais essentiellement les différents intervenants politiques. C'est la raison pour laquelle on se dit: De toute façon, s'il faut rassembler tout le monde autour d'une même table, pourquoi ne pas traiter de l'ensemble des questions aménagement et transport et, dans la question transport, le collectif et le routier? Au plan administratif, organique, évidemment, on peut toujours concevoir différents volets. On ne voulait pas, à l'AQTR, entrer dans ce genre de détail de la logistique, mais on peut effectivement concevoir que ça puisse se passer ainsi. J'ajouterais même qu'au niveau financier, d'après nous de l'AQTR, c'est assez important de relier le financement de ces infrastructures, qu'il s'agisse de l'exploitation ou du développement de ces infrastructures, avec la participation pour ce qui est de la décision.

J'ai entendu depuis ce matin, et j'ai l'impression qu'on va l'entendre aussi au cours des prochains jours, certains intervenants qui accepteraient même non seulement de participer - cela va de soi pour ce qui est des municipalités - au

transport collectif mais aussi à l'amélioration et possiblement au développement du réseau autoroutier dans la mesure où, évidemment, des bénéfices leur sont attribués.

M. Côté (Charlesbourg): Mais si je comprends bien, et c'était ma troisième question parce que le financement m'intéressait, vous sembiez presque avoir trouvé une nouvelle source de financement...

M. Hargreaves: Ha, ha, ha! C'était facile.

M. Côté (Charlesbourg): Lorsqu'on inclut le routier sur le plan régional, il est de tradition au Québec que le routier en très large partie, à tout le moins lorsqu'il a des effets sur le plan régional, soit en totalité payé par le gouvernement du Québec ou, à tout le moins dans certains cas, avec une participation du gouvernement fédéral. Je comprends qu'à ce moment-ci, sur le plan des immobilisations, vous veniez à ce que le palier municipal puisse investir des sommes dans le réseau routier régional mais qui seraient décidées par l'organisme régional de transport en termes de planification.

M. Hargreaves: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): À partir du moment où l'organisme régional de transport souhaité couvre le territoire de la région métropolitaine de Montréal - donc, ça sort un peu du territoire géographique de la STRSM, de la STL et de l'île de Montréal, c'est un petit peu plus large - cela peut et cela amènerait certainement des décisions un petit peu plus difficiles. Comment cet organisme qui dessert un rayon d'action autour de Montréal pourrait, par exemple, prendre une décision concernant le parachèvement de l'autoroute 30 qui, en majeure partie, serait à l'extérieur du territoire de cet organisme mais serait à tout le moins soumis au processus de décision sur le plan régional qui y aurait peut-être davantage d'intérêt? Cela, c'est le mauvais côté. Le bon côté d'une proposition comme celle-là, sans aucune référence à mon nom de famille évidemment, serait l'autoroute 25 où l'organisme régional de transport - à ce moment-là les autoroutes 25 et 440 seraient situées en totalité à l'intérieur du champ de juridiction de cet organisme - pourrait à ce moment-là décider. Le dossier de l'autoroute 25 pourrait se régler facilement mais on serait peut-être en difficulté en ce qui concerne l'autoroute 30. Comment peut-on concilier ces... Ce que je comprends, c'est qu'il ne pourrait pas se construire de route si le comité ou l'organisme régional de transport n'a pas donné son assentiment.

M. Hargreaves: Évidemment, là on parle de... Votre question est également un commentaire que je reçois.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, en tout cas... Comme je me souhaite longue vie au ministère des Transports, j'essaie de voir comment je pourrais vivre avec ça pendant quelques années.

M. Hargreaves: L'AQTR ne dit pas que c'est facile. Par contre, ce qui est peut-être l'effort le plus important, c'est d'abord de regrouper tout le monde. C'est ce qui est le plus important. Dans le fond, dans ce contexte, dans notre mémoire on parle de choses qui devraient intéresser l'ensemble des intervenants, qu'il s'agisse de qualité de vie, de développement économique, d'aménagement du territoire, et le réseau de transport en commun et le réseau routier découlent d'un certain nombre de préoccupations. Autant il faut discuter ensemble... Je pense que beaucoup d'intervenants estiment qu'il est grandement temps que les intervenants municipaux discutent ensemble du prolongement du métro, de l'avenir de telle ou telle ligne de train de banlieue, etc., même si cela ne touche pas nécessairement leur territoire. Pourquoi ne pas faire la même chose avec le réseau autoroutier et possiblement les grandes artères, notamment en ce qui concerne la traversée des différents ponts? Il est évident qu'une question comme l'autoroute 25 touche deux des principales entités municipales de la région, Laval et la Communauté urbaine de Montréal, alors que l'autoroute 30 touche un peu moins ces deux grandes entités. C'est une question de dialogue.

M. Côté (Charlesbourg): Comme 1 ne nous reste pas beaucoup de temps, à tout le moins en ce qui me concerne, je voudrais reprendre juste un paragraphe, à la page 3, dans le rappel des conclusions du mémoire de 1987. Au troisième paragraphe, vous dites: "D'autre part, il nous apparaît encore plus évident que la confusion ou la stérilité des débats des dernières années et des derniers mois - vous êtes poils parce que vous auriez pu ajouter au cours des dernières semaines aussi - prennent leur source dans un manque de clarté des objectifs que chacun des intervenants veut atteindre et, conséquemment, d'un manque de consensus." J'aimerais peut-être vous entendre un peu plus là-dessus.

M. Hargreaves: Comme on vient de l'indiquer, la concertation part d'un dialogue. Je pense qu'il faut s'écouter mutuellement. Il faut que les différents intervenants écoutent les préoccupations et les intérêts de tous et chacun. Il est clair que, quand on vit dans une agglomération comme celle de Montréal, chacun a des intérêts particuliers. Mais ces intérêts particuliers, soit dit en passant, sont souvent communs, c'est-à-dire qu'il y a un fond commun: Tout le monde est pour la vertu, tout le monde est pour l'amélioration de la qualité de vie des citoyens à l'intérieur de leur propre localité. Nous avons la nette impression que c'est par un dialogue et une concertation que les intervenants pourront se

comprendre mutuellement, clarifier leurs objectifs et essayer de trouver un terrain d'entente au chapitre des objectifs communs quant à l'avenir de l'agglomération de Montréal, d'abord.

Dans le document, nous avons parlé d'exemples étrangers. Lorsque les représentants des agglomérations étrangères sont venus nous voir en 1987, on a constaté qu'il y a toujours certaines divergences dans une agglomération. On ne peut pas s'empêcher d'avoir ce genre de divergence. Mais ce qui est commun, notamment dans la grande région de Toronto, par exemple, ou même dans celle de Boston, c'est que l'ensemble des citoyens et des intervenants politiques de ces agglomérations ont comme objectif commun une concurrence sur le plan international. On estime qu'on fait partie d'une agglomération qui a peut-être des divergences en son sein, certes, mais qui est en concurrence sur les plans économique et International. On s'aperçoit, par exemple, que dans les grandes régions de Toronto et de Boston il y a eu, depuis une dizaine d'années, un boom économique passablement important et qui ne s'est pas fait au détriment d'une banlieue ou d'une autre banlieue; tout le monde en a eu pour son compte un peu, mais c'était au détriment de Montréal ou de New York ou de Chicago. Je pense que, s'il y a quelque chose de commun dans la grande région de Montréal, c'est vraiment cette idée que nous sommes des citoyens d'une ville ou d'une agglomération internationale.

M. Côté (Charlesbourg): Merci.

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

M. Garon: M. le Président, j'ai lu avec beaucoup de plaisir le mémoire de l'Association québécoise du transport et des routes. Je peux vous dire que j'ai constaté, au fond, qu'on avait pas mal la même conception de l'organisation, du fonctionnement des choses et du cheminement pour en arriver à des prises de décision. Vous avez parfaitement raison quand vous dites que ce ne sont pas Laval et Montréal qui sont des ennemies, au fond, elles devraient être ensemble parce que leur intérêt est interlié. La concertation est sans doute une façon moderne de décider, une façon démocratique de prendre des décisions et qui est assez récente. Encore au XIXe siècle, c'était celui qui tirait le plus vite qui menait. Les rapports de forces sont encore souvent des rapports qui motivent beaucoup plus la prise de décision que la concertation.

Je suis d'accord aussi avec vous lorsque vous dites que la première chose, c'est de connaître les objectifs clairs, savoir ce que l'on veut. Dans cette perspective, j'aurais trois questions à vous poser. La première, quand vous parlez d'une certaine ambiguïté dans la définition des termes "conservation", "amélioration" et

"développement", à la page 5 de votre mémoire, comment définiriez-vous ces termes et considérez-vous acceptables les définitions qui sont contenues dans le plan de transport, sinon pourquoi?

M. Hargreaves: Écoutez, j'aimerais peut-être souligner un certain préambule tout en répondant à votre question. Vous avez mentionné tantôt que le mémoire de l'AQTR rejoint certaines des préoccupations que vous aviez ou que peut-être sans doute bien des gens ont; c'est que, quand on disait que l'AQTR regroupe 900 membres, c'est assez sérieux en ce sens qu'il y a une certaine diversité. Et je vais vous dire que ça n'a pas été facile de faire ce mémoire-là parce que, à l'AQTR, il y a des gens qui sont du public et il y en a du privé. Qui sont ceux du public? Ce sont les gens des différents ministères du gouvernement du Québec, des différentes municipalités. Il y a même des gens de la ville de Montréal. Il y a même des gens du ministère des Transports du Québec. Il y a même des gens de la ville de Laval, des gens de Longueuil, des gens de sociétés de transport. Et, au niveau du privé, il y a des consultants. Il y a des gens qui représentent l'industrie, l'industrie du camionnage, l'industrie du transport des personnes, etc. Dans cet esprit-là, un bon nombre d'entre nous avons regardé ensemble le plan d'action et nous avons constaté, notamment au chapitre de la catégorisation, qu'il n'y a pas de problème entre conservation, amélioration et développement. (18 heures)

On n'avait pas de problème à accepter qu'il faut commencer par la conservation, la réhabilitation, ensuite passer à l'amélioration et éventuellement développer de nouveaux réseaux où rien n'existe actuellement, ou prolonger des réseaux, développer effectivement les réseaux. En termes de philosophie d'approche, nous étions tout à fait d'accord, et c'était d'ailleurs l'une des recommandations de l'AQTR en 1987.

Ce qui n'est pas, malheureusement, très précis et là où il y a une certaine ambiguïté - et c'est l'ensemble des membres qui nous l'a dit - c'est que... Je vais vous donner un exemple parce que je pense que c'est plus facile à comprendre ainsi. Dans les listes concernant les trois volets - conservation, amélioration et développement - il y a une liste pour le transport en commun et il y a une liste pour le réseau routier. Concernant la conservation, par exemple, du transport en commun, on parle de la restauration des voitures du métro de Montréal. Ces voitures étant passablement âgées, je pense qu'on peut certainement considérer ça comme de la réhabilitation, il faut faire quelque chose avant qu'il ne soit trop tard. À l'autre extrémité, quand on parle de la modernisation du CN Deux-Montagnes et que le gouvernement a l'intention d'investir quelque 175 000 000 \$ ou peut-être un peu plus et, à toutes fins utiles, de transformer cette ligne en système de transport

relativement moderne, avec certains services, etc., on se demande s'il s'agit là de conservation ou de développement. Quelle est la différence entre ça et le prolongement de la ligne 2 ouest du métro de la station Côte-Vertu jusqu'à Bois-Franc? Ce sont des questions qu'on se pose. Si on prend l'exemple du CN Deux-Montagnes comparativement à la ligne de métro 2 ouest de Côte-Vertu jusqu'à Bois-Franc, comme c'est dans le même secteur, comme c'est dans le même bassin de population qu'on essaie de résoudre un certain problème de transport ce qu'on dit, c'est que les interventions devraient porter davantage sur la définition et la description des interventions prioritaires à court, moyen et long termes et ne pas nécessairement catégoriser l'une ou l'autre des interventions selon les trois volets. Je ne sais pas si ça répond à votre question, mais c'était une des préoccupations de l'AQTR. En somme, il y a des choses urgentes à faire dans la région de Montréal, tant au chapitre du réseau routier qu'à celui du transport en commun. Alors, il s'agit d'essayer de se concerter pour voir quelles sont les urgences et ce qui pourrait être fait à moyen et long termes sur l'ensemble des réseaux.

M. Garon: Je dois vous dire que, comme la consultation porte sur le développement et non pas sur la conservation, si nous contribuons à la conservation plutôt qu'au développement, ça ne fait pas partie de l'objet de la consultation. Le reste a été décidé d'avance et ne fait pas partie de l'objet

M. Côté (Charlesbourg): M. le député de Lévis.

M. Garon: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Je ne peux pas laisser passer ça. Si le député de Lévis me permet deux secondes.

M. Garon: Oui, oui.

M. Côté (Charlesbourg): La distinction est très nette: Entre Côte-Vertu et Bois-Franc, c'est une chose qui n'existe pas, alors que le train de Deux-Montagnes est une chose qui existe. On conserve ce qui existe et on ne conserve pas ce qui n'existe pas. Il me semble que ça me paraît très évident.

M. Garon: Cela ne fait rien. J'ai compris ce que notre intervenant a dit, au fond. Il s'agit tellement de changements importants que ce n'est plus vraiment de la conservation, mais du développement. Si, par exemple, j'ai une route et un cheval et qu'à un moment donné je décide de faire ça avec un autobus, est-ce que je peux dire que je conserve, alors que je prends l'autobus plutôt que prendre un cheval?

M. Côté (Charlesbourg): Mon.

M. Garon: Je pense bien que je ne conserve pas, je fais du développement.

M. Côté (Charlesbourg): Non. M. le député de Lévis, M. y a 12 000 personnes-passages par jour actuellement sur Deux-Montagnes, et c'est extrêmement important. Donc, il ne s'agit pas de dire... Côte-Vertu-Bois-Franc, il n'y en a pas. Effectivement, il y a eu un questionnement pour ce qui est du complément de Côte-Vertu et Bois-Franc pour faire le rabattement de la ligne de Deux-Montagnes à Côte-Vertu, pour faire une gare intermodale, et c'est un sujet qui a été dans l'air à l'époque. Mais dans le nouveau mémoire de la Commission de transport de la CUM et la STRSM, elles sont d'accord maintenant pour Deux-Montagnes.

M. Garon: À la page 6, vous manifestez le désir que la nouvelle option révisée d'aménagement de la région métropolitaine soit dévouée rapidement, parce qu'on ne sait pas ce que cela va être. Croyez-vous que le gouvernement aurait dû ou devrait faire connaître cette option avec le dépôt de son plan d'action, afin de pouvoir en tenir compte dans le choix de ses interventions?

M. Hargreaves: Je crois que c'est ce qu'on a dit dans le document. De toute façon, on a pris ce qui est écrit dans le document où, à un endroit, on dit que le gouvernement, effectivement, s'apprête ou est à examiner la révision de l'option préférable d'aménagement.

M. Garon: Comment réagissez-vous à la proposition de la ville de Montréal de refaire la partie surélevée du boulevard Métropolitain sous terre et, selon vous, cette proposition mérite-t-elle d'être considérée et évaluée sous tous ses aspects?

M. Hargreaves: C'est une question assez importante, effectivement.

M. Garon: Ha, ha, ha!

M. Hargreaves: Cela finit une journée, en effet.

Écoutez, on a décidé, à l'AÛTR, de ne pas se prononcer, spécifiquement sur des... Tantôt, quand on a parlé de CN Deux-Montagnes et de la ligne 2 ouest, on n'a pas indiqué, et je n'ai pas indiqué, qu'on avait une préférence ou le choix ou non de le faire. C'était plus une question de cataloguer ces deux projets. Quant à l'avenir du réseau routier, ou du réseau de transport en commun, notamment de l'autoroute Métropolitaine, ce qu'on dit dans le mémoire, c'est que non seulement on ne se prononce pas sur ce genre de proposition...

M. Garon: Voulez-vous que Je vous pose la

uestion différemment?

M. Hargreaves: Vous pouvez la poser différemment.

M. Garon: Je vais la poser différemment. Il a été commencé à la fin des années cinquante. Aujourd'hui, avec les connaissances, avec la préoccupation de qualité de vie, d'environnement, de tissu urbain qu'on a, si on devait le faire maintenant en 1989 en pensant vers l'an 2010, pensez-vous que le boulevard Métropolitain devrait être fait comme cela ou différemment? Et avec les concepts modernes, les connaissances de janvier 1989, selon les gens de votre groupe, comment verrait-on cela?

M. Hargreaves: Écoutez, si le réseau de transport de la grande région de Montréal était à refaire... Je pense qu'un des intervenants ce matin disait que, si le centre-ville de Montréal était à refaire, il ne serait peut-être pas là. Bon, alors je crois que je dois humblement... À l'AQTR on dit qu'on a présentement des réseaux en place. Il s'agit de voir comment on peut les améliorer et éventuellement en développer de nouveaux qui répondent aux besoins des citoyens de la grande région de Montréal. On doit effectivement se pencher sur l'autoroute Métropolitaine - quand je dis on, ce sont les intervenants - et aussi se pencher sur l'avenir de l'ensemble du réseau autoroutier. Ce qu'on dit dans le mémoire, et je vous le rappelle, c'est que l'AQTR est d'accord pour qu'on parachève l'ensemble des réseaux de transport de la région de Montréal, mais à un rythme et selon certaines priorités et différentes interventions qui seront utiles et nécessaires, à court, moyen et long termes. On ne se prononce pas présentement sur la question de l'avenir de l'autoroute Métropolitaine.

M. Garon: J'entends souvent qu'on compare Toronto, Boston, Montréal, etc. Est-ce qu'il y a eu une réflexion faite à votre organisme concernant l'aménagement de la région de Montréal, étant donné qu'en réalité, à Toronto et à Boston, on n'est pas situé comme à Montréal, où on a trois îles principales au fond: l'île de Montréal, l'île de Laval et l'île Bizard, disons? Il y en a d'autres, mais... Est-ce que dans la conception des choses de vos discussions...

Une voix: L'île Jésus.

M. Garon: L'île Jésus, si on veut, oui, cela en est une autre. Est-ce que vous avez été amenés à dire: Si on pensait à un modèle qui est propre à la région de Montréal étant donné qu'on est situés sur un ensemble d'îles? Est-ce que vous pensez qu'on devrait comparer toujours autant avec ce qui se fait à Boston et à Toronto ou si on devrait essayer d'inventer notre propre modèle d'aménagement d'un territoire comme la

région de Montréal?

M. Hargreaves: Je pense que les aménagistes, les urbanistes, les élus municipaux et provinciaux s'inspirent toujours à l'occasion...

M. Garon: Oui.

M. Hargreaves: C'est toujours utile de s'inspirer de ce qui se passe ailleurs. Il ne s'agit pas de réinventer la roue à chaque fois qu'un problème surgit. Ce qu'on dit c'est que, dans la région de Montréal, les problèmes que les intervenants reconnaissent pour ce qui est du transport dans la région de Montréal s'apparentent à certains des problèmes que d'autres agglomérations ont vécus il y a 5 ans, 10 ans, 20 ans. Alors, il s'agit de puiser certaines idées dans ces agglomérations et de les adapter à la problématique particulière. Quand Toronto a conçu la régionalisation des transports, Toronto s'était inspirée sans doute de ce qui se passait à Londres, en Angleterre, mais sans nécessairement copier parfaitement le modèle de Londres, et ainsi de suite. On est aujourd'hui dans la région de Montréal avec... On est un peu en retard pour ce qui est de la régionalisation du transport, soit, mais on a heureusement peut-être l'avantage de pouvoir s'inspirer de plusieurs cas à travers le monde.

Quant à la situation géographique de la région de Montréal, effectivement cela cause des problèmes plus particuliers en ce qui concerne les déplacements entre les différentes parties, les différentes îles mais, croyez-moi, la région de New York n'est pas plus facile à organiser en termes de ponts et de rivières à traverser. À Paris, il y a la Seine. En fait, toute grande agglomération est basée de toute façon sur un cours d'eau ou la jonction de deux ou plusieurs cours d'eau. C'est un des problèmes additionnels qu'on doit... C'est plus facile, entre guillemets, possiblement d'organiser le transport à l'intérieur de Laval! qu'entre Laval et l'extérieur de Laval. La même chose pour ce qui est de la CUM sans doute.

M. Garon: Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. Je tiendrais à remercier les porte-parole de l'Association québécoise du transport et des routes pour leur apport aux travaux de cette commission.

Sur ceci, la commission de l'aménagement et des équipements suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 14)

(Reprise à 20 h 12)

Le Président (M. Parent, Bertrand): À

l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux pour continuer à procéder à des consultations particulières dans le cadre du plan de développement 1988-1998.

Le programme de la soirée c'est deux intervenants d'une heure chacun. De 20 heures à 21 heures, Transport 2000, et nous aurons, de 21 heures à 22 heures, le Comité des usagers du train Montréal-Deux-Montagnes.

Avant de présenter les Intervenants de Transport 2000, peut-être, M. le ministre, que vous aviez certains commentaires à apporter pour les fins des travaux de cette commission.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, M. le Président. Je désire dire qu'après des discussions brèves mais quand même concluantes avec l'Opposition, afin de ne brimer personne sur son droit d'expression, nous allons ajouter une journée pour entendre un certain nombre d'intervenants qui ont manifesté le désir de se faire entendre et cette journée sera déterminée ultérieurement d'un commun accord avec l'Opposition. Cela se situerait possiblement le 7 ou le 8 février prochain, alors que la commission est déjà convoquée pour d'autres fins.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci, M. le ministre. SH n'y a pas d'autre commentaire là-dessus, j'inviterais maintenant l'organisme Transport 2000, représenté ici par son président, M. Chartrand. On vous souhaite la bienvenue à la commission parlementaire. J'aimerais que vous puissiez, M. Chartrand, nous présenter les personnes qui vous accompagnent. Par la suite, vous aurez une période de 20 minutes pour la présentation de votre mémoire et il y aura des périodes de 20 minutes appartenant à chacune des formations politiques pour discussion. Allez-y.

Transport 2000

M. Chartrand (Guy): Merci, M. le Président. Permettez-moi, premièrement, de vous présenter les personnes qui m'accompagnent. À ma droite, Mme Use Tremblay, membre de Transport 2000, et, à ma gauche, M. Jacques Brière, également membre de Transport 2000. Avant de commencer mon intervention, si vous me permettez un petit point peut-être humoristique, au cas où il y en aurait qui se demanderaient comment j'ai fait pour venir à Québec, n'ayez crainte, je n'ai pas pris le train de Via Rail. La dernière fois, cela a pris quatre heures pour se rendre jusqu'à Trois-Rivières et j'ai fini le voyage en autobus. Ceci étant dit, je vais vous faire une courte présentation et, comme vous dites, ensuite N y aura la période de questions.

Ce mémoire s'inscrit dans la ligne de pensée des précédentes interventions que nous avons faites en commission parlementaire. Encore aujourd'hui, nous profitons de cette tribune pour

promouvoir le transport en commun et faire de la qualité des services l'objectif premier de tous. Nous traiterons de la question de l'est de Montréal, où la discussion se résume à savoir combien de stations de métro l'on construira et à combien se monteront les investissements. Pour leur part, les usagers veulent une amélioration immédiate des services, amélioration qui ne passe pas nécessairement et uniquement par le métro, ce que reconnaît le ministre lorsqu'il accorde 2 000 000 \$ supplémentaires en 1989 pour la desserte de ce secteur.

L'heure n'est peut-être plus au métro et un système en surface présenterait une alternative valable. Pour nous, il est acquis que l'on ne reviendra pas sur la modernisation de la ligne du train de banlieue de Deux-Montagnes. Elle est non négociable malgré les propos tenus récemment et qui ont lié cette question au développement du métro dans l'est de Montréal. La modernisation du train est nécessaire autant pour son efficacité que pour une saine gestion du transport des personnes dans son ensemble. Au même titre qu'une ville moderne doit sans doute être dotée d'une autoroute de ceinture, un système de train de banlieue représente aussi un aspect de cette modernité.

Nous sommes en faveur d'une vision régionale du développement du transport en commun. Elle doit s'inscrire à l'intérieur d'un cadre décisionnel et administratif qui reste à définir et qui conciliera les différents intérêts des intervenants des régions. Si la gestion des déficits peut se faire sur une base régionale, nous jugeons cette solution assez efficace pour assurer aussi la qualité des services offerts. Les usagers devront jouer un rôle important au sein de cet organisme puisqu'ils sont un partenaire important de financement du transport en commun.

Nous sommes ici aujourd'hui pour nous assurer que les usagers seront entendus et que l'on tiendra compte de leurs revendications lorsque les décisions seront prises, processus auquel nous souhaitons qu'ils participent plus activement. En août 1987, le ministre des Transports, M. Marc-Yvan Côté, nous conviait à une commission parlementaire afin de discuter de l'avenir du transport en commun dans la région de Montréal. À cette occasion, nous avons examiné les problèmes, évalué les solutions en gardant à l'esprit que l'intégration régionale était nécessaire pour assurer la qualité et la viabilité des services. Nous nous sommes attardés aux problèmes que rencontrent les conseils intermunicipaux de transport et sur la modernisation des liaisons de trains de banlieue. De même, nous avons tracé un portrait socio-économique de la région ainsi qu'effectué un décompte des déplacements.

Nous avons alors constaté l'augmentation de la population en banlieue et les problèmes croissants qu'auront les élus pour lui assurer un transport adéquat. Nos propositions sur le développement du transport en commun

n'excluaient pas le métro, mais n'en faisaient pas une priorité. Nous pensons que d'autres modes de transport, dont un système léger sur rail, pourraient bien répondre aux besoins futurs. Ils ont l'avantage d'être moins coûteux lors de la construction et de mieux répondre à l'achalandage intermédiaire entre le métro et l'autobus. Notre mémoire préconisait aussi la modernisation du train de banlieue comme j'ai dit tantôt.

Financement. Nous avons demandé que soit implantée une politique de financement à long terme du transport en commun. Sans l'assurance d'un financement à long terme, comment gérer et développer le transport en commun dans la région? L'enveloppe fermée pour les cinq prochaines années, annoncée par le ministre des Transports, a répondu à cette attente. Le ministre a le mérite de fixer pour la première fois des règles claires quant à sa participation financière pour l'exploitation du transport en commun. Il y a, cependant, encore plusieurs aspects du financement qui n'ont pas connu leur dénouement. Parmi ceux-ci, nous retrouvons les bénéficiaires non-usagers, le quatrième partenaire dont nous avons recommandé la participation au financement du transport en commun.

Notre présent mémoire s'inscrit dans la continuité du précédent. Nous croyons, plus que jamais, que la primauté du développement doit aller au transport en commun. C'est pour nous la seule alternative valable à la congestion des autoroutes et des ponts. Montréal est une île et, à moins de paver le Saint-Laurent, nous aurons toujours des problèmes de congestion en raison de la croissance du parc automobile alors que le nombre d'accès en est forcément limité. Favoriser le transport en commun revient alors à rechercher une solution permanente avant que ce problème ne soit hors contrôle.

C'est le 10 août que le ministre a rendu public son plan. Il a décidé de consacrer 1 600 000 000 \$ pour conserver, améliorer et développer les réseaux de transport de la région. Cette somme se divise à peu près également entre le transport en commun et le réseau routier. Cependant, à court terme, on dépensera plus pour le transport en commun que pour le réseau routier.

Parmi les enjeux importants de la deuxième partie du plan, on retrouve la question du développement du transport en commun dans l'est de Montréal. On n'a qu'à lire les lettres aux lecteurs des journaux pour comprendre les problèmes et déboires que connaissent les usagers de ce secteur de l'île de Montréal. Le ministre propose l'extension du métro vers Montréal-Nord, ce qui ne répond pas aux attentes de la CUM. Le plan propose aussi la construction de deux autoroutes de ceinture, proposition qui fait beaucoup jaser et qui suscite une vive controverse à la ville de Montréal. Même au conseil de la CUM, où pourtant on semblait avoir trouvé l'unanimité, la discorde semble s'être fait entendre par la voix des maires de la

ville de Mont-Royal et de Roxboro au sujet du train de banlieue Montréal - Deux-Montagnes, entre autres. Comme on le constate, une telle commission parlementaire a sa place. Toutes ces voix discordantes prouvent qu'on a besoin de plus de discussions afin de trouver les terrains d'entente nécessaires au développement harmonieux du transport dans les régions. Les présents conflits nous incitent à penser que ces discussions seront utiles pour sensibiliser les intervenants à une vision régionale du transport des personnes.

M. Brière (Jacques): Il s'avère nécessaire de s'ajuster aux nouvelles réalités démographiques et économiques de la région. L'étalement urbain est un phénomène réel avec lequel il nous faut vivre. Il n'est pas besoin ici de reprendre toutes les statistiques qu'on peut retrouver dans le plan de transport. Seulement dire qu'il y a 40 % des gens qui, dans la région de Montréal, vivent à l'extérieur de l'île. Donc, ces gens, pour nous, ont droit autant au transport et à un transport de qualité.

Pour résumer brièvement, l'étalement urbain étant un phénomène qui est là, on ne veut pas l'encourager, mais on ne peut non plus le nier. Donc, il faut vivre avec cette réalité et, à partir de là, essayer de construire pour le futur. L'étalement urbain est aussi le résultat de politiques qui ont été prises depuis le « années cinquante. On a développé des autoroutes, on a aussi pris des politiques en ce qui a trait à l'habitation, etc. Tout cela nous amène en 1989, où nous en sommes aujourd'hui. Nous constatons simplement qu'en matière d'aménagement urbain on retrouve un éclatement de l'habitation et qu'il nous faut vivre avec cette réalité, puisqu'on ne peut pas retourner en arrière. Nous ne pouvons qu'orienter nos décisions futures, tant en transport des personnes qu'en aménagement du territoire, afin de circonscrire le phénomène et les problèmes qu'il génère.

On connaît l'importance d'intégrer les réseaux de transport en commun et routier, afin de faciliter les déplacements à l'intérieur d'une agglomération comme celle de Montréal. Mais la base de ce réseau de transport doit reposer en premier sur le transport en commun. Ainsi on doit faciliter l'accès au transport en commun, par exemple par des stationnements au métro ou au train de banlieue, et par la construction de gares Intermodales, comme celle de Dorval, où vous avez un choix entre le train, l'autobus et même à Vendôme, où c'est le train, l'autobus et le métro. Il y a moyen d'intégrer tout cela ensemble.

De même il ne faut pas que les services de transport en commun se fassent concurrence, comme cela arrive actuellement pour l'autobus 211. C'est un cas particulier, mais c'est un autobus qui fait un circuit parallèle au train de banlieue Montréal-Rigaud.

Donc, maximiser les avantages du transport

en commun doit entrer dans le langage courant des planificateurs. Là non plus, les avantages économiques et environnementaux ne sont plus à démontrer. En plus de déplacer les gens à moindre coût, tant sociaux qu'économiques, on ne considère pas assez les coûts qu'engendre la congestion et les retards qu'elle cause. C'est toute l'économie de la région qui en souffre quand il y a des congestions. Je lisais des statistiques quelque part aujourd'hui, et on disait que, dans le fond, ce sont tant de millions en valeur de litres d'essence lorsque les gens sont coincés dans des embouteillages, etc. Cela a un coût, les retards et tout cela sont des coûts reliés à la congestion et dont il faut tenir compte. L'économie d'énergie, en plus d'être un avantage économique, a un impact positif sur l'environnement, en diminuant la quantité de polluants atmosphériques. Non seulement cela a-t-il un effet positif sur l'environnement, mais aussi sur la qualité de vie, dont la santé de la population représente un élément important.

Si on jette un coup d'oeil aussi sur l'extérieur, enfin sur - entre guillemets - l'étranger, on se rend compte qu'aux États-Unis il y a de plus en plus de villes qui reviennent par exemple à des systèmes légers sur rails. Ici, on en a noté quelques-unes: il y a Buffalo, Portland, San Diego, Seattle, Détroit et Los Angeles, aussi, qui est présentement en train de se doter d'un système léger sur rails. Au Canada, il y a Toronto qui emploie aussi des systèmes hors terre, enfin des tramways, depuis 1892, et, encore aujourd'hui, il y a 330 000 personnes qui les utilisent à tous les jours. Il y a Calgary et Edmonton qui sont dotés de tels systèmes. En Europe, il y en a aussi. Donc, autant dans des villes nord-américaines qu'européennes, il y a de plus en plus un retour au transport en commun et vers des solutions qui sont plus appropriées à la demande.

Comme on le constate, la prise de conscience qui se fait sur l'engorgement chronique de nos routes est à l'échelle - enfin, c'est peut-être un peu prétentieux - de la planète, ou des principales grandes villes du monde. Les solutions retenues vont également de plus en plus dans le sens d'une meilleure gestion des réseaux et de leur intégration. Il y a plusieurs municipalités qui vont même jusqu'à interdire l'automobile au centre-ville - sans que nous ne proposons ça en tant que tel - et plusieurs villes à travers le monde commencent à prendre des mesures de plus en plus draconiennes parce qu'on se rend compte que l'automobile prend de plus en plus de place dans la vie des gens. Même les Montréalais, dans un récent sondage, se disaient d'accord pour réduire le nombre de voitures dans le centre-ville.

Partant de ce fait, nous nous disons qu'il faut vraiment aller vers des systèmes mieux intégrés de transport où, par exemple, les gens pourraient, même à l'intérieur de la banlieue, prendre leur voiture jusqu'à une station de train

ou de métro avec des stationnements incitatifs, et, de là, aller en ville par ces moyens sans prendre leur automobile.

Maintenant, je vais laisser la parole à Lise, qui va continuer.

Mme Tremblay (Use): L'est de Montréal. La gestion intégrée des réseaux de transport pourrait très bien s'insérer dans une politique de développement de l'est de Montréal. Cette partie de l'île ne bénéficie pas d'un service efficace de transport en commun, et les revendications des usagers vont dans le sens d'une intervention immédiate. De plus, la croissance rapide de la population pose le problème avec d'autant plus d'acuité que la population active est nombreuse et que les jeunes forment une proportion appréciable de la population.

La CUM a formé un comité chargé d'étudier la problématique du transport dans l'est de Montréal. Cependant, nous craignons que le comité ne fasse connaître ses conclusions que lorsque le ministre aura fait ses choix définitifs. Cette situation démontre que la coordination entre les intervenants ne se fait pas. De là l'importance d'un organisme régional de coordination pour le transport en commun.

Les citoyens se regroupent. Les citoyens, las des études qui n'aboutissent souvent qu'à d'autres études, se regroupent de plus en plus pour formuler et véhiculer leurs revendications. Ils se sentent à l'écart d'un débat qui pourtant les concerne au plus haut point. Ils s'impliquent donc pour que les dossiers progressent et que les solutions aient un effet immédiat sur leur quotidien. Le Comité de vigilance de Rivière-des-Prairies, avec lequel nous avons collaboré plus étroitement, présentait l'automne dernier un mémoire à la STCUM. Il portait sur sa vision du transport en commun dans le quartier et décrivait leurs principales revendications. Ces dernières concernent des problèmes qui nécessitent, encore une fois, une action à court terme: la lenteur du service, les trajets d'autobus trop longs et le manque d'un axe de transport en commun nord-sud. Le comité préconise d'améliorer le service de surface et, à court terme, demande l'ajout d'un métrobus vers la ligne numéro 5 du métro et le centre-ville. À long terme, les membres du comité suggèrent des infrastructures plus lourdes telles qu'un système léger sur rail ou éventuellement un métro.

Le transport et l'économie de l'est. La revitalisation de l'est de Montréal passe par une amélioration des liens de transport en commun, tant à l'intérieur qu'avec l'extérieur du secteur. Tout le monde est conscient que le développement économique repose en bonne partie sur l'accessibilité à cette partie de l'île de Montréal. La structure industrielle est actuellement à redéfinir et le transport en commun y jouera un rôle prépondérant, autant pour satisfaire les besoins actuels et futurs de la population du secteur que pour favoriser la mobilité de la

main-d'œuvre. Ceci n'implique pas nécessairement la construction d'un métro, qui est une option à long terme, alors que les besoins, nous l'avons dit, sont immédiats. Ne proposer à la population de ce secteur que le prolongement du métro revient à lui demander de patienter encore cinq, huit ou dix ans au minimum, ce qui ne répond aucunement à ses revendications. De plus, si la situation financière actuelle de la STCUM ne s'améliore pas, elle ne pourra assumer les coûts d'exploitation associés à ce prolongement. Ces coûts augmentent avec chaque kilomètre de métro, sans l'assurance qu'ils seront comblés par l'achalandage et la contribution de deux autres partenaires. Ces derniers, entre autres, pensent que le transport en commun coûte cher et souhaitent maintenir leur contribution à un niveau minimum. L'ouverture complète de la ligne 5 le démontre bien, car, dès son ouverture, elle demandait un effort financier de 17 000 000 \$ de plus à la STCUM et cela ne s'est pas fait sans heurts.

(20 h 30)

Dans un tel contexte, prolonger le métro n'aidera en rien à résorber les déficits d'exploitation dont on aimerait bien que les usagers assument leur juste part. Au contraire, cela amplifiera la situation de crise que nous connaissons actuellement, alors que l'on ne s'entend même pas sur la participation d'un quatrième partenaire.

La ligne 5 en question. Tout en préconisant un moyen rapide de transport pour l'est de Montréal, nous nous posons plusieurs questions sur l'opportunité de prolonger la ligne 5 jusqu'à Montréal-Nord. D'une part, cela draine les fonds vers un seul projet, alors que les problèmes sont multiples. L'ajout de ce métro ne changera en rien la situation des gens de Pointe-aux-Trembles. De même, pour Rivière-des-Prairies, cela sera une mince consolation puisqu'on multipliera les points de correspondance. D'autre part, lorsqu'on considère les coûts de construction d'un métro, on se demande si l'achalandage prévu justifie les sommes impliquées. Il y a certes beaucoup de monde dans ce secteur, il y en aura davantage dans quelques années, mais la capacité d'un métro va au-delà de ce qui est prévisible. À cela s'ajoute la surcharge de la ligne 2 pour laquelle on recourra, éventuellement, à la ligne courte sur le tronçon Henri-Bourassa-Lionel-Groulx afin d'en contrer les effets négatifs. Pour répondre à la demande sur ce tronçon, on doit assurer la même fréquence de service jusqu'à Côte-Vertu où l'achalandage ne justifie pas un métro aux trois minutes. L'apport de ce prolongement ne fera, évidemment, qu'empirer la situation.

Un axe de transport en commun nord-sud devient ainsi une priorité, comme l'ont exprimé les résidents du secteur, mais doit-il nécessairement être sous terre? Avec les 50 000 000 \$ par kilomètre que coûte le métro, combien de kilomètres de voie hors terre pouvons-nous

construire? Nous pensons que le ministère devrait orienter ses investissements vers une plus grande diversité de projets. M. le ministre lui-même rappelait, ce matin, qu'il faut faire plus avec moins.

Les axes prioritaires. Un système léger sur rail répondrait bien aux besoins sur certains axes prioritaires de circulation dans l'est de Montréal. Alors, il y aurait l'axe nord-sud de la rue Pie-IX, ou un peu plus à l'est, et l'axe vers Pointe-aux-Trembles, comme le suggérait le rapport Gascon. Dans ce dernier cas, des infrastructures existent. Il n'y aurait qu'à les moderniser. On parle ici de la voie ferrée du CN qui longe la 138.

En ce qui concerne l'axe nord-sud, tout est à faire, mais il ne faudrait pas remettre en question l'option de surface à cause de ces problèmes. Nous sommes conscients que ceci représente des investissements importants, mais nous demandons que les sommes soient dépensées de façon à s'assurer que le développement du transport en commun bénéficie à l'ensemble du secteur.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Mme Tremblay...

Mme Tremblay: Oui?

Le Président (M. Parent, Bertrand):... il vous reste une minute.

Mme Tremblay: Une minute. Comme mesure complémentaire, soulignons le rabattement des autobus vers les nouvelles stations de métro ou vers les stations actuelles. Par contre, ces autobus roulent dans les rues où il y a déjà des problèmes de congestion. C'est pour ça que nous suggérons des voies réservées aux autobus, ce qui permettrait d'accélérer le service et, en même temps, d'attirer plus de clientèle. Parfait, merci.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je serais prêt à donner cinq minutes de mon temps et, peut-être que si le député de Lévis faisait pareil, on vous laisserait dix minutes. Parce qu'à la page suivante je vois qu'on parle de Saint-Hilaire...

Une voix: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... et on parle de cohérence. Alors, il ne faut pas juste avoir les bons côtés, il faut avoir les mauvais aussi. Comme il y a peu de mauvais côtés, j'aimerais vous entendre.

M. Chartrand: Parfait. Écoutez, si vous voulez, je vais juste faire un résumé du reste parce que c'est évident que vous êtes désireux de poser quelques questions.

Pour nous, les trains de banlieue sont un

élément important du réseau de transport en commun de la région de Montréal. On pense que le transport par train de banlieue, c'est un système qui est de tout confort pour les voyageurs, c'est un système attrayant et on voit que les Investissements que le gouvernement du Québec, actuel et précédent, avait décidé de mettre pour la modernisation du train de Rigaud commencent à porter *fruit*. Et je pense que toute personne qui se promène le long de la 220, le long de la ligne de Rigaud, voit les avantages de ce service de train de banlieue.

Pour ce qui est du train de Saint-Hilaire, c'est bien évident que l'abandon du train de Saint-Hilaire n'a pas fait notre affaire et n'a pas fait l'affaire non plus de ceux qui l'utilisaient. D'autant plus que cela arrive à un moment donné où il y a des problèmes avec le pont Champlain. Il y a des problèmes de fermeture partielle possible du pont Champlain. Qu'est-ce qu'on attend? Qu'il y ait une catastrophe sur la rive sud avant de faire quelque chose avec cette ligne de train de banlieue? On se pose des questions.

D'autre part, M. le ministre, vous avez mis sur pied un comité qui étudie, encore pour quelques mois, la problématique du train Montréal-Saint-Hilaire et cet axe ferroviaire. Il est évident que nous avons tenté, dans ce dossier-là, de défendre les intérêts des usagers. Il y a un comité qui a été formé et qui vous a d'ailleurs, Je pense, déposé un mémoire. Selon notre vision des choses, le problème venait surtout d'un manque de consensus sur la rive sud, à l'intérieur du CIT même et avec la STRSM en plus. Alors, c'est bien évident que dans l'optique actuelle des trains de banlieue, tel que c'est défini, Il va falloir revoir, je pense, M. le ministre, l'organisation des trains de banlieue dans la région de Montréal.

Et je pense, à mon avis, après avoir suivi ce dossier-là pendant dix ans, que vous rendriez bien service aux usagers en créant un organisme qui s'occuperait des trains de banlieue. Il ne faut jamais oublier que les trains de banlieue ont été ni plus ni moins imposés à la STCUM dans le cas du train de Rigaud et de Deux-Montagnes en 1982. Depuis 1982, ça fait quand même sept ans, je vois beaucoup de problèmes à la STCUM avec les trains de banlieue. Semble-t-il qu'à la STCUM il n'y a personne qui soit responsable des trains de banlieue. Je n'ai pas vu souvent de publicité sur les trains de banlieue faite par la STCUM. Je me pose des questions sérieuses sur la volonté de la STCUM d'offrir ce service-là à la population. C'est bien évident que c'est dans leur budget. Ils trouvent que ça coûte cher, mais c'est tout ce qu'ils disent. Alors, je pense, M. le ministre, que vous rendriez encore une fois un grand service à la population en créant un organisme régional qui s'occuperait des trains de banlieue. Ce serait déjà un départ.

Pour le train de Châteauguay, nous sommes tout à fait en faveur de ce projet. Vous avez parlé, dans votre plan, de 35 000 000 \$ pour un

train de banlieue vers Châteauguay. Nous appuyons fortement ce projet. Nous pensons que cela serait juste un projet intelligent qui servirait à décongestionner le pont Mercier. Cela offrirait une alternative valable, d'autant plus qu'il y aurait *une* correspondance avec le métro à la station Vendôme et directement à la gare Windsor. Pour ce qui est du train de Deux-Montagnes, je *n'en* parlerai pas, je pense qu'on en a assez parlé déjà.

Quant aux autres propositions du plan, je voudrais parler aussi un *peu* de la voie réservée du pont Champlain qui, pour nous aussi, est un projet très valable. Nous sommes inquiets face à l'avenir immédiat de la voie réservée sur le pont Champlain, il n'arrive pas une semaine que la voie réservée ne soit fermée parce qu'il y a trop de neige ou trop de vent. C'est une inquiétude pour nous. Nous pensons que les usagers ont droit à un service fiable, et l'estacade est une proposition tout à fait valable. Pour le reste, je pense à la rénovation des wagons de métro de Montréal, c'est un autre élément qui s'impose. En ce qui a trait au réseau routier, je ne voudrais pas trop m'étendre là-dessus mais mon confrère, M. Brière, va vous dire quelques mots à ce sujet.

M. Brière: L'état lamentable de certaines infrastructures routières n'est plus à démontrer. On n'a qu'à lire les journaux et les morceaux d'autoroute tombent. Cependant des interventions sont devenues nécessaires et elles seront réalisées à court terme. Comme pour le transport en commun, il faut parler là aussi de conservation du patrimoine. L'autoroute Métropolitaine subit les affres des millions de voitures qui l'empruntent chaque année et des tonnes de sel pour la maintenir en service par mauvais temps. Donc, maintenant, il faut investir pour la remettre en état. Cependant, on doit se garder de projets qui souvent ne sont qu'une façon de masquer la congestion sous une avalanche de millions. De toute façon, pour nous, lorsqu'on dit: Privilégier le transport en commun, on ne peut proposer d'options qui enverraient sous terre un problème qu'on n'a pas pu régler quand il était hors terre. On ne voit pas en quoi cela servirait réellement d'investir des milliards de dollars, selon le journal qu'on lit, mais dans le fond, qu'on mette six voies, huit voies, pour nous c'est simplement dire: On prend le problème en 1989 et on le met en 1999, dans le sens que quand il y aura... S'il y a 140 000 voitures qui passent aujourd'hui sur le boulevard Métropolitain et qu'on lui donne une capacité de 200 000, dans dix ans, il va en passer 225 000. Où est-on rendu? On n'est pas rendu bien plus loin. Donc, pour nous, des projets comme cela, cela n'a pas vraiment... En tout cas, il faudrait nous montrer, il faudrait vraiment nous convaincre que cela a du bon sens.

Pour nous, c'est plutôt de dire qu'avant d'investir des centaines de millions de dollars dans des projets comme cela il faudrait voir si

on ne peut pas plutôt restreindre le nombre de véhicules qui circulent pour le ramener à une proportion qui est plus en accord avec la capacité de l'infrastructure. Pour nous, c'est plus vers des solutions comme cela qu'il faut regarder que d'aller vers des projets qu'on pourrait peut-être regretter plus tard.

Pour faire cela vite, en ce qui concerne les autoroutes de ceinture, nous sommes d'accord sur le principe d'une autoroute de ceinture qui dévierait une partie de la circulation automobile à l'extérieur de l'île. On ne peut pas nier que cela c'est un acquis pour une agglomération d'une taille comme Montréal. On sait aussi que puisque Montréal est la moitié du Québec, tout le réseau routier est centré sur Montréal. Donc, les gens qui partent de Québec et qui s'en vont à Ottawa doivent nécessairement passer par Montréal. Il y a quelque chose là. On dit bien "si" une autoroute de ceinture doit être construite, on met un "si" là; c'est que, bon, on favorise la 30 sur la rive sud. S'il faut en nommer une parmi les projets qu'il y a dans votre plan, c'est la 30. Probablement parce qu'elle ne passe pas sur l'île de Montréal, enfin les arguments ont quand même été tous dits, j'imagine, au cours de la journée, mais ça ne passe pas sur l'île de Montréal. Cela relie l'est et l'ouest, les États-Unis, etc. Donc, à ce niveau, cette autoroute nous apparaît plus intéressante que l'autre version, la version nord, la 25, qui, elle, nous pose beaucoup de problèmes.

Dans le fond, la 25, étant donné qu'on parlait cet après-midi de demi-autoroutes de ceinture qui seraient faites, c'est qu'en fait pour nous ce serait beaucoup plus ouvrir une porte encore vers la banlieue. Ce serait faciliter encore plus l'accès au centre-ville. En plus, si on ajoute à cela la construction, le prolongement de l'autoroute Ville-Marie, à ce moment, on attirerait encore plus de voitures au centre-ville alors qu'on essaie justement de le désengorger. Au niveau de la 25, on ne voit vraiment pas l'utilité de cela. Nous ce qu'on dit plutôt, c'est qu'on pourrait peut-être consacrer l'argent de la 25 à des projets de transport en commun. Cela résumerait quand même assez bien.

M. Chartrand: Je voudrais juste dire un dernier mot, M. le Président, si vous permettez, sur les CIT. Il y a beaucoup de problèmes qui ont persisté avec les CIT depuis quelques années, il y en a quelques-uns qui semblent se régler. Mais je pense qu'il y a encore une attention à apporter sur les CIT. Vous savez qu'il y a eu beaucoup de diminution de service dans les corridors un peu plus loin que la banlieue immédiate. Je pense qu'il y a des choses à voir. Il y a peut-être des gares régionales. Je sais que vous étudiez présentement la possibilité d'avoir une gare régionale sur la rive sud parce que le parking dans les stations de la STRSM est déjà complètement saturé. Peut-être qu'un parking dans les stations de la STRSM près de la 10 et

de la 30 avec les CIT, peut-être que ce genre de projet serait de nature à inciter les CIT à être plus en faveur du transport en commun qu'ils ne l'ont été jusqu'à maintenant. Voilà, je pense, pour conclure, qu'on est en faveur du transport en commun, de sa "priorisation". J'espère que notre message a été bien entendu. Merci.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci, M. Chartrand. Il reste donc à chacune des formations quinze minutes pour l'échange. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. En premier lieu, je veux féliciter Transport 2000 pour l'excellent travail qu'ils accomplissent malgré le fait qu'à l'occasion on puisse se faire tasser dans le coin et se faire bousculer. Je pense que Transport 2000 joue un rôle tout à fait extraordinaire avec peu de moyens. Il y a bien des sociétés de transport qui, sur le plan de la gestion et du travail fait, devraient s'inspirer de ce qui est fait à Transport 2000 avec peu d'argent.

Cela étant dit, M. le Président, vous me permettez un certain nombre de questions, en particulier au niveau de l'organisme régional de transport. Évidemment, il en est fortement question depuis ces derniers temps, c'est une idée qui avait été évoquée lors de la commission parlementaire d'août 1987 et qui a pris un peu plus de force à l'automne avec la nouvelle crise financière de la STCUM. Le Conseil des ministres m'a confié le mandat de faire des propositions, d'ici mars, au Conseil des ministres. Donc, ce matin, on voyait la STCUM, la STRSM et la STL faire la proposition d'un organisme régional de transport pour les déplacements régionaux.

Vous nous faites la proposition que les trains de banlieue, puisque ça ne semble pas intéresser, selon vous, à vos dires, outre mesure, la STCUM, ça puisse être sous un organisme régional. Est-ce que je peux comprendre que l'organisme régional de transport à être créé pourrait à la fois s'occuper du métro, des trains de banlieue et aussi, éventuellement - et on y reviendra tantôt - de monorails ou trains de surface qui pourraient s'intégrer au paysage du transport en commun? Est-ce que cet organisme pourrait à la fois, selon votre avis, faire une planification et bien coordonner la gestion de ce transport en commun qui lui-même est régional? (20 h 45)

M. Chartrand: Oui, tout à fait, M. le ministre. Je suis tout à fait d'accord avec ce que vous venez de dire. Un organisme régional devrait voir justement aux trains de banlieue, comme je l'ai dit, mais également à tout autre système comme celui qui a été proposé par le maire de Laval, ce matin, et aussi peut-être au métro de Montréal jusqu'à un certain point. Cela reste à définir. Je pense qu'il faut insister là-dessus parce que tantôt, lorsque j'ai parlé du désintéressement de la STCUM, il y a un pro-

blème qui me fatigue depuis plusieurs années. Vous savez que lorsque le train Montréal-Rigaud a été intégré à (a) STCUM, le 1er octobre 1982, ça comprenait le train de banlieue sur l'île et, sept ans après, il n'y a pas de négociations sérieuses, à ce que je sache, qui se sont faites avec les municipalités situées à l'ouest de Sainte-Anne-de-Bellevue. Les tarifs sont beaucoup plus élevés à l'ouest de Sainte-Anne-de-Bellevue parce que les municipalités du CIT de la presqu'île ne participent pas au financement de la STCUM. C'est rendu à un point tel qu'il ne reste qu'un train par jour entre Dorion et Rigaud, et il semble y avoir un désintéressement total de la part de la STCUM de tenter de négocier avec ces municipalités, sous prétexte qu'elles doivent des factures du temps de Métropolitain Provincial. Cela commence à être de la vieille histoire mais on a hâte que cela se règle parce que présentement il reste un train entre Vaudreuil et Rigaud dans cette partie du circuit, et il y a de moins en moins d'utilisateurs parce que le tarif est rendu au-dessus de 100 \$ pour une passe mensuelle dans ce secteur pour venir au centre-ville de Montréal. Il y a des problèmes et on ne voit pas la STCUM vraiment intéressée à régler ces problèmes. Donc, dans le cas du train de banlieue, oui; dans le cas d'un monorail ou d'un service qui pourrait être à tendance régionale, oui; un organisme régional de transport, mais dirigé non seulement par des élus locaux mais aussi peut-être par des gens du gouvernement du Québec qui pourraient y siéger. Enfin, il s'agit de voir, il y a déjà eu des propositions faites là-dessus, dans le passé.

M. Côté (Charlesbourg): Un des aspects extrêmement importants, je pense, que cet organisme devrait couvrir, c'est l'aspect promotion uniforme de l'offre de service en transport, d'où l'intégration des différents modes de transport. Finalement, notre préoccupation a toujours été de dire qu'il faut toujours avoir l'usager à l'esprit et non l'organisme qui donne le service. Dans ce sens-là, je pense que l'organisme régional de transport pourrait régler une bonne partie de nos problèmes. De toute façon, on y reviendra parce que je sais que vous êtes très actif dans le domaine et on aura sûrement l'occasion d'en discuter. Quant à moi, s'il y a un organisme régional de transport, cela inclurait aussi le métro. Cela m'apparaît très évident. Vous avez abordé la question de système léger sur rail. Vous semblez le préférer au métro, avec la raison principale qu'on peut en faire davantage à 15 000 000 \$ le kilomètre ou à peu près qu'à 50 000 000 \$ le kilomètre pour un métro. Est-ce que, selon votre connaissance, un système léger sur rail, que ce soit un monorail ou autre, est un système qui a autant d'attrait vis-à-vis le public qu'un métro?

M. Chartrand: Vous savez, M. le ministre, le public montréalais d'aujourd'hui ne peut pas

évaluer effectivement un service de véhicules légers sur rail, de tramways modernes, appelons-le comme ça, si vous le voulez, versus ce que l'on avait jusqu'en 1959. Quand même, on parle d'un système qui est semblable mais beaucoup plus moderne. C'est difficile de dire que les Montréalais présentement, ne connaissant pas ces services, il y en a qui pourraient dire qu'on remet les vieux tramways parce qu'on n'est plus capable de payer un métro. Je pense que c'est autre chose que cela et lorsqu'on regarde ce qui se fait ailleurs au Canada... Je vous ai remis un document, tantôt, qui explique très bien, un document qui a été préparé par l'American Public Transit Association, qui a eu son congrès à Montréal il n'y a pas si longtemps, et là-dedans je pense qu'il y a toute une série de villes qui, au cours des dix dernières années, ont décidé d'implanter ce système-là: Buffalo, Sacramento. Écoutez, il y a Portland (Oregon), qui a justement le système Bombardier BN, il y a eu toute une série de villes et, dans ces villes, à ce que je sache, c'est un succès. En Europe aussi, on le voit en Allemagne, dans plusieurs villes. Il s'agirait, non seulement de vendre l'idée, mais de montrer ce que c'est. À Grenoble, cela a été installé il y a deux ans, et vous l'avez vu vous-même, M. le ministre, c'est un succès.

M. Côté (Charlesbourg): À la fois pour les personnes handicapées, à mobilité réduite, en termes d'accessibilité. Grenoble est un succès à ce niveau-là.

M. Chartrand: Et cela a permis à l'industrie française du tramway de renaître. D'ailleurs le même tramway de Grenoble, la même technologie sera implantée dans d'autres villes françaises. Alors, j'étais même à Grenoble en 1983 lorsqu'il y a eu du débat sur la nécessité d'y implanter des tramways et ce n'était pas facile de vendre cette idée aux gens. Mais elle a été vendue, et les gens de Grenoble, aujourd'hui, en sont fiers. Il s'agit simplement de montrer à la population ce que c'est, et je suis sûr que les Montréalais pourraient facilement acheter l'idée d'un tramway moderne.

M. Côté (Charlesbourg): Bon, dans la mesure où on trait vers cette nouvelle technologie, pour nous ce n'est pas une nouvelle technologie mais une nouvelle orientation quant au transport en commun beaucoup plus léger que ce qu'on connaît actuellement, il est bien sûr que cela prendrait sur l'île, dans la mesure où ce serait implanté dans l'est de Montréal, par exemple, tel que vous le souhaitez, ou le nord de Montréal, un point de convergence pour la connexion avec le métro, donc une gare intermodale.

M. Chartrand: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que le phénomène d'être obligé de laisser le monorail

pour faire une connexion avec le métro ne risque pas d'inciter des gens à ne pas l'utiliser? Quelle est votre appréciation à ce sujet?

M. Chartrand: Vous savez, mon appréciation là-dessus est qu'il y a moyen d'avoir des gares où le tramway, je l'ai vu dernièrement en Allemagne, descend aussi sous terre, pour de courtes distances. Cela existe, et je suis sûr qu'en installant une telle gare intermodale - tramway, monorail, métro - il y aurait peut-être moyen de vraiment minimiser les distances que les usagers auraient à parcourir entre les deux systèmes. Il est bien évident que, si on met l'un d'un côté du boulevard Henri-Bourassa et l'autre de l'autre côté, on n'incitera pas beaucoup les gens. Mais si on fait vraiment une gare intermodale, oui.

ML Brière: Je peux peut-être simplement ajouter *un* point. Lorsqu'on regarde - présentement de toute façon cela se fait pour ce qui est du métro. Les gens prennent la ligne 5, correspondent avec la ligne 2, donc sont obligés de faire une correspondance. Si vous connaissez un peu la station de Jean-Talon, je ne sais pas si vous y êtes déjà allés mais passer de la 5 à la 2, c'est une bonne marche, c'est loin. Donc, je ne pense pas vraiment que de passer d'un système à l'autre puisse représenter un handicap vraiment important.

M. Côté (Charlesbourg): Pour autant que le billet acheté à Pointe-aux-Trembles, si vous prenez le monorail, soit le même qui vous permet d'utiliser le métro.

M. Brière: C'est essentiel.

M. Côté (Charlesbourg): L'est de Montréal. Vous en avez fait largement état sur le plan de son développement économique, de son service qui était déficient, à tout le moins jusqu'à récemment, compte tenu de ce que nous avons inclus dans notre proposition de financement pour la STCUM, et je remercie Mme Roy d'avoir rendu hommage dimanche soir au ministère des Transports pour avoir payé ces services additionnels et avoir ouvert l'enveloppe. À tout le moins, cela a été mentionné. Donc, le service additionnel de l'est est payé presque en totalité par le gouvernement du Québec à ce moment-ci.

Vous avez fait référence au comité Limonchik qui a été créé il y a peut-être six ou sept mois, et qui, à mon avis, était fait davantage en réaction au plan de transport, pour une carence de la demande au niveau de la CUM, pour desservir l'est de Montréal. Croyez-vous qu'un système sur rail pourrait adéquatement desservir à la fois Rivière-des-Prairies, puisque c'est là qu'est une partie des gens à desservir, Pointe-aux-Trembles, de même que Montréal-Nord, sachant qu'à Montréal-Nord et Anjou se retrouvent 60 % de la population de l'est de

Montréal? Est-ce que vous croyez possible, puisque les gens de Montréal-Nord attendent le métro, comme nous le disait M. Ryan, depuis 17 ans - c'est peut-être même rendu à 19 - que l'ensemble de la population qu'on peut considérer du nord et de l'est de l'île, incluant Montréal-Nord, Saint-Léonard, Pointe-aux-Trembles et Rivière-des-Prairies, accepterait que les sommes prévues pour le métro puissent être davantage orientées vers un système sur rail qui pourrait desservir l'ensemble de l'est au lieu de cette partie-là?

M. Chartrand: M. le ministre, je crois que oui, d'autant plus que la CUM, dans sa proposition qui a été rendue publique hier du mémoire qu'elle va présenter dans deux jours, parle exactement du plan Gascon de 1984, et il y a là dedans la ligne 8, qui est une ligne de métro léger, vers Pointe-aux-Trembles et Repentigny. Maintenant il s'agirait d'avoir une autre ligne dans l'axe nord-sud, peut-être dans une emprise qui ne servirait qu'aux tramways, ce qui ne voudrait pas dire qu'on serait obligé de mettre ce tramway dans le milieu d'une rue, mais on pourrait essayer de trouver une emprise qui ferait en sorte qu'il serait seul. Donc, ce serait ni plus ni moins un métro de surface dans une emprise et il ne nuirait pas aux automobiles qui circulent dans les rues, du moins. Alors, je pense qu'il y a moyen de desservir ces régions adéquatement pour moins cher que la proposition de la CUM.

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, j'aurais beaucoup d'autres questions, mais je sais que mon temps est presque terminé. À tout le moins, ne pas dire un mot sur Saint-Hilaire relativement à l'estacade, je pense que ce serait faire abstraction d'un élément extrêmement important du transport en commun, du plan. Donc, tout simplement pour vous rassurer un peu, il est clair que l'utilisation du train de Saint-Hilaire par peu de personnes était la conséquence directe de la qualité du service offert - je pense que la démonstration n'est plus à faire, c'est clair - et, dans les circonstances, il devenait extrêmement difficile avec le CN d'être capable de donner une qualité de service. Dans les prévisions actuelles, je tiens à vous dire qu'au sujet de la planification avec l'estacade la conception s'oriente vers la possibilité d'utiliser aussi l'estacade par un système qui, éventuellement, pourrait être de train sur rails et qui pourrait éventuellement avoir une desserte sur la rive sud et emprunter l'estacade dans la mesure où on le souhaiterait. Donc, la planification, à ce moment-ci, se fait dans cette orientation.

Une voix: D'accord, merci.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, nous remercions Transport 2000 de nouveau pour sa con-

tributlon.

Une voix: Merci.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis, vous avez quinze minutes.

M. Garon: M. le Président, je voudrais d'abord remercier les gens de Transport 2000 qui sont venus nous rencontrer.

Vous vous opposez au tracé proposé pour la ligne de métro no 5. Est-ce que vous pensez que ce tracé devrait être modifié pour se diriger plutôt vers l'est, davantage vers Anjou, ou pensez-vous qu'il ne devrait pas y en avoir du tout?

M. Chartrand: Écoutez, nous, nous pensons que le métro dans l'est ne serait pas la réponse au problème. On pourrait faire plus avec moins, donc, il y a toujours le problème dont on n'a pas encore discuté aujourd'hui, celui de la capacité maximale de la ligne 2, parce qu'il ne faut jamais oublier que, si on prend la 5 et qu'on l'amène jusqu'à la 2, à Jean-Talon, il est question de capacité. Selon les intervenants, certains disent que la 2 ne pourrait pas prendre ces nouveaux passagers entre Jean-Talon et Berri-De Montigny, Berri-UQAM. Il s'agit de voir; je n'ai pas vu les derniers chiffres là-dessus. Mais, selon nous, le métro dans l'est ne serait absolument pas la réponse. Nous croyons qu'il y a quelque chose de mieux à faire dans l'est, avec l'argent que le ministre avait proposé, que ce que propose le plan du ministre. Que la ligne 5 soit prolongée jusqu'à Montréal-Nord ou jusqu'à Anjou ne réglera pas l'ensemble du problème. Ce qui nous inquiète le plus, c'est que, lorsqu'on a construit la ligne 5, inaugurée l'an passé, ça a coûté beaucoup plus cher que prévu. La STCUM prétendait qu'elle n'avait pas d'argent pour la faire fonctionner et c'est pourquoi ça a pris deux ans de plus avant de l'ouvrir.

M. Garon: Qu'est-ce que vous verriez à la place de ça?

M. Chartrand: Comme nous l'avons expliqué, nous verrions des lignes en surface, plus efficaces et moins dispendieuses, de ce style, style métro léger, style service de surface, parce qu'à Montréal, vous savez, M. Garon et M. le Président, il y a deux systèmes: il y a le système d'autobus et il y a le système de métro. Il n'y a pas de système intermédiaire. À Toronto - on parle souvent de Toronto - on a des trains de banlieue, des trolley bus", des tramways, des tramways articulés, le métro et même un monorail ou "skytrain", tandis que Montréal n'a que deux systèmes. Peut-être y a-t-il moyen d'en avoir un intermédiaire aussi.

M. Garon: Et votre moyen intermédiaire

suivrait quel tracé, dans votre esprit?

M. Chartrand: Bien, il y a déjà le tracé de la ligne 8 vers Pointe-aux-Trembles, qui est défini dans la proposition de la CUM - il y a toujours bien ça au moins de positif - et, quant à l'autre tracé, il s'agirait de le voir. Le problème, c'est que les élus de la CUM ne jurent que par le métro. Alors... (21 heures)

M. Brière: Peut-être - pour compléter - que l'on verrait davantage l'autre tracé dans un axe nord-sud. Maintenant, est-ce que c'est Pie-IX ou L'Assomption? On pourra toujours voir quand on sera rendu à en discuter, mais dans un axe nord-sud, dans la mesure où précisément, comme le disait M. Chartrand, si vous rabattez tous ces gens sur la ligne 2 qui est déjà surchargée... Le matin, je la prends très régulièrement et c'est plein. Ce serait peut-être mieux sur un axe nord-sud. D'un autre côté, lorsque vous êtes à Rivière-des-Prairies, en termes de distance physique, vous êtes plus près de la ligne 1 que de la ligne 2. Vous êtes sur la ligne qui mène directement au centre-ville. Donc, vous évitez aux gens de prendre le métro ou de prendre un autobus qui les mène à la ligne 5. Il faut qu'ils correspondent à la ligne 2, à Jean-Talon, et qu'ils correspondent encore à Berri-UQAM pour aller au centre-ville. Donc, si vous rabattez les gens dans un axe nord-sud et que vous les amenez sur la ligne 1 qui passe au centre-ville, vous leur évitez beaucoup de points de correspondance. Vous amenez des gens sur une ligne qui n'est pas encore surchargée et vous leur permettez de gagner beaucoup de temps. C'est pourquoi on privilégierait un axe nord-sud. Maintenant, est-ce que ce sera Pie-IX? Est-ce que ce sera L'Assomption? Il faudrait compter les gens pour savoir où le bassin de population est le plus élevé. C'est pourquoi on ne peut pas vous dire si c'est Pie-IX ou L'Assomption. On verrait quand même plus un axe nord-sud que le prolongement de la ligne 5.

M. Garon: Les choix et les efforts du plan en matière de transport collectif vous semblent-ils suffisants en regard des besoins de la population, non pas des besoins de la population passée, mais de celle à venir? On dit qu'il y aura une croissance de 243 000 d'ici à l'an 2000, d'après le plan du ministre, avec un fort vieillissement de la population. Ce sera non plus le baby-boom, mais plutôt un boom de vieillissement. Est-ce qu'il vous semble que, en termes de transport collectif, en termes d'avenir, en regardant vers l'an 2000 plutôt que vers 1960, les efforts de même que les investissements prévus dans le domaine routier sont suffisants?

M. Chartrand: Il évident que nous aurions aimé que ministre mette encore plus d'argent dans le transport en commun. Mais comme le ministre l'a dit ce matin, en citoyens respon-

sables, il faut comprendre qu'il faut qu'il paie la dette du métro qu'on a construit il y a cinq ans, dix ans. Il faut aussi penser à l'avenir. Comme vous le dites, il y a le vieillissement de la population. Si les éléments du plan, du côté du transport en commun, sont tous réalisés, je pense qu'on aura fait un bon bout de chemin. En 1998 ou peut-être avant, il sera temps d'en discuter encore. Vous savez, encore une fois, Je demeure sceptique face à certains plans qui ont été présentés dans le passé, pas nécessairement par le gouvernement du Québec, mais par la CUM. Le plan Gascon, ce n'est pas si vieux que cela, c'est en 1984. Cela fait quand même cinq ans et je n'ai encore rien vu de fait là-dessus. On a beaucoup d'études dans notre bureau, mais, pour ce qui est des réalisations, à part le petit train de Rigaud qui a été modernisé et l'ouverture de la ligne 5, il n'y a pas eu grand-chose. Bien sûr, il y a eu le renouvellement de la flotte d'autobus qui n'est pas toujours en bon état. Il y a beaucoup de choses à faire, mais si les éléments du plan sont réalisés, le train vers Châteauguay, la rénovation des wagons de métro et les gares Intermodales proposées, entre autres dans les Basses-Laurentides et ailleurs, je pense que c'est quand même déjà un pas en avant.

M. Brière: Il faut peut-être aussi dire, face au vieillissement de la population, que les personnes âgées n'utilisent pas beaucoup le métro pour des raisons de sécurité, mais aussi d'aménagement physique, par exemple, les escaliers. La personne âgée de 75 ans qui marche avec une canne et qui arrive à un endroit où il y a 45 marches à monter, c'est fini; elle ne prend plus le métro. C'est pourquoi, au chapitre des infrastructures lourdes, on dit: Sortons de terre, allons dehors un peu. Mais surtout, si on prend le cas de l'est de Montréal - même partout - il faut aussi ajouter des mesures pour rendre attrayant le réseau de surface parce que les personnes âgées vont se déplacer en autobus beaucoup plus qu'en métro. Il y a toute une conception du transport de surface qu'il va falloir améliorer à un moment donné. Il va falloir quelque part des voies réservées pour accélérer les services, des abribus; enfin toutes sortes de politiques comme ça. Quand on parle du vieillissement de la population, ce sont des choses comme ça qu'il va falloir faire et non pas tellement construire des métros, des çà, des çà; les personnes âgées ne les prennent pas. Les jeunes diminuent et ce sont les clientèles traditionnelles. Les clientèles traditionnelles du métro, ce sont les jeunes et les femmes; les femmes ont de plus en plus des véhicules motorisés, les jeunes, il y en a de moins en moins. Donc, pour aller chercher de la clientèle sur le plan du transport en commun, il reste les travailleurs, qu'il faut convaincre de lâcher leur voiture et d'embarquer dans les systèmes de transport, et il faut adapter les systèmes de transport pour les personnes âgées. **Donc, c'est**

ça.

M. Chartrand: On se pose beaucoup de questions, vous savez, M. Garon. Juste un complément là-dessus. La question du métro à Montréal, je ne sais pas si vous avez vu les chiffres là-dessus... Juste la question des escaliers mobiles dans les stations de métro, les escaliers roulants, les escaliers dans les stations de métro de Montréal: il y en a quelque 200 et ça coûte beaucoup d'argent pour les entretenir chaque année, quand ils ne sont pas en panne, car ils sont souvent en panne. Une personne âgée qui se présente devant un escalier qui est en panne, parfois ça peut être un gros problème.

La STCUM prétend que ça lui coûte une fortune juste pour l'entretien de ces escaliers. Parfois, il est difficile à comprendre pourquoi ils insistent tellement pour la construction d'autant de lignes de métro quand ils ont autant de problème à faire marcher celui qu'il y a là. En passant, je suis bien heureux de voir que le ministre a donné de l'argent pour améliorer le transport en commun dans l'est, on le réclamait, mais en même temps, quand j'apprends que la STCUM coupe - la semaine passée, sans le dire au public - encore une demi-minute dans le métro, comme elle l'a fait en 1982, hors pointe... Je parle du service de métro hors pointe, qui passait à toutes les six minutes, sur les lignes 1 et 2, c'est rendu à huit minutes; cela a encore augmenté de 30 secondes depuis le 9 janvier parce qu'ils n'arrivaient plus dans leur budget. La STCUM ne l'a même pas dit au public. On m'a promis qu'à la fin de mars ça reviendrait; j'ai hâte de voir. Les gens qui prennent le métro de Montréal attendent de plus en plus longtemps et ils attendent plus longtemps que jamais entre chaque train depuis que le métro fonctionne. Jamais on n'a attendu huit minutes entre chaque train, et c'est la moyenne. La STCUM nous a dit que c'était vrai, qu'on attendait plus, mais qu'elle n'avait plus d'argent.

M. Garon: Quand vous parlez du comportement des personnes selon leur âge par rapport au transport, vous dites ça par intuition ou par observation ou parce qu'il y a des études qui ont été faites sur le comportement des gens? Ce qui s'en vient est radicalement différent de ce qu'on a connu depuis 20 ans, en termes de pyramide d'âges de la population de la région de Montréal et du Québec tout entier, en réalité.

M. Chartrand: Je peux vous dire, M. le député, que nous faisons partie d'un comité au Forum des citoyens âgés de Montréal, qui regroupe plusieurs groupes de personnes âgées de Montréal. On a assisté à plusieurs de ces réunions. Une de mes collègues, Mme Auger, a assisté depuis deux ans à ces réunions. Il y a déjà eu des rapports faits là-dessus - il me fera plaisir de vous les envoyer. Il s'agit des problè-

mes que les personnes âgées vivent dans le métro de Montréal; vous seriez étonné de voir toutes les difficultés de ces gens-là. Il y en a qui n'utilisent pas le métro parce que c'est trop de problèmes pour eux. Ils ne savent jamais si les escaliers vont fonctionner; ils ont peur parce qu'il s'agit d'une question de sécurité, enfin les agressions, etc. Alors, Je vous enverrai sûrement, dans les prochains jours, les documents qui ont déjà paru là-dessus.

M. Garon: Concernant la ou les voies de ceinture ou pas de voie de ceinture du tout, à la page 16, les deux ou trois premiers paragraphes, au fond la page 16 au complet, vous dites que vous êtes d'accord avec le principe d'une autoroute de ceinture. Après ça, vous dites: "Si une autoroute de ceinture doit être construite, nous favorisons l'autoroute 30 sur la rive sud." Quand j'ai fini de lire la page au complet, je ne sais plus si vous en voulez une en principe ou si vous n'en voulez pas du tout. Qu'est-ce que vous voyez comme système qui serait le mieux et en termes d'affection des fonds par rapport à la problématique d'ensemble dans le domaine du transport dans la région de Montréal?

M. Brière: Par rapport aux autoroutes de ceinture?

M. Garon: C'est ça.

M. Brière: Écoutez, juste pour enlever l'ambiguïté... Ce qu'on disait dans la première phrase, c'est qu'on est d'accord sur le principe d'une autoroute de ceinture, c'est-à-dire d'une autoroute qui fait le tour de l'agglomération et qui ne passe pas en plein centre. On est d'accord avec un principe comme celui-là.

Là, on dit: Dans la région de Montréal, si on doit appliquer ce principe, nous, dans le plan que le ministre nous a soumis - il y a deux autoroutes, une au nord et une au sud... Quand on a regardé la carte, on s'est assis en avant de ça et on a dit: Laquelle des deux? On n'a pas joué à plie ou face, on a quand même essayé de raisonner un peu. Pour nous, cela a été la 30. Maintenant, si on a mis un "si" c'est que, d'une part, nous sommes pour le développement du transport en commun. Alors, nous n'irons pas faire la promotion des autoroutes. Ceci étant dit, s'il y en a une à être bâtie, on serait mieux d'aller vers celle qui est au sud parce que ça ne passe pas sur l'île. Enfin, c'est elle qui répondrait mieux aux critères que l'on accole normalement à une autoroute de ceinture que celle du nord, la 25, et sauter sur la 440 parce que cette autoroute-là ne débouche pas dans l'ouest. Donc, après ça, il y aurait quelqu'un qui dirait: Écoutez, on a bâti une demi-autoroute, donc, il faut en faire une au complet. Là on va passer sur l'île Bizard et cette guerre-là n'est pas finie. Je ne suis pas sûr que les gens de l'île Bizard vont être contents de voir arriver une

autoroute et un pont. Déjà, ils ont de la misère à gouverner qu'on va leur enlever des territoires agricoles. S'ils perdent le tiers du territoire pour une autoroute, je ne suis pas sûr qu'ils vont aimer ça.

En tout cas, quant aux autoroutes, nous préférons qu'on mise beaucoup plus sur le développement du transport en commun. Mais nous sommes conscients *aussi que dans* la région il y a des gens qui se déplacent en automobile, qu'il y a des gens qui ne peuvent pas faire leurs activités quotidiennes en utilisant le transport en commun. Le voyageur de commerce ne peut pas prendre le métro avec ses échantillons et tout. Il y a aussi tout le camionnage. Il y a toute l'économie de la région. Donc, c'est dans cette optique-là qu'on s'est dit que, si vraiment ça pouvait aider la région, la 30 serait beaucoup plus appropriée que la 25 au nord.

Et, dans le cas du Métropolitain, ce serait de le rénover et d'essayer plutôt de réduire le nombre de véhicules qui passent dessus que d'essayer de trouver de solutions pour en augmenter la capacité.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci beaucoup, M. Brière et M. le député. Malheureusement, cela complète le temps disponible. Je dois, de mon côté, vous remercier de vous être déplacés. J'ai eu l'occasion de travailler avec Transport 2000 pendant plus de cinq ans et moi aussi je dois dire que vous faites un excellent travail. Étant personnellement un ardent défenseur du transport en commun, je vous encourage à continuer parce qu'on ne fera jamais assez d'efforts et d'incitations sur le fameux transport en commun. M. Chartrand, de même que tous les gens qui vous accompagnent, je vous encourage à continuer. Ne lâchez pas. Il faut du monde pour pousser dans ce sens-là.

M. Chartrand: Merci, monsieur.

Une voix: Merci beaucoup.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci et bonne route de retour. J'inviterais immédiatement les prochains intervenants, soit le Comité des usagers du transport de Deux-Montagnes, avec son président, M. Roger Lemoine, et les gens qui l'accompagnent à s'avancer.

Je demanderais la collaboration de tous les membres de la commission pour qu'on puisse poursuivre immédiatement, étant donné l'heure. Je souhaite la bienvenue, au nom des membres de la commission, au Comité des usagers du transport de Deux-Montagnes et, sans plus tarder, j'invite M. Roger Lemoine, président, à nous *présenter* les personnes qui l'accompagnent.

Comité des usagers du transport
de Deux-Montagnes

M. Lemoine (Roger): Bonjour, M. le Pré-

sident. Bonjour, M. le ministre, tous les membres de la commission parlementaire. À ma droite, M. Robert Lacombe.

Le Comité des usagers du transport de Deux-Montagnes a été créé en octobre 1984 par Transport 2000 Québec et, dès le départ, il s'est donné trois objectifs qui sont la modernisation de la ligne Montréal-Deux-Montagnes, l'instauration d'un transport en commun affectif et efficace au sein de la MRC de Deux-Montagnes et entre celle-ci et ses régions immédiates et l'intégration des divers transports et des tarifs dans la vaste région de Montréal.
(21 h 15)

Le 27 août 1987, notre comité rappelait la nécessité de choisir entre le transport public et le transport individuel. Il insistait sur l'urgence de moderniser la ligne Montréal-Deux-Montagnes et mettait l'appui sur la pertinence de trouver une quatrième source de financement, notamment en imposant les bénéficiaires non-usagers et en augmentant la quote-part des municipalités. Il demandait la création d'une structure suprarégionale de concertation pour l'ensemble des transports publics en périphérie de Montréal afin de coordonner les divers modes de services utilisés à l'intérieur et à l'extérieur de la métropole québécoise: autobus, métro, trains de banlieue. Enfin, il suggérait l'apport important que les usagers pourraient avoir en siégeant aux CA des sociétés de transport et des CIT.

Le 10 août 1988, le gouvernement du Québec rendait public son document concernant le transport dans la région de Montréal. Ce plan d'action de 1 620 000 000 \$ pour les dix prochaines années montrait que 52 % de cette somme globale irait vers le réseau routier et 48 %, vers le transport collectif. Notons que 61 % de ce montant sera dépensé au cours de la première période, 1988-1993, dont 175 000 000 \$ iront à la modernisation du train Montréal-Deux-Montagnes et environ 250 000 \$ pour améliorer le terminus de Rosemère.

Fidèle à une précédente présentation, ce mémoire continuera de privilégier les transports publics. Il nous apparaît toujours aussi essentiel aujourd'hui de favoriser ce type de locomotion pour des raisons économiques, sociales et environnementales. L'actuelle commission parlementaire porte sur les futures réalisations du gouvernement du Québec. Nous demeurons persuadés que les décisions politiques doivent tenir compte des réalités suivantes. Près de 40 % de la population vit aujourd'hui en banlieue. Des services existent déjà. Des solutions peuvent combler certaines lacunes. Une nouvelle mentalité est en train de naître en faveur du transport en commun pourvu que l'on offre une alternative rapide, économique, fiable, confortable et efficace.

Nous vous proposons donc toute une série de mesures visant à moderniser les trains de banlieue, les intégrer au réseau de Montréal, **développer le transport public régional, créer une**

structure régionale de concertation, faire preuve de leadership dans ce dossier important pour le Québec de demain, choisir les bonnes solutions en fonction des attentes de la population. Il est devenu de toute première importance que les politiques requises soient prises pour agir aujourd'hui afin de répondre aux besoins de demain. C'est l'objectif poursuivi par ce présent mémoire.

Le plan d'action 1988-1998. Conformément à ses objectifs, le comité s'est particulièrement intéressé aux aspects qui touchent plus spécifiquement les Basses-Laurentides. Nous les avons divisés en deux parties: ceux qui sont au sein de notre région et ceux qui sont aux portes, de notre territoire. Au sein de notre région, une somme globale de près de 300 000 000 \$, devant être investie dans la première partie du plan d'action, est prévue comme suit: 117 000 000 \$ pour la conservation, l'amélioration et le développement des autoroutes 13 et 15 et un peu plus de 175 000 000 \$ pour la modernisation de la ligne Montréal-Deux-Montagnes. Aux portes de notre région, on a près de 230 000 000 \$ qui seront mis de côté pour le développement de la ligne 2 du métro vers le train de banlieue 3: 100 000 000 \$ à la station Bois-Franc, et 125 000 000 \$ pour la construction d'un pont et le prolongement de l'autoroute 25 entre les villes d'Anjou et de Laval. Ces deux projets sont-ils indispensables pour répondre aux besoins de la population d'aujourd'hui et de demain?

Le récent sondage de la maison Som, de Montréal, indique que 57 % des Montréalais utilisent régulièrement leur auto pour se déplacer dans la ville, 34 % prennent l'autobus et 31 % le métro. Pour les résidents de la CUM, on observe que 50 % des gens se servent du transport en commun et que ce pourcentage tombe à 29 % pour la rive sud et à seulement 17 % pour la rive nord. Les raisons qui motivent cette non-utilisation du transport public sont: trop long, 42 %; cela passe trop loin du domicile, 16 %; les heures sont inadéquates, 15 %; c'est trop compliqué à cause des correspondances, 8 %. Tout à l'heure, en jetant un coup d'oeil sur la situation dans les Basses-Laurentides, nous comprendrons plus aisément pourquoi il devient impératif de créer maintenant une structure régionale permanente de concertation afin d'instaurer un efficace et effectif transport public régional au sein de notre vaste et belle région en périphérie de Montréal. Voici un autre endroit du Québec où le gouvernement doit faire preuve de leadership.

Nous ne sommes pas nécessairement contre le développement du réseau routier. Nous reconnaissons volontiers que certaines voies rapides demeurent indispensables, et le gouvernement du Québec doit les entretenir. C'est ainsi que nous partageons l'avis que l'autoroute 13 devrait être complétée. Même si nous doutons que des navettes constituent la solution la plus appropriée pour réunir les deux aéroports de Montréal,

surtout en période de pointe, cette intervention demeure essentielle. L'élargissement de l'autoroute 15 peut également favoriser une meilleure circulation, mais nous croyons toujours que nous devons veiller à ne pas favoriser l'utilisation abusive d'automobiles. Ainsi, par exemple, la construction d'un nouveau pont et le prolongement de l'autoroute 25 vont-ils régler les problèmes aigus de la congestion aux entrées et au centre-ville de Montréal? Ce projet ne risque-t-il pas à moyen terme d'amener encore plus de voitures individuelles dans la métropole québécoise, augmentant ainsi les difficultés que nous connaissons actuellement.

Devant le Conseil de la conservation et de l'environnement, une branche du ministère de l'Environnement du Québec, la Chambre de commerce de Montréal mentionne, dans un mémoire déposé le 20 décembre 1988, que le transport dans la région métropolitaine doit être élargi pour englober une discussion de fond sur l'utilisation privilégiée de l'automobile comme mode de transport urbain et qu'une stratégie de conservation au Québec ne peut évacuer l'étude de la problématique du transport urbain. " Dans ce contexte, nous pensons que le transport en commun doit recevoir la priorité. Cela signifie-t-il que nous devons construire partout des stations de métro? Compte tenu des coûts élevés de cette solution et des attentes de la population, ne serait-il pas plus logique de mettre en place des structures plus légères, plus fonctionnelles et moins onéreuses? Pourquoi ne pas consulter les comités d'usagers qui existent un peu partout dans l'est, dans l'ouest ou au sud de la vaste région de Montréal? Le prolongement de la ligne 2 vers Bois-Franc et le parachèvement de l'autoroute 25 représentent des déboursés de 230 000 000 \$. Cette somme, en étant affectée ailleurs à des projets améliorant la mise en service, la qualité ou l'efficacité du transport en commun, ne serait-elle pas mieux employée?

M. Lacombe (Robert): L'instauration d'un transport public régional. Deux questions nous préoccupent actuellement. Ce sont, premièrement, la modernisation de la ligne Montréal-Deux-Montagnes et, deuxièmement, la mise en place d'un véritable transport public régional.

La modernisation du train de banlieue. Le plan d'action prévoit que, d'ici 1993, la ligne 3 serait modernisée. Cette nouvelle nous a rassurés et réjouis et nous n'avons pas hésité à le dire publiquement. Pas de doute, cette solution est logique, réaliste et conforme aux intérêts de Montréal, de la région et du Québec. Sans vouloir relancer le débat, nous désirons seulement souligner avec force que l'échéancier proposé doit être absolument et scrupuleusement respecté si nous voulions vraiment conserver ce patrimoine roulant. Ce qui nous inquiète le plus, précisément, ce sont ces informations qui nous disent que la CUM bloquerait ce projet. Quand on connaît l'obstination de la ville de Montréal à

s'opposer à cette modernisation de la ligne Montréal-Deux-Montagnes et ce, quel que soit le parti au pouvoir à l'hôtel de ville, nous ne comprenons pas pourquoi cet organisme qui doit recevoir la mission de moderniser ce train de banlieue... Tous les intervenants entendus lors de la commission parlementaire d'août 1987 étaient d'accord. La décision est maintenant officielle. Le processus de modernisation doit débiter dans les plus brefs délais. Puisque c'est Québec qui paie le coût d'immobilisation, le gouvernement doit faire preuve de leadership et créer, si nécessaire, un organisme indépendant chargé de mener à bien ces travaux.

L'instauration d'un transport public régional. La loi 46, qui créait des conseils intermunicipaux de transport, des CIT, visait essentiellement deux objectifs: la prise en charge par les municipalités du transport public et la réduction de l'enveloppe budgétaire gouvernementale consacrée au transport en commun. La nette volonté des élus locaux de ne pas participer à un déficit trop élevé et le "discours" de cette loi favorisait en quelque sorte la naissance d'un transport collectif local, sans préoccupation véritable de l'implantation d'un transport public régional. Cette absence de vision régionale constitue un véritable casse-tête pour beaucoup de gens qui ne peuvent relier rapidement et à des prix raisonnables deux centres urbains importants au sein d'une même région administrative. C'est notre situation dans les Basses-Laurentides.

Permettez-nous maintenant de vous exposer les points suivants. À la suite de la décision du ministère des Transports du Québec d'autoriser Saint-Eustache à se retirer du CIT Deux-Montagnes depuis le 1er janvier 1988, la MRC Deux-Montagnes compte quatre organismes de transport sur son territoire: CIT Deux-Montagnes, service interne de Saint-Eustache, Société de transport de Laval (STL) et train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes. Ces quatre organismes s'occupent surtout de leur administration respective et ne possèdent aucune structure de correspondance tarifaire. Une analyse détaillée de trois conseils de transport de notre territoire immédiat, soit du CIT des Deux-Montagnes, de la ville de Saint-Eustache et du CIT Basses-Laurentides, nous permet de découvrir les faits suivants: d'Oka à Saint-Jérôme, à cause des horaires trop rigides et des correspondances entre autobus trop étroites, un usager devra prendre plus de six heures pour un aller-retour entre ces points. L'absence de "correspondance tarifaire" lui vaudra de dépenser en plus 14, 30 \$ pour son voyage.

De Saint-Eustache à Sainte-Thérèse, il existe actuellement un service, le circuit no 8: de 6 h 42 à 17 h 42, un service à toutes les heures, du lundi au mercredi de 7 h 42 à 17 h 42, à toutes les heures, les jeudis et vendredis; toutes les deux heures, le samedi; il n'y a aucun service le dimanche. Qu'arrive-t-il si une per-

sonne désire s'inscrire à des cours pour adultes un soir par semaine au collège Lionel-Groulx? Elle devra prendre sa voiture personnelle ou transiter par Laval ou même Montréal. Notons enfin qu'aux dernières nouvelles ce manque de concertation entre deux organismes responsables amenait deux tarifs différents sur le même territoire de Saint-Eustache. Un dollar par voyage simple par le service interne d'autobus et 1, 50 \$ aller simple avec la route no 8. De Saint-Eustache à Mirabel, il n'y a pas de service direct, même en passant par le terminus de Rosemère. L'arrêt le plus près du terminus recherché est Saint-Janvier, entre Rosemère et Saint-Jérôme. Dans ce cas-là, il faut compter un aller-retour de près de trois heures, au coût de 7, 80 \$. De Saint-Eustache à Terrebonne, il n'y a pas de lien direct. Il faut passer par Montréal et emprunter les autobus de la STL au terminus Henri-Bourassa. Pourtant, une ville comme Saint-Jérôme est un centre régional important, vu qu'il regroupe plusieurs services gouvernementaux comme ceux reliés à la santé, à la justice, au crédit agricole, à la protection du consommateur, à la CSST, etc.

À la lecture de cette situation, il nous semble évident que certaines décisions politiques s'imposent de toute urgence. Premièrement, bâtir une gare intermodale sur le territoire de la MRC de Deux-Montagnes pour amener tous les services de transport collectif à un endroit central. Deuxièmement, améliorer le terminus de Rosemère. Dans le plan d'action, il est prévu de construire six débarcadaires et un bâtiment d'accueil chauffé servant de salle d'attente pour accroître l'attrait du service offert par le CIT des Basses-Laurentides. Signalons que la route 8 reliant Saint-Eustache au collège Lionel-Groulx de Sainte-Thérèse passe devant ce terminus régional. Troisièmement, mettre en place une table permanente de concertation régionale afin d'offrir l'occasion à tous les intervenants concernés par cette question de discuter et de coordonner, voire intégrer éventuellement les divers modes de transport collectif et de tarif. Cette structure régionale de transport public permettrait également de diffuser l'information au public concernant les divers horaires, les divers prix et les différents services offerts au sein de notre vaste territoire des Basses-Laurentides. La naissance de cette table permanente de concertation, en plus de permettre la coordination des différents services d'autobus et de train, offrirait une plus grande mobilité à notre population, particulièrement aux plus démunis de notre société, contribuerait à augmenter la disponibilité de notre main-d'oeuvre disponible, développerait un transport public régional cohérent, efficace à la grandeur de notre belle région, respecterait notre environnement tout en contribuant à une qualité de vie plus saine.

La création d'une structure régionale de concertation. Une lecture trop "étroite" de la lettre et de l'esprit de la loi qui donnait jour

aux CIT en périphérie de Montréal, la multiplicité des intervenants qui rend difficile l'émergence d'une vision de l'ensemble des questions reliées au déplacement des personnes, le **développement** et l'opération des réseaux **s'effectuant** trop souvent à partir d'une perspective purement locale et, enfin, une peur évidente du déficit de la part de nos élus locaux, voilà, en résumé, tout ce qui entraîne automatiquement des problèmes de cohérence et d'intégration entre les divers réseaux locaux et régionaux.

M. **Lemoine**: Comme nous l'avons vu précédemment, une personne qui veut utiliser le transport collectif pour voyager à travers le territoire des Basses-Laurentides doit affronter plusieurs problèmes: différents transporteurs, différents temps d'attente, différents prix. Cette personne, en somme, est la victime d'administrations qui préfèrent favoriser leurs intérêts locaux au détriment de l'ensemble régional. Tous les dilemmes se résument finalement à cette question: Comment rentabiliser le service public? D'ailleurs, comment le rentabiliser si nous n'en faisons pas la promotion? Beaucoup de problèmes financiers pourraient plus aisément se résoudre si les pouvoirs décisionnels acceptaient de s'impliquer davantage dans le transport collectif. D'autre part, dans le cadre de la commission parlementaire d'août 1987, plusieurs propositions furent soumises. Qu'attendons-nous pour prendre les décisions qui s'imposent? Pour garantir l'efficacité de service, l'information devient un instrument de premier plan. Comment attirer des usagers au réseau du transport collectif si la population ignore les circuits disponibles? Afin de coordonner et éventuellement d'intégrer les divers modes de transport et de **tarifs**, pour offrir aux intervenants l'occasion de se rencontrer et d'échanger des informations pertinentes, il est devenu impératif que cette structure régionale de transport public régionale soit créée et que le gouvernement du Québec accepte d'y apporter son aide et, si nécessaire, son poids politique. (21 h 30)

Conclusion. Tout au long de **notre** exposé, nous avons mis l'accent sur l'importance de privilégier le transport en commun. Comme le soulignait si justement le ministre Côté lors de son passage à Deux-Montagnes, le 12 mars 1987, "le temps des autoroutes est fini, la priorité doit aller au transport public." Cela doit nécessairement se traduire par des actes précis et concrets. C'est une question de choix, de vision de la société québécoise de demain.

À la lumière de tout ce qui précède, nous vous demandons donc: de moderniser la ligne Montréal - Deux-Montagnes, en respectant intégralement l'échéancier proposé dans le plan d'action du 10 août 1988; de bâtir une gare intermodale sur le territoire de la MRC de Deux-Montagnes afin de centraliser tous les modes de transport; d'intégrer les différents services

disponibles sur l'île de Montréal: autobus, métro, trains de banlieue; d'améliorer le terminus de Rosemère; de créer la table permanente de concertation dans les Basses-Laurentides en vue de l'établissement d'une ligne téléphonique centrale d'information; de la coordination et éventuellement de l'intégration des divers modes de transport, des différents horaires d'autobus et, au minimum, de la naissance d'une correspondance tarifaire valide entre les différents transporteurs; enfin, pour reprendre un credo de notre précédent mémoire, de favoriser la présence des usagers aux tables décisionnelles afin que leur point de vue soit entendu et pris en considération.

En acceptant d'agir aujourd'hui, nous nous assurons de répondre aux besoins de demain. Merci.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je vous remercie beaucoup, M. Lemoine. Alors, on procède maintenant avec les blocs de 20 minutes. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci. M. le Président. Je veux remercier les gens que j'ai rencontrés à quelques reprises, comme le mémoire en fait état, à tout le moins en mars 1987 à Deux-Montagnes, de même qu'en commission parlementaire au mois d'août 1987, et maintenant à nouveau devant cette commission parlementaire. Je veux les féliciter pour l'intérêt soutenu à la cause, en particulier, du train de Deux-Montagnes, puisque c'est un dossier qui est débattu déjà depuis fort longtemps. C'est un peu grâce à leur ténacité que je n'aborderai pratiquement pas le dossier du train de Deux-Montagnes; quant à moi, c'est une chose qui est réglée.

On ne devrait même pas en discuter lors de la commission parlementaire, puisque cela fait partie de la conservation des acquis. Le train de Deux-Montagnes étant un acquis, il est prévu en termes de modernisation à l'intérieur du plan de transport, avec l'échéance que vous connaissez et avec des mandats qui seront donnés, au cours des semaines qui suivront la fin de la commission parlementaire, aux professionnels pour passer aux phases: étude finale et plan de réalisation. Donc, c'est un dossier qui, pour moi, a franchi les étapes de l'approbation gouvernementale. Je vous dis, toutefois, comme je l'ai dit sur le plan public, que nous souhaitons - et nous aurons probablement besoin de votre aide maintenant que les élections fédérales sont passées - un niveau de participation au financement des immobilisations dans Deux-Montagnes, de la même manière que cela a été fait dans le cas de Rigaud. Les 10 000 000 \$ qui sont encore dans l'enveloppe CN, plus les 20 000 000 \$ qui étaient dévolus à la modernisation du train font une cagnotte de départ de 30 000 000 \$ sur 175 000 000 \$. Donc, on aura besoin des efforts de tous pour convaincre les autorités fédérales, puisqu'elles sont à quatre ans des prochaines élections, d'acquies-

cer à notre demande et de participer à ce projet.

Au-delà de tout cela, l'élément qui est dominant dans votre présentation est l'insistance sur la création d'une table de concertation régionale qui réunirait, à ce que j'ai compris, la presque-totalité des Basses-Laurentides, à tout le moins sur le plan d'une connexion plus efficace et plus rapide avec la capitale régionale qui est Saint-Jérôme. C'était assez apparent dans les circuits que vous nous avez présentés avec les coûts reliés. Vous avez évoqué la loi 46 et la création des CIT. On sait qui existe des CIT sur le territoire et que ce n'est pas une opération facile; on est en présence de plusieurs CIT à ce moment-ci. Est-ce que je dois comprendre, lorsque vous souhaitez cette table régionale, que chacun des CIT serait effectivement une des parties composantes de cette table de concertation sur le plan régional et qui voyez-vous d'autre?

M. Lemoine: Bien, nous y voyons d'abord un représentant du gouvernement du Québec, également des représentants de chacun des CIT qui sont actuellement résidents du territoire des Basses-Laurentides et pourquoi pas aussi des usagers. Après tout, ils sont une partie importante de la composante qui paie pour ces services.

M. Côté (Charlesbourg): Ne croyez-vous pas que la création d'une table de concertation régionale à ce sujet serait un préalable à la réalisation de certains éléments que vous évoquez à l'intérieur de votre mémoire, à titre d'exemple, une gare Intermodale à Deux-Montagnes? Est-ce que le préalable n'est pas une table de concertation pour très bien définir ce qu'on veut faire, compte tenu des problèmes très importants qu'ont vécus les CIT, en particulier des Basses-Laurentides, et finalement de la mutation qui s'est produite à Deux-Montagnes aussi? Est-ce que la table de concertation n'est pas un préalable pour tenter de mettre un peu d'ordre à ce niveau, une certaine harmonie - pas parce qu'il y a de la discorde - davantage de liens très intimes entre les différents CIT et les réseaux à desservir?

M. Lemoine: Effectivement, M. le Président, la première étape à franchir, c'est la création, le plus rapidement possible, de cette structure régionale de concertation afin que les intervenants puissent au moins se rencontrer régulièrement, se parier. Il suffirait d'avancer de quelques minutes l'autobus qui part d'Oka et de retarder de quelques minutes celui qui part de Rosemère pour faire gagner à un usager facilement deux heures aller retour. Donc, on voit qu'il suffit que les gens s'assoient à la même table, se consultent, pour tout de suite gagner beaucoup de temps. C'est un préalable qui nous paraît essentiel, mais il faut que ça se fasse très rapidement. On ne pourra pas encourager le

transport en commun si des gens perdent une journée à faire 45 kilomètres et payent 14 \$ en plus. Ce n'est pas possible.

M. Côté (Charlesbourg): Un autre élément qui n'est pas nécessairement plus philosophique, mais qui relève davantage d'une intégration des différents modes de transport, à tout le moins du paiement; est-ce que j'ai bien compris que votre volonté irait davantage dans le sens de l'intégration d'un ensemble de services de transport en commun, autobus, trains de banlieue, de telle sorte que l'usager y trouve, à tout le moins, une partie des bénéfices investis par sa carte?

M. Lemoine: C'est exact. Je prétends qu'éventuellement, dans un temps assez restreint, à moyen terme, on puisse, via la table de concertation qui devrait être créée dans les prochains mois, intégrer les différents modes de transport. On parle aussi bien des autobus, des trains...

M. Côté (Charlesbourg): Sauf, si je ne m'abuse, que dans la mesure où on créerait une table de concertation régionale qui ne serait pas forcément décisionnelle, mais qui viserait à orienter et à mieux planifier l'organisation du transport dans les Basses-Laurentides, elle traiterait à ce moment-là des problèmes inhérents au service, en particulier d'autobus, alors que le train de Deux-Montagnes, lui, dans la mesure où on finit la modernisation, subirait le même niveau d'absorption que Rigaud intégré au service de la communauté urbaine, donc de la STCUM. Dans ce sens-là, je pense que la table régionale de concertation devrait davantage se préoccuper de la desserte des Basses-Laurentides et, virtuellement, avoir un certain niveau de rabattement sur le train de banlieue qui, lui, serait géré éventuellement ou, à tout le moins, selon les prévisions à long terme, par la STCUM ou par l'organisme régional de transport pour la grande région métropolitaine qui, éventuellement, prendrait à son compte les trains de banlieue.

M. Lemoine: En août 1987, on avait proposé une structure suprarégionale de concertation. Naturellement, cela comprenait la STCUM, la STL et les CIT. C'est une chose. On parle du train de banlieue. Mais cela n'empêche pas d'avoir une structure régionale pour que les intervenants des CIT puissent se parler dans les Basses-Laurentides ou ailleurs autour de Montréal. La structure suprarégionale est une composante essentielle, mais ça n'empêche pas la création d'une structure régionale dans chacune des parties de la vaste région de Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): Mais on se comprend bien: la structure de concertation régionale souhaitée serait davantage au niveau des CIT des Basses-Laurentides, alors que la structure

suprarégionale irait s'occuper de la gestion de services de transport en commun un peu plus lourds comme le train de banlieue, le métro etc. Cela va. Merci.

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

M. Garon: M. le Président, je veux remercier le Comité des usagers du transport de Deux-Montagnes d'être venu nous rencontrer ce soir afin de nous donner son point de vue, d'autant plus qu'à la page 11 - je voudrais être bien sûr de ce que je lis - vous dites que, lors de son passage à Deux-Montagnes, le 12 mars 1987, le ministre Côté a déclaré: "Le temps des autoroutes est fini; la priorité doit aller au transport public." Est-ce que c'est bien ce que vous avez entendu et ce qu'il a dit?

M. Lemoine: Écoutez, c'est une réponse philosophique du ministre Côté à des questions qui ont été posées à ce moment-là. Il est évident que le ministre Côté avait très clairement dit que la priorité du gouvernement du Québec au cours des prochaines années devait aller au transport en commun.

Une voix: C'est exactement cela.

M. Lemoine: En tout cas, c'est ce que nous avons compris.

M. Garon: Quand vous lisez le plan d'action 1988-1998, avez-vous l'impression que la déclaration de principe du 12 mars 1987 s'applique dans la réalité ou si c'est simplement une déclaration de principe de vertu dont l'application est difficile?

M. Lemoine: Si on prend le plan qui porte sur dix ans... C'est une question piège que vous posez là, M. Garon.

M. Garon: Non. Le Seigneur a dit dans l'Évangile que la foi sans les oeuvres...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Lemoine: C'est pourquoi tout au long de notre mémoire nous insistons beaucoup sur les actes concrets et précis. Si l'on prend le plan d'action du ministre Côté déposé pour les dix prochaines années, on voit que c'est "half and half", c'est 50-50 pour le transport public et pour le transport routier. On voit également que la plus grosse partie, 75 %, sera dépensée pour le transport public dans les cinq premières années. Pour nous, il est évident qu'on devrait beaucoup plus insister sur la priorité du transport public. Face aux coûts énormes, autant socio-économiques qu'environnementaux, de l'utilisation abusive de l'automobile, à notre avis, on n'appuiera jamais assez sur l'importance de mettre de

l'argent et d'amener les gens à utiliser le transport en commun. Je ne sais pas si cela répond à votre question.

M. Garon: Le message que vous lancez... Le ministre disait ce matin qu'il doit faire une allocation de ressources qui sont rares, qu'il n'a pas tout l'argent qu'il voudrait avoir et qu'à ce moment-là il doit choisir prioritairement de mettre cela dans le transport en commun plutôt que dans le transport individuel par automobile.

M. Lemoine: C'est cela.

M. Garon: Vous parlez de l'organisme de concertation régional, non pas suprarégional, mais régional. Quelles seraient les composantes de cet organisme régional des Basses-Laurentides?

M. Lemoine: D'abord, pour amener les gens à se parler, il faudrait qu'il y ait un représentant du gouvernement du Québec; cela me semble un préalable. Ensuite, nous pensons qu'il devrait y avoir un représentant de chacun des CIT représentés dans les Basses-Laurentides, si l'on parle des Basses-Laurentides comme région. Nous souhaitons également vivement voir à cette table des représentants des usagers.

M. Garon: De...

M. Lemoine: Des usagers. Les usagers paient assez cher et c'est eux qui savent exactement quels sont les besoins qu'ils ont aujourd'hui et qu'ils doivent avoir demain. Je ne vois pas pourquoi ces gens ne seraient pas consultés et ne participeraient pas à l'établissement ou à l'instauration *du transport* en commun par autobus dans notre région. C'est une composante essentielle, au même titre que le gouvernement ou les responsables des CIT dans notre région.

M. Garon: Merci.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce qu'il y a d'autres questions de votre côté, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Non, M. le Président. Merci de votre présentation. Soyez assurés qu'on va continuer de surveiller vos intérêts et l'esprit de ma déclaration du 12 mars 1987.

M. Lemoine: C'est nous qui vous remercions, M. le Président.

M. Garon: Est-ce que je dois interpréter des paroles du ministre qu'il vient de confirmer qu'il a bien fait sa déclaration le 12 mars 1987?

M. Côté (Charlesbourg): Vous connaissez, puisqu'on discute depuis maintenant 18 mois ensemble, la clarté de mes propos. J'ai effective-

ment dit que le temps des nouvelles autoroutes au Québec était révolu. Si dans votre esprit politique et, à l'occasion, tordu...

M. Garon: Non, non.

M. Côté (Charlesbourg):... d'aventure, vous essayez de dire que la 30 ou la 25 sont de nouvelles autoroutes, je vous dirai que ce n'est que le complément de ce qui avait déjà été commencé dans le passé et, pour moi, ce ne sont pas de nouvelles autoroutes.

M. Garon: Dans le fond, pour vous, si on continuait la 20 jusqu'à Gaspé, ce ne serait pas une nouvelle autoroute, ce serait...

M. Côté (Charlesbourg): Et pourquoi pas!

M. Garon: Non, non, juste pour savoir. Je comprends pourquoi les gens vous disaient tantôt qu'il y avait une certaine ambiguïté dans les termes utilisés: conservation et développement.

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est-à-dire qu'il y en avait dans l'esprit de ceux qui le présentaient, mais dans mon esprit, il n'y en a pas. Quand on parle du train de Deux-Montagnes, qui existe actuellement et qui dessert 12 000 personnes par jour, qu'on se pose la question pour savoir si c'est de la conservation ou pas, pour moi, il n'y a pas de problème, c'est de la conservation. Lorsqu'on met en parallèle le parachèvement du métro entre Côte-Vertu et Bois-Franc, 8 n'existe pas; donc, ce n'est pas de la conservation, c'est du développement. Cela me paraît très évident. Cela ne prend pas une définition de dictionnaire pour être capable de se rendre compte de ça.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, M. Lemoine, de même que ceux qui vous accompagnent du Comité des usagers du transport de Deux-Montagnes, on vous remercie. Donc, on vous souhaite un bon chemin de retour, je ne sais pas si ça va être par train ou autrement. Merci d'avoir participé, par votre mémoire et par votre présence.

M. Lemoine: En bons usagers, M. le Président, nous sommes venus en autobus. Nous vous remercions de nous avoir invités à présenter notre point de vue.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci beaucoup. J'avise les membres de cette commission que la commission de l'aménagement et des équipements reprendra ses travaux demain matin, à dix heures. J'inciterais tout le monde à être à l'heure pour qu'on puisse respecter l'horaire prévu. Merci, bonsoir.

(Fin de la séance à 21 h 47)