



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" (2)

Le mercredi 25 janvier 1989 - No 57

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Kewler
06/04/89

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Conseil des syndicats nationaux	CAE-2677
Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec	CAE-2689
Conseil des chambres de commerce de la Montérégie	CAE-2699
Union québécoise pour la conservation de la nature	CAE-2711
Conseil intermunicipal de transport du sud-ouest	CAE-2719
Centrale de l'enseignement du Québec	CAE-2729

Intervenants

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

M. Marc-Yvan Côté
M. Jean Garon
Mme Pierrette Cardinal
M. Serge Marcil
M. Francis Dufour

- * Mme Claudette Carbonneau, Conseil des syndicats nationaux
- * M. Normand Lamoureux, Hem
- * M. Robert Foucault, idem
- * M. Guy Cousineau, Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec
- * M. René Frechette, idem
- * M. Maurice Vézina, idem
- * Mme Diane Viau, Conseil des chambres de commerce de la Montérégie
- * M. Jean-François Viau, idem
- * M. Jean-Pierre Beauchesne, idem
- * M. Luc Gagnon, Union québécoise pour la conservation de la nature
- * M. Jean-Bosco Bourcier, Conseil intermunicipal de transport du sud-ouest
- * M. Claude Haineault, idem
- * Mme Lorraine Pagé, Centrale de l'enseignement du Québec
- * Mme Louise Drouin, idem

* 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
1050, Conroy, R.-C. Édifice "G", C.P. 28
Québec, (Québec)
G1R 5E5 tél. 418-643-2754

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1752

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le mercredi 25 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 huit minutes)

Conseil des syndicats nationaux

Le Président (**M. Parent, Bertrand**): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements va donc commencer ses travaux. Je rappelle, en ce début de journée, deuxième journée de la commission, que le mandat de cette commission 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". M. le secrétaire, est-ce que vous avez des remplacements au sein de cette commission?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président, M. Baril (Rouyn-Noranda-Témiscamingue) est remplacé par M. Béliste (Mille-Îles), M. Camden (Lotbinière) est remplacé par Mme Cardinal (Châteauguay), M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) est remplacé par M. Trudel (Bourget), M. Middlemiss (Pontiac) est remplacé par M. Parent (Sauvé), M. Paradis (Matapédia) est remplacé par M. Gobé (Lafontaine), M. Poulin (Chauveau) est remplacé par M. Joly (Fabre).

Le Président (**M. Parent, Bertrand**): Merci, M. le secrétaire. Cet avant-midi, l'ordre du jour est le suivant. Il y aura trois intervenants qui auront des blocs d'une heure chacun. D'abord, le Conseil des syndicats nationaux viendra de 10 heures à 11 heures, puis suivra la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec, et, par la suite, de midi à 13 heures, ce sera le Conseil des chambres de commerce de la Montérégie. Afin d'être le plus respectueux possible de l'horaire, je demande la collaboration de tout le monde. Et, sans plus tarder, j'inviterais les représentants du Conseil des syndicats nationaux, soit Mme Claudette Carbonneau, secrétaire générale du Conseil central de Montréal, j'imagine, et les gens qui l'accompagnent à prendre place.

Alors, Mme Carbonneau, on vous souhaite la bienvenue au nom des membres de cette commission, de même qu'à tous les gens qui vous accompagnent. J'aimerais que vous puissiez nous présenter ces personnes. Et je vous dirai que la façon de procéder est la suivante. Il y a un bloc de 20 minutes qui vous est accordé pour la présentation de votre mémoire. Et, par la suite, chacun des groupes parlementaires, ministériel et de l'Opposition, a 20 minutes pour la discussion. Le temps de réponse que vous accordez est toujours pris sur le temps du parlementaire qui vous pose la question. Voilà. Mme Carbonneau la parole est à vous.

Mme Carbonneau (Claudette): M. le Président, M. le ministre, je voudrais, dans un premier temps, vous présenter les personnes qui m'accompagnent. À ma droite, Normand Lamoureux, président du syndicat de l'entretien de la STCUM, Robert Foucault, secrétaire général de la Fédération des employés de services publics, à laquelle sont affiliés les syndicats oeuvrant dans le secteur transport; à ma gauche, Guy-Paul Mongrain, président du syndicat de l'entretien de la STL et Michel Paquet du service de recherche de la CSN. Au départ, je pourrais vous souligner que les positions qu'on défend ce matin sont le fruit d'un consensus développé entre l'ensemble des organismes régionaux visés par le plan, et je vise là, bien sûr, le Conseil central de Montréal, la fédération professionnelle concernée, et les conseils centraux de la Montérégie au nombre de cinq.

Dans un premier temps, je dois vous dire qu'il nous apparaît important de revenir, entre autres, sur la question de la démocratisation du transport en commun, dans le sens suivant. Lors de la commission parlementaire du mois d'août 1987, on avait quand même sonné l'alarme quant à un certain nombre de problèmes qu'on rencontrait. Le premier concernait, bien sûr, la création des CIT. À partir de 1984, on a vu les CIT très souvent faire affaire avec des transporteurs privés, et, dans plusieurs régions, on constate une dégradation, un démantèlement des services, non-sens qu'il faut à tout prix corriger. D'autre part, on constate aussi que, dans l'ensemble des conseils d'administration des sociétés publiques de transport, les usagers et les usagères du transport en commun ne sont pas suffisamment représentés et qu'ils ne prennent pas une part significative aux décisions.

Or, il nous apparaît absolument nécessaire de corriger ces lacunes. Et, à ce sujet, quand on fait l'analyse de ce qui s'est passé depuis 1982, on constate, d'une part, que, si l'objectif réel avait été de vouloir démocratiser, le gouvernement du Québec aurait dû adopter une loi-cadre pour fixer des seuils, des minimums de transport pour les personnes. On aurait aussi dû assister au maintien de la participation financière du gouvernement du Québec en dollars constants. Cela n'a pas été la réalité. On pense qu'il serait également important de soutenir les municipalités les plus démunies par le biais d'une péréquation qui pourrait être financée, selon nous, en prenant les sommes d'argent recueillies par la taxe sur l'essence et les droits d'immatriculation.

D'autre part, il nous apparaît aussi important de revenir à une ancienne formule, celle d'offrir une aide financière aux CIT qui décideraient de faire affaire avec un transporteur

public. Enfin, on pense qu'on devrait garantir une présence beaucoup plus importante des usagers et des usagères dans l'ensemble des conseils d'administration des sociétés publiques de transport et que, en révisant ces lois, on devrait aussi s'assurer du caractère représentatif des usagers et des usagères qui siègent au sein des conseil d'administration.

Pendant qu'on est dans le cadre Institutionnel, je voudrais aborder la question de la planification régionale. Il est clair que l'on sent que des projets sont dans l'air. D'ailleurs, le gouvernement du Québec s'est engagé, à la faveur des débats qu'il y a eu autour de la question des effets de débordement, à rendre une décision pour la fin de mars. Il nous apparaît que différentes voies s'offrent. D'une part, on peut envisager la fusion pure et simple des actuelles sociétés de transport. D'autre part, et on a entendu hier des intervenants qui allaient dans ce sens-là, on parle aussi de la mise en place d'un organisme régional de transport.

Bien sûr, cela ne nous apparaît pas dénué de toute logique que de viser à "désalourdir", si on veut, l'ensemble des bureaucraties et à développer une vision régionale du transport. Cependant, il nous apparaît que cela doit être assorti de conditions très fermes, la première étant le maintien des unités d'accréditation et des conventions collectives actuelles. La deuxième, et je crois que cela inquiète profondément la population, qu'on pense en termes de fusion, en termes d'organisme régional, on pense au départ que les grosses sociétés - et là je vise particulièrement la STCUM - risquent d'avoir un poids important dans ces structures. On n'a pas d'objection bien sûr à ce qu'il y ait un bon équilibre politique et que des municipalités comme Montréal et la CUM aient un poids significatif au sein de ces organismes-là. Cependant, on pense qu'il y a des problèmes importants de gestion au niveau de la STCUM, et, de ce côté-là, tout nouveau projet de loi devrait garantir beaucoup plus de transparence à l'égard de la gestion et une gestion beaucoup moins lourde et beaucoup moins bureaucratisée que celle que l'on connaît à la STCUM.

Enfin, notre troisième condition est un peu la suivante. On ne voudrait pas être confrontés à un projet qui divise, entre autres, le métro des réseaux de surface. Il nous apparaît que c'est intimement lié, ces types de transport, et il ne faudrait pas construire un organisme régional pour en viser un autre quelques années après pour, au fond, harmoniser ce que l'on aurait délibérément "désynchronisé" au départ. Là-dessus, je souhaiterais fortement que, si un projet de loi devait être déposé, l'on procède carrément à une consultation publique.

Maintenant, sur les aspects particuliers de développement qui sont mis de l'avant, je dois vous dire que, globalement, on se déclare passablement insatisfait du plan de transport. Il nous apparaît qu'il y a là-dedans une pluie de

projets, mais on retrouve très mal les objectifs qu'on poursuit, et il nous apparaît aussi que, en plusieurs occasions, c'est en contradiction avec d'autres interventions des pouvoirs publics et en contradiction, entre autres, avec l'option préférable d'aménagement.

Là, je prends, dans un premier temps, pour illustrer un peu ce propos, une analyse de l'est de Montréal. Il est clair que, pour nous, la grande priorité doit aller à l'est de Montréal, et ce, pour plusieurs raisons. D'une part, on connaît une décroissance de la population relative sur l'île de Montréal, peut-être à une exception près. Certains quartiers connaissent une croissance démographique intéressante. D'autre part, l'est de Montréal est une région particulièrement défavorisée sur le plan de l'emploi, et c'est probablement là aussi qu'on retrouve sur l'île de Montréal la plus forte concentration de population démunie.

L'est de Montréal a attiré l'attention des pouvoirs publics et on s'appête à investir 235 000 000 \$ dans cette zone. Or, il nous apparaît que les interventions au plan de transport sont nettement insatisfaisantes. Là, je m'explique. Dans un premier temps, si on prend l'examen du réseau routier, le comité de relance de l'emploi de l'est de Montréal avait proposé, entre autres, l'aménagement du boulevard Henri-Bourassa et du boulevard Rodolphe-Forget.

On retrouve de tout ça dans le plan de transport. Bien sûr, on nous propose de continuer l'autoroute 25. Il y a là une réalité et je pense qu'il faut aller dans ce sens-là. Cependant, nos préférences iraient davantage à la construction de boulevards urbains, plutôt que d'imposer un réseau lourd de nouvelles autoroutes. Il nous semble qu'un boulevard urbain permet, de façon beaucoup souple, une meilleure desserte de l'ensemble de la zone est et favorise davantage l'harmonie, si on veut, du paysage urbain.

Il est clair qu'en ce qui concerne les boulevards urbains, on réclame une contribution financière de la part du gouvernement du Québec. Il nous semble, en tout cas que, comme gouvernement, on ne peut imposer aux grandes villes que des autoroutes comme grandes voies de communication. Ces voies sont essentielles pour le développement économique, entre autres, de l'est de Montréal, et il nous apparaît que le gouvernement doit largement investir dans ce secteur.

Sur le plan du transport public, bien sûr, le plan de transport propose la ligne de métro vers Montréal-Nord. On ne privilégie pas cette solution. Il est clair que Montréal-Nord a une desserte très insuffisante sur le plan du transport en commun. Cependant, on doit viser des solutions qui entreraient en application beaucoup plus rapidement que ce qui est projeté - au fond, on nous propose un métro pour dans cinq ans - et on doit viser une desserte améliorée pour l'ensemble de la zone est et non pas strictement pour le quartier Montréal-Nord.

De ce côté-là, on revient avec des solutions qu'on avait mises de l'avant à l'occasion de la commission parlementaire de 1987 et qui vont davantage dans le sens d'installer des voies réservées, installer des voies réservées à la fois sur des axes nord-sud, sur des axes est-ouest, il nous apparaît que ce sont des Investissements plus légers qui pourraient être mis en application dès maintenant et qui assureraient une meilleure desserte à l'ensemble des quartiers qui sont défavorisés; et là, je vous cite Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles. En plus des voies réservées, il nous apparaît aussi essentiel d'investir davantage pour améliorer le nombre d'heures de desserte. Je sais que des annonces ont été faites par la STCUM, mais il m'apparaît important d'ajouter encore à la desserte traditionnelle, de penser en termes de diversification de la flotte d'autobus. Pourquoi pas des autobus articulés, etc., plutôt que de tout investir dans des solutions lourdes du type métro qui est fort coûteux?

Si, par ailleurs, le gouvernement devait retenir des solutions qui iraient dans le sens du métro, je vous dis d'entrée de jeu qu'il nous apparaîtrait prioritaire à ce moment-là de favoriser la ligne 7, un axe nord-sud, pour soulager le tronçon déjà surchargé qui va de Jean-Talon vers Berri-UQAM. Il nous apparaît aussi qu'une ligne 7 aurait un meilleur rayonnement sur l'ensemble de la zone est.

Avant de quitter l'est de Montréal, je dois faire une réserve. Oui, on est en faveur du prolongement de l'autoroute 25 - je vous l'ai dit - en boulevard urbain. Cependant, on souhaite que cette autoroute 25 s'arrête aux limites de la communauté urbaine. Autrement, il nous apparaît que, d'abord, on favorise l'étalement urbain et que, deuxièmement, cela nous apparaît en contradiction avec un effort pour consolider les entreprises, les commerces, les industries dans l'est de Montréal. On favorise à ce moment-là une relocalisation, si on veut, des entreprises, et cette intervention ne nous apparaît pas opportune, au moins pour la prochaine décennie. D'autre part, en ce qui concerne un pont dans l'est, il nous apparaît que cela amènerait davantage d'automobiles vers Montréal et qu'au contraire, s'il faut favoriser une meilleure desserte des résidents et des résidentes de Laval et des couronnes nord, on devrait plutôt envisager des voies réservées sur les ponts qui n'en sont pas actuellement pourvus. Il nous semble que cela a été des solutions éprouvées, entre autres sur la rive sud, et on ne voit pas pourquoi la même solution ne pourrait pas être appliquée sur la rive nord. Là, on aurait une intervention très claire qui irait dans le sens d'affirmer concrètement la priorité que le gouvernement prétend être la sienne, à savoir la consolidation du transport en commun.

Pour ce qui est de la rive sud de Montréal, là, il nous apparaît que les interventions proposées au plan de transport sont meilleures. D'une

part, on est très satisfait du projet de l'estacade, de la réfection de la station de métro de Longueuil, du terminus de Brossard, des voies réservées qu'on nous a annoncées sur le pont Mercier. On est heureux aussi, sur le plan du transport routier, de constater qu'on s'apprête à prolonger l'autoroute 30. Il nous apparaît que cela permet une meilleure desserte du sous-pôle économique de Valleyfield, Sorel, etc. Cela va dans le sens d'un consensus important qui s'était dégagé notamment au sommet de la Montérégie. On souhaite d'ailleurs que, pour l'autoroute 30, l'échéancier soit devancé. Cependant, on l'assortit quand même d'une condition très ferme, soit que, dans le tracé, on vise à protéger les terres agricoles, et plus que juste autour du tracé. On pense qu'on doit, dans toute la zone parcourue par l'autoroute 30 telle que projetée, renforcer le zonage agricole parce que, autrement, on risque de connaître un étalement urbain encore plus préjudiciable que si c'était au nord.

Maintenant, nos dernières interventions portent effectivement sur toute la question du financement. En ce qui a trait au réseau routier, le document est clair, on connaît quels sont les engagements du gouvernement qui sont de financer 100 %.

En ce qui a trait au transport collectif, c'est beaucoup moins clair. Vous dites, M. le ministre, que vous vous attendez à partager davantage la facture avec d'autres intervenants.

De notre côté, il nous apparaît important que le gouvernement du Québec maintienne une implication financière plus importante que celle qu'on a connue dans les dernières années. Il nous apparaît important aussi que les municipalités investissent davantage dans le transport en commun. Et surtout au sujet de la tarification, il nous apparaît totalement inapproprié de viser à augmenter les tarifs. Je pense que la dernière enquête de "origine-destination 1987" a démontré que le transport en commun dans la grande région de Montréal est en perte de vitesse. Or, il faut viser des moyens pour le rendre plus attrayant, et ce n'est certainement pas par des hausses de tarifs qu'on va y arriver.

Il est clair qu'il faudra sûrement envisager de nouvelles contributions financières. Et là, je vous ramène à une revendication qu'on porte depuis longtemps, qui a souvent fait l'objet de débats, mais, malheureusement, de très peu de décisions politiques. C'est la mise à contribution d'un quatrième partenaire. Dans notre esprit, le quatrième partenaire, ce sont les entreprises. Les entreprises bénéficient énormément d'un réseau de transport collectif en termes d'apport de main-d'oeuvre; cependant, elles contribuent très peu au financement de ce réseau. De ce côté-là, on souhaite une intervention énergique de la part du gouvernement pour mettre les entreprises à contribution.

Je vous souligne au départ qu'on ne privilégie pas des solutions allant dans le sens de taxer la masse salariale. On pense que cela aurait des

effets négatifs sur l'emploi. Mais on privilégierait des solutions du genre taxe d'affaires. Je sais fort bien que c'est du champ de juridiction municipale.

Par ailleurs, il nous apparaît important aussi de mettre à contribution les automobilistes. De ce côté-là, on privilégie largement une taxe sur le stationnement. Pourquoi une taxe sur le stationnement? Parce que, non seulement c'est un apport financier important, mais cela a un effet direct pour augmenter la demande de transport en commun. On est conscient que ce type de taxation relève aussi du champ municipal. On pense qu'on ne doit pas jouer à se renvoyer la balle et dire: C'est aux autres d'agir. On souhaite beaucoup de leadership de la part du gouvernement du Québec, quitte à ce que vous posiez des conditions allant jusqu'à assortir vos contributions financières d'une adoption par les municipalités de politiques qui visent à taxer les entreprises pour le transport en commun et aussi à mettre à contribution les automobilistes par le biais d'une politique de stationnement.

Il est clair que quand on laisse ça strictement dans le champ des municipalités, la première difficulté qu'on invoque, et je pense qu'elle est réelle, c'est de dire: On place les municipalités en concurrence les unes par rapport aux autres. C'est pourquoi on souhaite que le gouvernement du Québec ait beaucoup de leadership dans ce secteur et impose aux municipalités d'adopter des politiques uniformes dans toute la région pour mettre à contribution à la fois les entreprises et les automobilistes.

Sur le plan du financement, il nous apparaît aussi qu'il faut avoir une vision du développement qui ne se limite pas aux infrastructures et aux infrastructures lourdes. On pense que les sommes d'argent venant du gouvernement du Québec doivent être aussi orientées pour soutenir les budgets d'exploitation pour qu'on puisse améliorer la desserte et fournir plus d'heures de service.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci beaucoup, Mme Carboneau. Votre temps est écoulé. Vous aurez sûrement la chance, lors de la période de questions et de discussion d'apporter d'autres points additionnels. Alors, M. le ministre, pour une période de 20 minutes.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je veux remercier Mme Carboneau ainsi que ceux qui l'accompagnent de ce mémoire qui, au moment où je l'ai lu, me paraissait un peu plus critique que votre présentation de ce matin. Dans ce sens, c'est un mémoire qui touche à beaucoup de choses directement reliées au transport en commun. Il n'est pas fondamentalement différent de la présentation qu'on avait eue au mois d'août 1987 lorsque la CSN s'était présentée. J'aimerais peut-être suivre la logique de présentation que vous avez eue et tenter d'aborder avec vous quelques sujets qui sont

certainement d'intérêt.
(10 h 30)

Malgré le fait que les CIT ne soient pas dans le plan de développement... Un petit mot tout simplement, puisque vous avez évoqué cela. Depuis la loi 46, la tendance des CIT a été de confier les services de transport au privé. Vous vous souviendrez qu'à l'origine, les municipalités n'étaient pas tenues de financer ou d'injecter de l'argent dans l'exploitation des CIT, alors que nous les y avons obligées par des amendements à la loi afin que le niveau municipal soit plus responsable des gestes qu'il pose en vue de la desserte du transport en commun. Dans ce sens-là, vous avez dit que le gouvernement donne une aide financière aux CIT qui se prévaudraient de l'utilisation d'un transport public.

Prenons un exemple pour bien illustrer notre situation: le CIT des Basses-Laurentides. Le CIT des Basses-Laurentides, lorsqu'il a été desservi par la STL était subventionné par le gouvernement du Québec, quant au programme d'aide, de la même manière qu'il l'est avec le privé. Donc, dans ce cas-là, la volonté du CIT des Basses-Laurentides n'était pas nécessairement de se départir des services de la STL, transport public, mais davantage de tenter de donner le service à un coût moindre, avec un transporteur privé. On connaît maintenant l'histoire des déboires sur le plan de la qualité du service et des nombreuses plaintes des citoyens. Mais ce programme d'aide existe pour ceux des CIT qui voudraient se prévaloir du programme d'aide, s'ils vont davantage vers un transport privé. C'est un peu le point que je voulais souligner parce que, dans votre présentation, cela semblait vouloir dire: Vous en avez uniquement pour un programme d'aide si cela va au privé et que si c'est desservi par le public... Si, demain matin, les Basses-Laurentides décidaient d'être desservies par la STL, sur le plan financier, elles auraient le même soutien, en termes de programme d'aide. Je ne sais pas si, dans votre esprit, vous pensiez qu'il n'y avait pas cette aide-là, mais elle est toujours là.

Mme Carboneau: Non, mais je pense qu'il faudrait effectivement renforcer cette aide financière dans la mesure où les CIT consentiraient à offrir la desserte par le biais d'un transporteur public. C'est une question de qualité de service et d'équité en matière de service public.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Mais il faut quand même admettre que les CIT sont de très jeunes créatures qui vont évoluer avec le temps. La naissance des CIT a fait en sorte que, lorsque les municipalités, sur le plan financier, n'étaient pas impliquées, on pouvait offrir de desservir les rangs 5 et 7, alors qu'il n'y avait pas de monde à desservir, que c'était le regroupement d'un certain nombre de municipalités qui faisait une

demande et que, comme elles ne payaient pas sur le plan municipal, il s'agissait d'en mettre, et qu'au-delà de tout ça, l'équilibre de la desserte sur le plan financier n'était pas abordable. À partir du moment où les municipalités sont obligées de mettre de l'argent sur le plan des CIT, ça devient un équilibre un peu plus intéressant à ce moment-là et qui est conforme à la réalité.

Ce que je comprends de votre revendication maintenant, c'est qu'on devrait, dans la mesure où ils font appel à un transporteur public, la STL, on devrait peut-être en mettre davantage, compte tenu de la qualité du service qui est offert. À tout le moins, je pense que le point est fait.

Vous avez abordé, deuxièmement, ce qui est dans l'air et qui sera sans doute la suite du plan: un organisme régional de transport. Vous n'êtes pas fermés à cette possibilité, mais moyennant certaines conditions. Si j'ai bien compris, c'est que vous souhaitez que, s'il y a un organisme de transport régional, il s'occupe de l'ensemble de la desserte du transport en commun. Dans ce cas-là, je pense que c'est un peu l'idéal sur le plan des discussions, compte tenu des discussions mêmes que nous avons eues avec la STL, la STRSM, la STCUM et la CUM. Ce qui s'oriente davantage, dans un premier temps, c'est assurément les préoccupations de desserte régionale, donc de deux entités. Sur le plan régional, cette volonté est là; je ne sais pas si, sur le plan institutionnel, on réussira à y arriver. Mais il est certain que ça comprendrait le train de banlieue, le métro et peut-être, éventuellement, le monorail, mais un organisme - il faut bien se comprendre - léger qui va planifier et orienter, mais qui ne gèrerait pas. Cela m'apparaît extrêmement important à ce moment-ci. Ce sera soumis, bien sûr, aux partenaires lorsque ce sera le temps, mais ça nécessite un projet de loi. Ce projet de loi, bien sûr, fera l'objet de consultations publiques avec les intervenants puisqu'il y aura des choses à trancher. C'est une chose qui s'en vient et c'est la relève du plan de transport. Je voulais à tout le moins vous dire que cela va nécessiter un projet de loi et qu'il y aura, à ce moment-là, consultations.

Pour revenir au plan de manière plus importante, vous dites: On est insatisfaits des mesures contenues dans le plan. Cependant, lorsqu'on fait la nomenclature, on se rend compte d'un certain nombre de choses, de dossiers sur lesquels vous êtes en accord. Vous dites qu'il y a contradiction du plan avec l'option préférentielle d'aménagement, en particulier pour l'est de Montréal. Je pense que c'est le point important de votre divergence d'opinion avec le plan de transport, disant qu'il n'y a pas assez de choses pour le transport en commun dans l'est de Montréal, et pour le transport routier aussi, si j'ai bien compris.

Là-dessus, il y a quelques suggestions que vous faites, avec lesquelles je suis en parfaite

harmonie, sauf que nulle part, ni dans le document de la CUM d'août 1987 ni dans les documents qui ont été déposés à la commission parlementaire, il n'y a eu de stratégie de développement de la desserte du transport dans l'est de Montréal. Cela nous est toujours apparu très clair, compte tenu du territoire à desservir.

Lorsque vous parlez des investissements de 235 000 000 \$ pour relancer l'est, c'est vrai, ça passe par le réseau routier - je suis heureux de vous l'entendre dire - mais ça passe aussi par une desserte du transport en commun. Sur le plan routier, vous dites qu'on devrait réaménager le boulevard Henri-Bourassa. Et ce n'est pas dans le plan. Le plan n'est pas une fin, et je l'avais dit. Il existe quand même des budgets réguliers au ministère, et j'ai expédié, au cours de l'automne, une lettre à M. Doré lui faisant la proposition - parce que ce n'était pas venu de la ville - de réaménager le boulevard Henri-Bourassa et que le gouvernement du Québec paierait 50 %. J'ai reçu une acceptation de M. Doré. Donc, Henri-Bourassa, un de vos souhaits, même s'il est hors plan, va quand même se réaliser.

On en arrive sur le plan du routier où vous êtes en accord sur un boulevard urbain sur la 25 jusqu'à la rivière des Prairies sans qu'a y ait de pont. Vous dites que ça pourrait créer l'étalement et, par conséquent, être préjudiciable à l'île de Montréal, en particulier à l'est de Montréal. Lorsqu'on parle d'étalement, !! y a des raisons pour lesquelles il y a un étalement. Dans votre esprit, est-ce que les facteurs comme le coût des terrains, le coût des propriétés, les taxes, ne sont pas des facteurs davantage déterminants que l'élément transport pour des gens de classe moyenne qui veulent accéder à la propriété et qui vont ainsi se situer en banlieue?

Mme Carbonneau: Je pense que c'est un ensemble de facteurs. Bien sûr que les raisons que vous énumérez - coût de terrains, taxes - sont présentes, sauf qu'on ne doit pas viser à ajouter un autre facteur qui favorise l'étalement. Et il nous apparaît que les interventions proposées au plan de transport vont dans le sens de consolider l'étalement.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Mais, à tout le moins, je suis heureux de voir que vous partagez notre vision selon laquelle le transport est un des éléments, mais pas le seul élément, et qu'il y a coût de terrains, taxes, qualité de vie, qui font en sorte aussi que des gens puissent penser étalement, d'abord sur le plan de l'individu pour son besoin personnel et aussi sur le plan des industries. Parce que la démonstration nous a été faite hier qu'un terrain à Laval peut coûter 2 \$ du pied alors que, sur l'île de Montréal, il coûte 9 \$ à Saint-Laurent et 32 \$ au centre-ville. Donc, il y a des facteurs qui conditionnent une entreprise qui veut s'implanter à le faire ailleurs, et il faut faire attention aux

gestes que nous allons poser.

De toute évidence, au sujet de la 25, quant à nous, et de ses répercussions, on aura l'occasion d'entendre les gens de l'est de Montréal qui vont se présenter. On va les Interroger quant à savoir s'ils pensent que ça pourrait être un outil de développement pour eux ou un outil d'étalement. Je sais en particulier que les gens de Rivière-des-Prairies sont des gens qui défendent la 25 pensant que c'est un instrument important pour eux en termes de développement.

Vous parlez donc d'une desserte plus articulée pour l'est de Montréal, sans nécessairement dire que c'est le métro qu'on doit privilégier, mate davantage des voies réservées, auxquelles nous concourons et au sujet desquelles nous attendons les propositions de la ville de Montréal ou de la STCUM. Et, sur le plan financier, on s'est toujours dit ouvert à les appuyer pour cette desserte-là de la même manière que nous l'avons fait dans l'ajout d'heures de service, l'automne dernier, pour desservir l'est de Montréal où il y a véritablement un problème. Cependant, lorsque vous évoquez la possibilité d'autobus articulés, je dois vous souligner qu'il existe maintenant chez nous une reconnaissance du financement de l'autobus articulé *au même* titre qu'un autobus conventionnel. La Société de transport de la rive sud de Montréal s'en est prémunie et la Société de transport de la Communauté urbaine n'y a pas manifesté d'intérêt pour le moment. Effectivement, c'est un moyen de transport qui pourrait être très efficace sur le plan des voies réservées et des corridors directs pour desservir l'est de Montréal.

Mais, au-delà de tout cela, vous dites: S'il y a quoique chose à faire, quant à nous, nous privilégions davantage la ligne 7 du métro s'il doit y avoir construction de métro, si j'ai bien compris, que la ligne Montréal-Nord-Saint-Léonard. Je comprends la vision globale de l'est de Montréal, mais la ligne Montréal-Nord vise à desservir 60 % de la population de l'est de Montréal à ce moment-ci, bien sûr. Ce choix ne vous apparaît-il pas intéressant? Si vous étiez confrontés à la possibilité d'une proposition comme celle de Laval, hier, selon laquelle on pourrait desservir l'est de Montréal au même coût que le métro de Montréal-Nord par un monorail, y seriez-vous davantage favorables?

Mme Carboneau: Je pense qu'il faut comprendre notre intervention comme un appel à évaluer des solutions plus légères en termes d'infrastructures. On n'est pas a priori fermés à une solution de type monorail; il s'agirait de voir les études. Mais on n'est pas fermés à ce type de solution.

M. Côté (Charlesbourg): D'après vous, est-ce qu'on devrait davantage s'orienter vers cette solution d'un monorail de surface, plus léger et moins coûteux, lequel, avec le même argent, nous

permettrait d'en desservir davantage?

Mme Carboneau: Exactement.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que je comprends. Ce serait l'option que vous pourriez privilégier à ce moment-ci.

Mme Carboneau: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Un système comme celui-là nécessiterait, bien sûr, des gares intermodales. Selon votre connaissance du transport en commun, quel effet aurait l'ajout de gares intermodales, donc de transfert d'un monorail à métro, par exemple, sur la fréquentation? Vous êtes accompagnée de représentants syndicaux qui connaissent assez bien le système. Est-ce que ça ne serait pas une désincitation ou est-ce que, au contraire, les gens pourraient le faire plus facilement? Créer un nouveau transfert ne causerait-il pas un problème d'achalandage?

M. Lamoureux (Normand): Là-dessus, il y a deux points. Le premier point, c'est qu'il y a des problèmes très vifs dans l'est de Montréal, et, dans notre mémoire, on dit qu'il faut des solutions à très court terme pour l'est de Montréal. C'est la première chose.

Quant à l'autre projet, celui de monorail proposé hier par Laval, je pense qu'il y a là un intérêt. Toutefois, de ce que j'en ai compris hier, c'est un projet à long terme, pour 1999 et plus loin. Or, là, je pense que ce n'est pas une solution aux problèmes de transport. Si le ministre nous dit que c'est un projet intéressant qu'on va commencer à regarder d'ici 1993, qui va résoudre les problèmes de transport autant dans l'est de Montréal que sur la rive nord, alors on dit oui, 1 y a quelque chose d'intéressant là. Et je pense que, quant aux points de transfert de gares intermodales, il y aurait moyen d'aménager les choses pour que les gens n'aient pas un trop long trajet à faire à pied pour faire un transfert à l'autre. Il y a aussi le point de la tarification. Il faudrait également une harmonisation de la tarification pour que les gens n'aient pas à payer à deux ou trois endroits. Ce sont toutes ces choses qu'il faut regarder.

Je pense que les problèmes sont aigus et que les solutions doivent être apportées maintenant. C'est dans ce sens-là qu'on favorisait, dans l'immédiat, des solutions plus légères.

M. Côté (Charlesbourg): C'est, évidemment, l'un des principaux mandats de l'organisme régional de transport, puisqu'on prenait toujours l'exemple du gars qui va partir de Châteauguay avec sa carte de CIT, qui va passer par la Société de transport de la rive sud de Montréal avec une autre carte, qui va aller sur la STCUM avec une autre carte. Finalement, il lui faut un portefeuille de cartes uniquement pour se rendre à son point de destination. Dans ce sens-là,

l'organisme régional de transport devrait viser à éliminer les irritants pour l'utilisateur, de façon qu'il se sente plus chez lui à l'intérieur du transport en commun que pas souhaité du tout par le nombre de cartes. Alors, c'est un mandat qu'aurait à régler l'organisme régional de transport.

(10 h 45)

Des bonnes choses, on ne parle pas souvent ni longtemps. Alors, ce que j'ai compris, c'est qu'au sujet de la rive sud, vous êtes globalement satisfaits des propositions qui sont là.

Mme Carbonneau: Je voudrais ajouter quelque chose. Il nous apparaît quand même qu'on n'a pas fait beaucoup de propositions pour améliorer les dessertes au sein même de la Montérégie, ni même pour améliorer la desserte déjà offerte par la STRSM. Il y a des faiblesses, des quartiers très mal desservis. De ce côté-là, on aurait souhaité des interventions plus poussées dans le plan de transport.

L'autre réserve que l'on a, c'est sur votre projet de train de Châteauguay. Il nous apparaît important que ce soit appuyé sur des études d'impact. Très souvent, la question de train est malheureusement en concurrence avec d'autres modes de transport. Bien sûr, on doit viser à intégrer les modes de transport, mais pour autant qu'ils ne soient pas strictement en concurrence les uns par rapport aux autres. Dans le cas de la ligne Châteauguay, il nous semble que ce qui est projeté, ce sont des investissements très coûteux qui ne sont pas justifiés par un achalandage que l'on pourrait présumer dans cette région-là. De ce côté-là, on vous invite aussi à regarder des solutions types plus légères, par exemple voies réservées autour de la 132 se rabattant au nouveau terminus de Brossard.

M. Côté (Charlesbourg): Là, on diverge d'opinion et je vous explique. Peut-être qu'il y a une partie qui vous a échappé dans la proposition du train de banlieue de Châteauguay. Les rails sont là. Cela prend un parc d'incitation à Châteauguay, et, les 35 000 000 \$, c'est pour du matériel roulant uniquement, puisque la voie de chemin de fer est déjà là et permettrait d'offrir aux gens qui sont pris sur le pont Mercier une alternative de transport en commun efficace à destination du centre-ville de Montréal. Dans la mesure où les gens continuent de prendre le pont Mercier, ils vivront leur mal.

Aujourd'hui, on ne leur offre pas d'alternative valable sur le plan du transport en commun, alors que le train de Châteauguay pourrait le faire. À titre expérimental, les wagons qui seraient implantés sur le train de banlieue de Châteauguay pourraient facilement être utilisés sur Rigaud ou Deux-Montagnes éventuellement, dans la mesure où ils ne seraient pas utilisés de manière suffisante par les gens de Châteauguay, de telle sorte que c'est un investissement qui est, bien sûr, coûteux, mais qui peut alimenter

facilement la desserte du train de banlieue Montréal-Rigaud ou de Deux-Montagnes éventuellement. Ce n'est donc pas un investissement perdu dans le sens qu'il serait réutilisable.

Mais la problématique étant celle-là, 9 est clair que ce serait une alternative à ceux qui utilisent le pont et on a toujours dit qu'il n'y aurait pas de nouveau pont dans ce cas-là parce que c'est trop onéreux, mais pour 35 000 000 \$, nous croyons que cela vaut le coût d'offrir une alternative de transport en commun dans ce cas-là, ne négligeant pas pour autant l'offre d'une navette ou d'une desserte par autobus qui, elle, pourrait aussi emprunter l'estacade pour revenir par le centre-ville. Donc, dans ce sens-là, cela m'apparaît un projet qui, à tout le moins, a le mérite d'être essayé.

Dans le financement, puisque j'imagine que M. le Président va me signifier tantôt que mon temps s'achève, il est clair...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Il vous reste une minute, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg):... que les routes sont payées à 100 %, règle générale, du moins celles sous la responsabilité du ministère. Dans le cas du boulevard urbain Henri-Bourassa, la tendance que nous avons prise dans certains cas de réfection, qui ont une desserte que l'on peut qualifier de régionale, c'est d'y aller pour 50 % et, dans ce cas-là, Henri-Bourassa est un exemple qui pourrait être imité ailleurs, compte tenu de nos capacités de payer aussi. Mais vous avez dit: Sur le plan du transport en commun, M. le ministre, vous avez toujours dit que cela prendrait d'autres partenaires et que l'on pourrait partager la facture, d'où la crainte que les 100 % payés actuellement sur le métro ne soient plus 100 %, mais qu'il y ait une partie de la facture de partagée. Si j'ai compris, c'est là votre crainte, en particulier au sujet du métro et des infrastructures lourdes, parce que, dans d'autres cas, en ce qui concerne les équipements au sol, nous payons toujours 75 % de la facture - ce qui me paraît être extrêmement généreux - alors que dans le cas du remplacement de la flotte d'autobus, nous atteindrons 60 % au cours de l'année 1989. On a vu que cela a des effets bénéfiques. Auparavant, c'était 75 %, mais les gens qui sont ici peuvent nous le confirmer, on n'achetait pas des autobus parce qu'on en avait besoin, mais parce qu'il y avait une subvention de 75 %. Cela a permis de louer des autobus à Ottawa et cela a permis de louer des autobus de la STCUM à la rive sud de Montréal. Alors, leur subvention fait en sorte qu'il y a un meilleur raffinement de la flotte d'autobus et cela nous apparaît une mesure de gestion plus importante et un respect du plan financier.

J'aimerais peut-être vous entendre davantage sur votre inquiétude quant au niveau de participation gouvernementale. Où vous situez-

vous? Métro ou remplacement de la flotte d'autobus, par exemple?

Mme Carbonneau: Il est clair, dans notre esprit, qu'on souhaite que, sur le plan des infrastructures, le gouvernement maintienne le même niveau d'engagement financier. Cependant, il nous apparait aussi qu'il y a des problèmes importants au sein des budgets d'exploitation, et là, on souhaite une majoration très claire de la participation financière du gouvernement du Québec, entre autres, pour des projets comme l'intégration tarifaire.

On a entendu des propositions hier, qui allaient, au fond, dans le sens de relier 50 % de la note aux usagers et aux usagères. On ne pense pas que c'est le type d'intervention qu'il faut privilégier si vraiment la priorité veut aller dans le sens de consolider le transport en commun. Alors, de ce côté-là, oui, ce sont des projets coûteux, des projets qui sont essentiellement utiles. Ce sont des projets qu'on doit épauler et on souhaite une meilleure contribution financière au budget de fonctionnement. On souhaite une meilleure contribution financière de la part du gouvernement du Québec pour soutenir des initiatives comme l'intégration tarifaire, et ne pas le faire sur le dos des usagers.

M. Côté (Charlesbourg): Cela m'incite à une dernière petite question...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui, parce que votre temps est écoulé depuis déjà deux minutes. Allez-y, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg):... avec votre permission, M. le Président. Dans votre présentation, vous avez parlé de qualité de gestion, sans identifier de société. Là, vous me demandez de remettre l'argent additionnel dans l'exploitation. Pour vous, avant de remettre de l'argent additionnel dans l'exploitation, est-ce qu'il ne serait pas question de qualité de gestion, au préalable? Parce que je vous ai entendue parler de gestion tantôt.

M. Foucault (Robert): M. le Président, si vous permettez, je peux peut-être répondre à la question du ministre, parce que, d'abord, au syndicat, on a dénoncé à plusieurs reprises la gestion de la STCUM. C'est évident qu'il y a une mauvaise gestion à la STCUM, et je trouve dommage d'ailleurs que M. le ministre n'ait pas eu l'occasion de faire un tour dans le champ. On aurait eu l'occasion de lui démontrer des investissements de l'ordre de plusieurs milliers de dollars qui ont été faits pour rien, qui ne servent pas. C'est comme ça depuis des années. Cela date du temps de M. Hannigan et ça s'est poursuivi avec l'arrivée de Mme Roy. Il n'y a rien de différent là-dedans.

On assiste, comme le disait M. le ministre, à une réorganisation. D'ailleurs, le ministre

disait: Je ne suis pas convaincu que la réorganisation de la STCUM va donner plus de service à la population. Alors, sous prétexte de faire une meilleure gestion, on **est** à réorganiser la société. Et, nous aussi, on pense que ce n'est pas la réorganisation qui va donner un meilleur service à la population. En ce sens, j'inviterais aussi le ministre à être prudent avec la proposition de Laval et de la STRSM sur une division des structures, c'est-à-dire métro et autobus, parce que vous avez intérêt à prendre tout le "pot" au complet plutôt que le diviser, parce que ce serait tomber dans le jeu de la réorganisation aussi d'alourdir au niveau administratif toutes les infrastructures, c'est-à-dire en ajoutant plutôt qu'en diminuant le nombre d'administrations. Alors, ça fait aussi partie de la saine gestion.

Le Président (M. Parent, Bertrand): On vous remercie beaucoup. On va maintenant passer au bloc de l'Opposition. M. le député de Lévis.

M. Garon: Merci, M. le Président. Je voudrais également remercier les représentants de la CSN pour leur mémoire qui couvre vraiment l'ensemble de la question, un des mémoires, à mon avis, qui touchent le plus l'ensemble de la problématique. J'aimerais, au point de départ, demander au ministre s'il y a eu des études... Il n'est pas là. Parce que Laval est arrivée avec une question de monorail. Hier, je n'ai pas posé de question, parce que je ne suis pas un spécialiste des monorails. Mais, entre-temps, on m'a dit que des monorails, dans les pays nordiques, il n'y en a pas beaucoup. C'est plutôt dans les pays du sud.

Les exemples qu'on a donnés où cela allait bien, ce sont des endroits qui n'ont pas un climat comme le nôtre. Alors, sur le plan technique, je ne suis pas un spécialiste de ça, mais j'aimerais savoir du ministre s'il y a eu des études... Il n'a pas l'air d'être là. Hier, je n'ai pas posé la question parce que je ne suis pas un spécialiste des monorails, mais, depuis, on a porté à mon attention que des monorails dans les pays du nord, il n'y en a pas beaucoup, c'est plutôt dans le sud. On a parlé de Grenoble, mais là, ce n'est pas un climat comme le nôtre. Sur le plan technique, il y aurait des problèmes pour les monorails dans les pays nordiques. Je ne dis pas que les problèmes sont insolubles, mais on me dit que, dans les pays nordiques, les monorails, ce n'est pas une formule très en vogue.

M. Côté (Charlesbourg): Pas très répandue. J'ai eu l'occasion de voir Grenoble, c'est quand même là que se sont tenus les Jeux olympiques d'hiver à un certain moment donné. J' imagine qu'il doit y avoir un peu de neige à l'occasion. Une chose est certaine... Non, non, je ne le dis pas méchamment parce que...

M. Garon: À comparer avec 100 pouces de neige par année...

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais...

M. Garon:... combien ont-ils de pouces eux autres?

M. Côté (Charlesbourg): Sur le plan technique, peu importe le nombre de pouces, qu'il y en ait 10 ou 100, l'effet sur l'obligation de chauffer les rails, c'est pareil. Donc, à un problème, sur le plan de chauffer les rails, il y a une solution technique. Le problème est différent si le monorail est surélevé ou sur le soi. Ce sont des choses qui pourront être étudiées. J'imagine qu'une firme comme Bombardier qui s'associe à Laval pour faire une proposition comme celle-là a examiné un certain nombre de solutions dans ces cas-là. Quant à moi, si Bombardier est dans le décor, cela me rassure un peu sur le plan technique, en tout cas quant à la faisabilité.

M. Garon: Ce que j'ai aimé dans votre mémoire, c'est que vous dites qu'on aurait dû avoir une vue d'ensemble avec les schémas d'aménagement ou les plans d'aménagement dans la région de Montréal, mais aussi la révision de l'option préférentielle d'aménagement. Apparemment, le gouvernement serait en train de réviser actuellement l'option préférentielle d'aménagement. J'ai noté aussi que vous dites qu'il n'y a pas beaucoup d'études, qu'il y a beaucoup de sujets sur lesquels on n'a pas d'études. Aujourd'hui, on regarde ces facteurs-là et toutes ces inconnues et, en plus, un facteur auquel vous faites référence à la page 25, quand vous dites: "Rien n'est affecté à améliorer l'information sur les horaires et les trajets, à la signalisation et à la sécurité dans les stations de métro, à l'adaptation du réseau régulier aux clientèles vieillissantes ou handicapées. Pourtant, le vieillissement de la population est un défi de l'heure qui ira en s'accroissant alors que le plan d'action l'ignore totalement."

Dans le plan d'action du ministre, si on regarde, on parle beaucoup de ce qui s'est passé entre 1966 et 1986, mais des projections d'avenir, il n'y en a à peu près pas, sauf pour dire que la population de la région de Montréal va augmenter de 243 000 d'ici l'an 2000. Alors, vous parlez aussi de la gestion. Je pense que la gestion commence un peu par savoir où on s'en va. Mettre des équipements qui vont servir à quoi? Je vais vous poser une question concrète sur le métro. Les gens qui sont venus ici nous ont dit: Les gens âgés ont peur du métro, ils n'aiment pas cela, ils ne veulent pas utiliser le métro. On a une population où 17 % des gens ont plus de 65 ans par rapport à ceux qui ont de 20 à 65, et on s'en va vers une population, vers l'an 2030, d'après les prévisions de la Régie des rentes, où 45 % des gens auront plus de 65 ans par rapport à ceux qui ont de 20 à 65 ans. Vous autres, comment réagissez-vous par rapport à cela?

Mme Carbonneau: Je pense qu'il y a là un défi important et qu'on doit investir pour adapter le réseau régulier de transport à la réalité d'une population vieillissante. Et cela, à mon sens, on ne le fait pas. Les stations de métro offrent de bons exemples de situations qui sont entièrement inadéquates. Quand on a à se taper, par exemple, des escaliers roulants et qu'on se déplace avec une canne, il y a là comme deux ou trois problèmes. Autrement, il m'apparaît que ce sont des coûts énormes pour la société parce que, autrement, on va strictement desservir à travers le transport adapté. C'est un non-sens. Je pense qu'il faut offrir à ces personnes qui, d'ailleurs, bien sûr, se déplacent moins, mais qui sont particulièrement dépendantes, pour leurs déplacements, d'un réseau adéquat de transport en commun... Alors, il faut envisager cette réalité qui est celle d'aujourd'hui et qui va aller en s'accroissant, et investir dès maintenant dans l'adaptation du réseau régulier.

(11 heures)

M. Garon: Avez-vous vu de votre côté des études du gouvernement ou de qui que ce soit par rapport aux clientèles à desservir dans les années qui viennent. Pas dans le passé. Dans le passé, c'était le "baby-boom", mais on voit qu'on n'est pas trop dans cette orientation-là pour les années à venir. Alors, on s'en va vers une population très âgée. Est-ce qu'il y a des études qui ont été faites et que vous connaissez pour dire quelle sera la clientèle dans cinq, dix, quinze ans, pas vingt ans en arrière? Moi, je ne veux pas de chiffres, cela ne me donne pas grand-chose, comprenez-vous, de savoir ce qui se passait en 1960. Je sais que la situation de 1960 par rapport à celle de l'an 2000, ça va être le jour et la nuit. Est-ce qu'il y a des études que vous avez vues concernant cette catégorie d'usagers dans les années qui viennent ou si on s'en va à l'aveuglette?

Mme Carbonneau: Je ne connais pas d'études là-dessus. Il me semble que la seule fois où on invoque le vieillissement de la population, c'est un peu comme pour s'encourager à désinvestir dans le transport en commun. On se dit les personnes âgées ne se déplacent pas pour le travail, donc il y a moins de déplacement, donc voilà une bonne occasion de se désengager. Et, à mon sens, c'est tout le contraire qu'il faut faire. Il faut faire face à une réalité nouvelle. Il faut prendre le défi. Il faut investir pour adapter le réseau régulier et permettre à ces clientèles qui sont très dépendantes du transport en commun d'avoir une mobilité suffisante.

M. Garon: Est-ce que vous connaissez des études aussi du gouvernement ou d'autres pour savoir pourquoi les gens ont délaissé le transport en commun? Est-ce que ça pourrait être une raison, par exemple, que les gens âgés ne

trouvent pas que le transport en commun tel qu'il est conçu à l'heure actuelle soit adapté à leurs besoins? Cela pourrait peut-être être cela? Est-ce qu'il y a des études qui ont été faites là-dessus, que vous connaissez, pour savoir pourquoi l'utilisation de transport en commun est allé en diminuant au cours des dernières années?

MME Carboneau: En tout cas, je pense, sans pouvoir me référer à une étude très précise, que, dans le cas de l'est de Montréal, la desserte est tellement déficiente qu'il n'y a pas d'incitation à utiliser le transport en commun. Quand vous êtes à près d'une heure d'une station de métro, quand 1 faut des heures et des heures de trajet pour se rendre au travail, ma foi, on pense à autre chose que le transport en commun. Et, ça, c'est dommageable.

M. Garon: Vous représentez des travailleurs dans le domaine des services publics. Hier, quand on a parlé des organismes, les représentants de la rive sud de Montréal et ceux de Laval, qui étaient présents, ont parlé d'un organisme de coordination et ils ont dit qu'il y aurait des économies importantes. La principale économie qui a été mentionnée quand je leur ai demandé quel genre d'économies, c'était qu'on pourrait éviter de la fraude. Comme quoi il y avait beaucoup de fraude dans la perception des montants à payer pour prendre les différents moyens de transport en commun et qu'il y a plusieurs personnes qui passeraient au guichet sans payer. En tout cas, j'ai remarqué qu'en août 1967 cela a été mentionné et que cela a été mentionné encore en commission parlementaire hier, comme quoi c'était un facteur important, qu'il y aurait là une source de financement importante, si la fraude dans le transport en commun était évitée, s'il n'y en avait pas ou s'il y en avait moins. Qu'est-ce que vous pensez de cela d'après les rapports que vous font les gens qui travaillent, les employés? Ils ne disaient pas que c'étaient les employés qui...

MME Carboneau: Je vais amorcer une réponse là-dessus et je demanderai à Normand...

M. Garon: Je voudrais être bien clair qu'ils ne disaient pas que c'étaient les employés qui mettaient de l'argent dans leur poche...

Mme Carboneau: Non, non.

M. Garon: Ils disaient que c'était la clientèle qui ne payait pas son passage.

Mme Carboneau: Vous savez, il y a une façon très simple de régler les problèmes de fraude avec la clientèle. C'est la gratuité du transport en commun. Et cela fait des années qu'on le revendique!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, cela pourrait peut-être s'accompagner de baisses de salaire, non? Pour diminuer les frais d'exploitation.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Carboneau: Je pense qui faut prendre cette revendication-là très au sérieux. Je veux dire que le transport en commun, à mon sens, c'est un service public qui doit être traité au même ordre que la santé et l'éducation. C'est comme des débats qu'on a faits il y a un certain nombre d'années. Et pourquoi ne pas aller dans le sens de la gratuité du transport en commun? Il y a des impacts sur l'environnement, il y a des impacts sur le déplacement des personnes, il y a des impacts sur l'économie. Moi, je pense qu'il y a moyen de financer autrement, quitte à mettre à contribution, effectivement, les entreprises, les automobilistes. Pourquoi pas, au fond, la gratuité du transport en commun?

M. Foucault: Juste pour répondre à M. Garon concernant la fraude. Je pense que c'est dévier le débat. On ne me fera pas accroire qu'il y a assez de fraude pour régler le problème déficitaire de la société. On parle, pour l'année en cours, de quelque 30 000 000 \$ de déficit, je pense. Même si on réglait le problème, qu'on allait chercher... Je ne dis pas qu'il ne faut pas s'axer sur une prévention en matière de fraude, mais il ne faudrait pas, non plus, dans le débat, croire qu'en réglant le problème de la fraude on a réglé les problèmes d'administration de la société.

Un des gros problèmes de la société au niveau administratif, d'abord, il y a une mauvaise gestion, tout le monde s'entend là-dessus. Deuxièmement, il ne faudrait pas oublier qu'au cours des années on a investi beaucoup dans les infrastructures du métro, mais on n'a pas fait suivre les montants d'argent pour l'exploitation de ce métro-là, et on en a les conséquences aujourd'hui. Si on regarde, par exemple, le nombre d'employés affectés à la réparation et à l'entretien du métro, on se retrouve aujourd'hui avec 150 % d'augmentation du nombre de stations de métro, alors qu'on a le même personnel qu'il y a 20 ans, au moment où il y avait 26 stations de métro. Juste sur le plan de la propreté, tout le monde est d'accord pour dire que le métro est moins propre qu'il l'était. Cela va de soi. Il y a 20 ans, il y avait 279 employés pour 26 stations de métro; aujourd'hui, il y a environ 60 stations de métro et on a 302 employés. Alors, avec une augmentation de 150 % des infrastructures du métro et une augmentation de 9 % du personnel, il y a quelque chose qui ne fonctionne pas, sauf qu'au niveau des cadres cela a augmenté d'environ 126 % pour le métro.

Évidemment, il y a des problèmes importants. On regarde la réorganisation de la société et on s'aperçoit, finalement, que tout le monde

va y trouver son compte dans l'administration. On a placé son monde un peu partout, et on a même l'impression qu'il va en manquer. C'est une administration qui est lourde, il y a plus de chefs que d'Indiens, je pense que tout le monde est d'accord avec ça. C'est un peu pour ça que je passais le commentaire de faire attention parce qu'on n'est pas contre une superstructure, mais il faut faire attention au cadre dans lequel elle sera proposée. Si jamais on visait à séparer le métro des autobus, c'est clair qu'à ce moment-là vous risqueriez de nous retrouver sur le chemin. On ne laissera pas faire ça, d'abord, pour la population, parce qu'il y aurait une double tarification et que ça ne serait pas efficace, et aussi parce que, au niveau syndical, ce ne serait pas administrable. Naturellement, comme on l'a souligné dans notre mémoire, on va voir à l'application des conventions collectives. Et quant à la réduction des salaires, bien, on a passé plusieurs luttes, on est capables d'en faire d'autres.

M. Garon: Il y a une question que j'aimerais vous poser. Je vais vous parler de l'administration du transport en commun dans la région de Montréal. Je sais que ça fait plaisir au ministre. Mais il y a une affaire que je dois dire pour concilier les données. D'après les chiffres que j'ai vus, en termes de coût du transport en commun dans les différentes villes importantes d'Amérique du Nord, c'est dans la ville de Montréal qu'on retrouve à peu près les coûts les plus bas de tous les transports en commun sur la même base de comparaison. Ce sont les chiffres qu'on a vus, je ne les ai pas devant moi, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Pas les plus bas, mais pas dans les plus hauts.

M. Garon: D'après les chiffres que j'ai vus, ils seraient plutôt dans les plus bas, en termes de coûts. On peut peut-être dire que c'est parce qu'ils ne mettent pas assez d'argent, mais, en termes des coûts, c'étaient des coûts inférieurs à ceux de la plupart des autres endroits.

Quand vous parlez de la mauvaise gestion, à quoi vous référez-vous, plus précisément? D'après les données que j'ai vues, en termes de coûts, ils se comparaient avantageusement avec ce qui se faisait ailleurs.

M. Foucault: Vous n'avez qu'à suivre la réorganisation de la société pour voir à quel point, à un moment donné, on peut se rendre compte de certaines lacunes dans l'administration. Par exemple, vous pourriez venir faire le tour des garages de service, ça me ferait plaisir de vous inviter.

M. Garon: J'y suis allé.

M. Foucault: On va vous accompagner, si vous le désirez, parce qu'on ne vous dira pas les

mêmes choses que Mme Roy, c'est clair. Mais on peut vous donner des exemples d'investissements de l'ordre de 5 000 000 \$ dans des systèmes de ventilation qui ne fonctionnent pas, d'investissements de l'ordre de 1 000 000 \$ dans une chambre pour faire sécher les métros, qui ne sert pas parce que ça a été mal planifié.

M. Garon: Au sujet de la ventilation, je pourrais vous amener dans les édifices à côté, à l'édifice G...

M. Foucault: Probablement que le gouvernement a fait les mêmes erreurs.

M. Garon:... apparemment qu'elle ne fonctionne pas dans toute la bâtisse.

M. Foucault: C'est ça.

M. Garon: Cela rend même les gens malades.

M. Foucault: C'est ça. Il y a de mauvaises décisions qui sont prises sous des gouvernements péquistes comme sous des gouvernements libéraux. Cela fait partie de la "game".

M. Garon: Cela, c'était dans le temps de l'Union Nationale. La décision concernant la construction de la bâtisse remonte à la fin des années soixante. La ventilation, on sait que c'est un grand problème dans les édifices publics. J'Imagine que cela peut en être un ailleurs aussi.

Il y a un point qui m'apparaît important, et je le soulève parce que c'est une vue plus globale. Vous parlez de l'est de Montréal. Le ministre parle des gens qui veulent se bâtir, etc. Ne pensez-vous pas que l'un des problèmes de l'étalement urbain, c'est que, traditionnellement, on a favorisé l'habitation, le genre bungalow, avec un terrain de 100 x 100 ou de 70 x 80 plutôt que d'avoir des politiques d'habitation? La plus récente est très indicative, je pense que c'était 7000 \$ à financer, 10 % de la bâtisse. Apparemment, on ne pouvait pas acheter beaucoup de maisons à Montréal à ce prix-là. Mais, en termes de rénovation et d'habitation, les politiques gouvernementales favorisent trop l'étalement urbain. Elles favorisent le bungalow et ne favorisent pas vraiment le type d'habitation qu'on retrouve dans l'est de Montréal.

Mme Carbonneau: Je pense que votre remarque est tout à fait juste. Et là-dessus, ma foi, cela fait longtemps qu'on attend de la part du gouvernement le dépôt d'une véritable politique en matière d'habitation. Mais je pense que votre remarque contribue à...

M. Garon: La ville de Laval nous a dit que les gens qu'ils avaient à amener à Montréal pour aller travailler, c'étaient surtout des gens qui venaient de l'ouest et qui allaient dans l'ouest ou au centre-ville de Montréal. On leur a demandé

comment il se faisait que les moyens qu'ils privilégiaient le plus, c'était les moyens dans l'est, comme l'autoroute 25, le pont, etc. Si on parle vraiment de desservir les gens, pour vous, quelles seraient les priorités? Le ministre dit toujours qu'il n'a pas tout l'argent qu'il veut.

Mme Carbonneau: Pour nous, c'est très clair, ce n'est sûrement pas un pont. Par contre, actuellement, il y a des ponts sur la rive nord. Je pense à Papineau et au pont Lachapelle, plus à l'ouest, qui ne sont pas pourvus de voies réservées. Comme on sait que la majorité des emplois sont concentrés sur l'île de Montréal, on faciliterait grandement le transport des personnes, vers leur lieu de travail, ne serait-ce qu'en installant des voies réservées sur ces ponts, lesquelles pourraient d'ailleurs être pourvues de longs couloirs, tant sur l'île Jésus que sur l'île de Montréal, afin d'accélérer la desserte vers les stations de métro. Cela nous apparaît infiniment plus avantageux qu'un autre pont qui ne va que contribuer à la congestion automobile dans le centre-ville de Montréal. Et, de toute façon, dans quelques années, on risque de revivre les mêmes problèmes de congestion. Cela a toujours été ainsi, l'historique des ponts: tu en construis un, il t'en faut trois.

M. Garon: Quand on regarde l'évolution des villes, on nous dit: L'industrie manufacturière ne va pas dans les centres-villes. C'est évident, les terrains sont trop chers et il y en a ailleurs de disponibles. Elle va ailleurs. N'avez-vous pas l'impression qu'à moins qu'il y ait des incitatifs gouvernementaux ou des façons différentes d'inciter la concentration des services du secteur tertiaire, des services financiers - au fond, c'est le secteur où l'emploi se développe le plus, tandis que le secteur secondaire se rétrécit en proportion - va quand même encore avoir tendance à aller plus vers les centres urbains que vers les périphéries? Hier, par exemple, on parlait de l'annonce de la construction d'une tour de 40 étages de la Banque Nationale. Le maire de Laval disait qu'il n'avait rien à dire là-dessus, qu'il n'avait aucun geste à poser, mais que cela va accentuer la concentration. Si on regarde l'évolution des villes, est-ce que vous ne remarquez pas qu'il y a justement une tendance à concentrer ce genre de services? Et si le gouvernement ne fait rien, c'est ce qui va arriver, il faut prendre cela comme un fait, ou bien le gouvernement va agir pour faire autre chose. Mais s'il ne fait rien, et le gouvernement libéral n'est pas réputé pour intervenir sur ce plan-là, ne pensez-vous pas que cela va donner une concentration de certains types de services dans le centre urbain d'une ville comme Montréal?

Mme Carbonneau: D'une part. Et d'autre part, bien sûr, il y a sûrement des tendances lourdes, sur le plan économique, entre autres ce qu'on connaît dans le secteur secondaire. Mais je

pense que, dans un plan de transport, on ne doit pas viser à renforcer ces tendances lourdes. Entre autres, on s'apprête à Investir 235 000 000 \$ dans l'est de Montréal. Dans l'est de Montréal, il y a plein de parcs industriels. Il ne faudrait pas, par un plan de transport, entrer en complète contradiction avec d'autres interventions que l'ensemble des gouvernements s'apprête à faire dans cette région-là.

M. Garon: Si vous aviez une priorité...

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

M. Garon:... la priorité numéro un d'action pour le ministre est-ce que ce serait d'améliorer le transport en commun dans l'est de Montréal? Dans tout votre mémoire, si je disais la priorité numéro un? (11 h 15)

Mme Carbonneau: Alors, je pense que ce serait pour moi l'occasion de réaffirmer que la priorité des priorités doit être orientée vers le transport en commun. Maintenant, si on me demande, à l'intérieur du transport en commun, ce que l'on doit "prioriser", je dis oui, l'est de Montréal et, oui, rechercher des solutions du type voies réservées pour la desserte de Laval et des couronnes nord.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Mme Carbonneau, je vous remercie. M. le député de Lévis, votre temps est écoulé, même dépassé. Je tiens à remercier les gens qui vous accompagnaient, Mme Carbonneau, et vous souhaiter un bon chemin de retour.

J'inviterais immédiatement...

M. Garon: Un mot seulement. Je voudrais vous remercier...

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

M. Garon:... parce que c'est un mémoire qui a une vision plus large, une conception de la société qui, à mon avis, transparaît dans nos propos autant que dans votre mémoire. Je voudrais vous féliciter parce que, souvent, on a un bout de pont, un bout de route, mais qu'il n'y a pas de grande vision par rapport à la société.

Une voix: Un mémoire à la vision de la CSN, quoi!

M. Garon: Je ne voudrais pas le qualifier, mais dans le cas présent...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci beaucoup, mesdames et messieurs de la CSN.

J'inviterais immédiatement les gens de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec à prendre place afin qu'on puisse procéder immédiatement à la présentation du mémoire

de la FTQ. Alors, je pense que la Fédération des travailleurs est représentée par M. Guy Cousineau, vice-président, et je lui demanderais de nous présenter les personnes qui l'accompagnent. Vous avez un bloc de 20 minutes pour la présentation de votre mémoire. Par la suite, chacun des groupes parlementaires aura 20 minutes.

M. Cousineau, on vous souhaite la bienvenue, de même qu'à ceux qui vous accompagnent.

Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec

M. Cousineau (Guy): Bonjour. Les gens qui sont avec moi ce matin sont René Fréchette, à ma gauche, qui est permanent au Syndicat canadien de la fonction publique, et, à ma droite, Maurice Vézina, qui est président de la Fraternité des chauffeurs d'autobus de la STCUM.

Dans un premier temps, merci de l'invitation que vous nous avez faite de participer à cette commission parlementaire. Vous connaissez tous et toutes la FTQ qui représente 450 000 membres syndiqués au Québec. Elle représente aussi, par son Conseil des travailleurs et des travailleuses du Montréal métropolitain, au-dessus de 150 000 travailleurs et travailleuses syndiqués de la région.

Dans les premières pages de notre mémoire, vous avez un peu l'historique de l'évolution tant du transport autoroutier que du transport collectif dans la région de Montréal où, dans les années soixante, on a implanté le réseau autoroutier. Aussi, on fait état des modifications qui ont eu lieu dans la structure du transport en commun dans la région de Montréal, par la création de la STRSM, de la STCUM et de la Société de transport de Laval. Ensuite, on fait un peu l'analyse selon laquelle, actuellement, le morcellement des responsabilités a entraîné la disparition de certains services. Plus on morcelle les responsabilités dans le transport dans la région de Montréal, plus nous avons l'impression qu'il y a des services qui ont baissé et qu'il y a eu perte de services, en même temps qu'une insuffisance du développement du transport en commun dans certains points du territoire.

Alors, on pense qu'actuellement on est dans un tournant, pour savoir ce qui va se passer dans l'avenir dans le transport et le développement de la région de Montréal. Par rapport à l'étalement urbain, les coûts des services publics, nous avons l'impression, quand on regarde le plan proposé par le ministre Côté, que le gouvernement a lancé la serviette ou qu'il a opté tout au moins pour un étalement urbain encore plus grand par la construction d'autoroutes pour le déplacement des personnes en dehors de l'île de Montréal. En même temps, on est conscient que nos membres ont quitté l'île de Montréal pour aller s'installer ailleurs. On est conscient aussi qu'on ne peut pas imposer à des gens de rester à Montréal. Par contre, on pense qu'avec

une politique de développement urbain, une politique d'habitation et une politique serrée de protection et d'aménagement du territoire on pourrait freiner l'exode des Montréalais vers des territoires extérieurs, tout en s'assurant une bonne qualité de vie en milieu urbain. Je pense qu'on a eu des lacunes à Montréal. Le fait est que les citoyens de Montréal peut-être pensent que la qualité de vie n'était plus assez bonne à Montréal et qu'ils ont déménagé ailleurs. On pense qu'on peut revenir là-dessus ou, tout au moins, garder ce qui est là pour arrêter l'étalement.

On aimerait aussi que le gouvernement nous indique combien ça coûte à chaque fois qu'on ouvre de nouvelles villes ou qu'on urbanise de nouveaux territoires. Je pense qu'il y a des coûts que les citoyens sont en droit de connaître quand on fait des choix de ce type-là.

Quand on a proposé en 1978 l'option préférable d'aménagement pour la région de Montréal, où on a mis le moratoire sur les autoroutes, où on a essayé d'arrêter le développement, je pense que ce qui était valable à ce moment-là n'a pas changé. La situation est encore pareille dans la région de Montréal, et, là-dessus, on pense qu'il faut continuer à renforcer. On a l'impression que cette option préférable a été oubliée. Un des exemples qu'on cite là-dedans, c'est la décision qui a été prise à un moment donné, dans les années 1982-1983, d'annuler ou d'enlever les péages sur les autoroutes autour de Montréal. Je pense que c'était voulu et demandé par l'ensemble des citoyens qui étaient autour de ces autoroutes-là et qui devaient les prendre tous les jours. Mais on se demande si, lorsqu'on a pris cette décision, on avait calculé l'impact que ça aurait sur le Métropolitain, sur l'autoroute et sur l'ensemble des ponts qu'on dit surchargés aujourd'hui. Il y a des décisions politiques qui ont été prises, et cela a été doublé en même temps d'une récession. On a coupé les budgets. Et ça fait qu'on se ramasse avec une situation problématique de réfection et d'entretien. On pense qu'on paye la note aujourd'hui et que c'est un manque de planification. Je pense qu'il faut se questionner sur ce qu'on va proposer pour l'avenir.

Depuis plusieurs décennies, les syndicats affiliés à la FTQ ont privilégié le développement du transport en commun et qu'on continue de développer ça. On pense qu'un des problèmes qu'il y a, c'est que Laval est une ville qui s'est développée, mais qu'on n'a pas développé le transport en commun dans la mesure où il y avait des citoyens qui allaient s'installer sur ce territoire-là. On a plutôt opté pour des autoroutes et des voies rapides pour circuler sur un grand territoire peu peuplé, mais, aujourd'hui, on est obligé de continuer dans cette veine-là et on ne prévoit pas dans le plan du ministre Côté du transport en commun pour desservir ça. Il n'y a pas d'infrastructures qui sont prévues. À notre sens, une grande lacune du plan, c'est que le

transport en commun est privilégié uniquement sur l'île de Montréal et non à l'extérieur.

Ensuite, au sujet du réseau routier, le tableau que vous brossez est assez exact, et on ne reviendra pas beaucoup là-dessus. Je pense que vous avez fait l'état de la situation, sauf que, pour nous, 1 n'y a pas de réponse exacte sur le problème du Métropolitain et de Décarie qui sont surchargés. On trouve ça un peu inquiétant quand on parle de faire la construction, entre autres, d'un pont sur l'autoroute 25, ce qui, à notre avis, va inciter les gens de la couronne nord, de Terrebonne, Mascouche, à prendre doublement leur automobile pour rentrer à Montréal, ce qui va créer encore plus de problèmes sur le Métropolitain, sur la 25 et sur le territoire de Montréal, donc dans le centre-ville aussi.

On est d'accord avec vous sur la conservation des acquis. Je pense qu'il faut garder, rénover et faire la réfection qu'il faut sur les routes déjà existantes. Pour ce qui est de l'autoroute Métropolitaine, on dit qu'il faut regarder à long terme, faire toutes les études et prendre le temps qu'il faut pour penser aux années futures et pas uniquement penser à faire la réfection de ce qui est là, mais ce qui va arriver dans dix ou quinze ans et quelles sont les solutions de l'avenir. Au bout de dix ans quand le plan qui nous est présenté va être terminé, qu'est-ce qu'il va arriver avec les infrastructures qui sont là? Je pense qu'il faut continuer les études à ce sujet.

Quant à l'amélioration du réseau déjà existant, je pense qu'il y a des points là-dedans qui sont effectivement raisonnables et qui doivent être faits pour améliorer le flux de la circulation. Par contre, une des choses qui nous inquiète toujours, c'est que, chaque fois qu'on fait une nouvelle entrée ou une nouvelle sortie sur ces autoroutes-là, on a l'impression qu'on va augmenter le flux d'automobiles. Même si on élargit l'autoroute 15 ou l'autoroute 20 près du tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, s'il y a des nouvelles entrées qui se greffent à ça, on fait juste changer le problème, on retarde le problème de deux à trois ans. Et, s'il n'y a pas un complément avec ça pour inciter le monde à prendre le transport en commun pour venir à Montréal, dans trois ans, on va avoir le même problème même si on a élargi ces autoroutes-là. Donc, pour nous, c'est un peu dangereux.

Quant à l'expansion du réseau, vous dites, dans votre programme, qu'il est inachevé par rapport au programme qu'on s'était tracé dans les années soixante. Selon nous, l'étendre comme c'était dans les années soixante, cela remettrait en cause l'environnement urbain. À Montréal, on vit encore une cicatrice importante créée par l'autoroute Ville-Marie, alors qu'on a démembré le centre-ville de Montréal par un cratère. On ne veut pas que ça se refasse avec une autre autoroute dans l'est. On pense qu'il faut toujours faire attention à ce qui va arriver à ce sujet et

quels seront les impacts sur la qualité de la vie urbaine lorsqu'on construit des autoroutes.

Pour toutes ces raisons, on souligne quatre projets. Tout d'abord, on pense que le boulevard Ville-Marie devrait être prolongé jusqu'à la 25, mais en boulevard urbain et non pas en autoroute. Le prolongement de la 25 devrait s'arrêter à Rivière-des-Prairies et non pas traverser à Laval, tel que proposé, parce que, comme je l'ai dit tantôt, cela inciterait les gens de la couronne nord à prendre leur automobile plutôt qu'à privilégier le transport en commun pour venir à Montréal. L'autre projet, c'est celui de l'échangeur Concorde. Selon nous, cet échangeur va simplement amener un flux d'automobiles encore plus grand sur l'autoroute Métropolitaine, et on pense qu'il ne faut pas multiplier les entrées sur les autoroutes à Laval pour les amener à Montréal.

Quant au dédoublement du pont Honoré-Mercier, ce qu'on dit, c'est qu'il faut privilégier le transport en commun, et ce n'est pas en doublant ce pont-là qu'on va régler le problème. Effectivement, dans l'un, c'est une solution très techniquement difficile, cela représente des investissements urbains importants, ne serait-ce que le fait d'entrer à La Salle et d'aller sur le territoire de Caughnawaga. Comme vous le soulignez, on pense que ce n'est pas une très bonne solution. Tantôt, on vous dira qu'on privilégie effectivement votre solution du transport en commun avec le train en partant de Châteauguay et qu'on devra aller plus de l'avant à ce sujet.

Quant au prolongement de l'autoroute 30, cela pourrait effectivement être une solution intéressante de contournement de Montréal. Si vos études sont exactes, elles disent que cela va enlever 1000 camions sur la Métropolitaine et que cela va dévier. Là-dessus, si c'est vrai, on est d'accord. Des gens de la rive sud qu'on a consultés, des résidents et des gens qui ont travaillé dans le secteur du transport, remettent cette réalité-là en cause, pensant que plusieurs camionneurs qui passent actuellement par Montréal n'y passent pas seulement par plaisir, parce qu'ils y sont obligés, mais parce qu'ils ont des choses à faire avant de continuer. En même temps, cela nous permettrait de rapprocher Valleyfield de Montréal. Je pense que l'enclave du sud-ouest du Québec, en partant de Valleyfield, n'est pas desservie pour avoir des services de la région métropolitaine; probablement que l'autoroute 30 pourrait les aider à se rapprocher davantage du cœur économique qui est actuellement la grande région de Montréal.

Sur le plan routier, on dit également qu'il faut améliorer les liaisons routières dans l'est de Montréal et, aux pages 13 et 14 de notre mémoire, on reprend les recommandations formulées par le Comité de relance de l'emploi et de l'économie de l'est de Montréal.

Quant au réseau de transport collectif, on vous a dit tantôt qu'on pensait que c'était la

clef pour régler les problèmes de transport de la région de Montréal. On pense qu'on doit tout mettre en oeuvre pour favoriser et inciter les citoyens de la région de Montréal à utiliser le transport en commun pour leurs déplacements usuels, soit pour le travail, les études ou même le magasinage. Selon nous, c'est l'une des façons d'alléger la surcharge des ponts entre Laval et Montréal et sur la rive sud. D'ailleurs, l'étude Origine-Destinations 1987 qui nous a été présentée la semaine passée par la STCUM est indicatrice des malaises qui existent dans le transport en commun et que l'ensemble des intervenants devront déployer des efforts encore plus grands pour inciter les citoyens à prendre le transport en commun plutôt que leur automobile. (11 h 30)

Pour ce qui est des acquis, il nous apparaît primordial de réparer les wagons et de conserver les trains de banlieue. Quant à nous, on ne garderait que la ligne. Rigaud. On pense que l'argent à mettre sur la ligne Deux-Montagnes est un investissement important qui ne dessert pas actuellement les gens de Deux-Montagnes ou de la couronne nord, mais qui dessert davantage le territoire de la CUM, et on pense que l'on peut aménager le plan de transport de la CUM pour faciliter le transport des gens de Roxboro et autour, plutôt que d'amener un train dont on dit dans le plan du ministre qu'il faut refaire toutes les voies. On pense que c'est beaucoup d'argent pour peu et on n'est pas aussi optimistes que le ministre de penser que l'on va pouvoir remonter cela à 25 000 déplacements. Donc, on pense que l'on devrait regarder d'autres solutions.

Quant à la ligne Saint-Hilaire qui n'est plus exploitée, là aussi, on se pose des questions par rapport à son utilité. Ce n'était pas dans votre plan, mais il y a eu entre-temps l'arrêt de fonctionnement. Il faudrait faire des études. A priori, on n'est pas d'accord de la remettre directement en service actuellement, on pense qu'elle ne dessert pas le réseau où il y a des populations à desservir en transport en commun.

Pour ce qui est des améliorations du réseau, le réaménagement du terminus et de la station de métro de Longueuil, on pense que c'est effectivement une chose à faire pour faciliter et rendre plus rentable ce bout de métro. Quant au projet de terminus à Rosemère et à Châteauguay, on y reviendra. En fait, celui de Châteauguay, on pense que si on utilise ce train il faut effectivement faire une gare et aménager cela en fonction du train et non pas uniquement un rabattement d'autos pour du transport par autobus, tant que le pont Honoré-Mercier sera aussi achalandé. **Quant à Rosemère, on y verra tantôt par rapport à ce que l'on vous propose pour la desserte de la couronne nord.**

Une des choses que l'on met en doute, qui est avancée par la STCUM et qui entraîne en même temps des investissements dans les infrastructures, c'est l'installation d'un système

de radiocommunication et de repérage des autobus. On pense qu'il y a d'autres moyens que d'investir dans ce type d'équipement, ce qu'on nous annonce, soit 23 000 000 \$. On pense qu'on pourrait peut-être faire autre chose avec cet argent.

Sur l'expansion du transport collectif, une des choses que l'on dit, c'est qu'il faut prolonger le métro effectivement vers le nord, à Laval. On privilégie plus d'allées vers la ligne 2 ouest plutôt que la ligne 2 est, d'abord parce que, comme vous en faites état dans votre évaluation, c'est que la ligne 2 ouest est déjà sous-utilisée et que la ligne 2 est surutilisée dans certains tronçons, et qu'il y a une clientèle importante dans l'ouest de Laval qu'il faudrait desservir. On pense que le métro dans ce secteur-là, quitte à voir comment on pourrait l'amener même jusqu'à la 440 et faire en sorte qu'il y ait un terminal où on puisse faire une gare intermodale ou des points de rabattement pour l'ensemble des CIT au nord de Laval et la STL, pour faire en sorte que l'on puisse dégager encore une fois le pont Lachapelle et les ponts qui traversent ce secteur-là...

Pour desservir la couronne nord, on privilégie que vous fassiez une étude sur la rentabilité d'un train qui pourrait partir de Sainte-Thérèse, traverser Laval et aller vers le centre-ville de Montréal, dans la mesure où on utilise déjà un réseau en service où il n'y a pas de réfection autre que de n'avoir que du matériel roulant à mettre dessus, et ne pas toucher à l'infrastructure, sauf pour l'entretenir.

Aussi, à ce moment-là, on pourrait penser à continuer cette desserte jusqu'à Mirabel pour desservir l'aéroport et avoir un lien de transport en commun plus efficace que l'autobus comme actuellement. Au sujet du train de banlieue de Châteauguay, on pense qu'effectivement cela pourrait être un élément important du réaménagement de tout le transport en commun sur la rive sud, principalement pour toute la région autour de Châteauguay.

Pour ce qui est du prolongement de la ligne 5, on est d'accord avec le projet, il faut amener un métro le plus vite possible vers Montréal-Nord pour permettre une desserte de tout ce territoire-là et aménager cela en même temps avec un transport par autobus sur des voies réservées, qui pourrait desservir tout l'est de Rivière-des-Prairies et ce qui est à l'est de Montréal-Nord.

Pour ce qui est de la rive sud, du métro à Longueuil, il faut faire des efforts pour que ce soit utilisé à pleine capacité. On me dit qu'il est utilisé actuellement à 80 %. Donc, on pourrait **aménager et faire en sorte qu'on puisse mieux l'utiliser.** Et on pense même qu'il devrait, plutôt que la solution Saint-Hilaire comme train, y avoir des possibilités d'étendre le métro sur la rive sud. Il faudrait voir avec les gens de la rive sud. On n'a pas eu le temps d'aller très loin là-dessus. On pense qu'on devrait faire l'étude

pour voir s'il n'y a pas possibilité de prolonger le métro ou, tout au moins, avoir un système pour faciliter le transport en commun sur la rive sud.

L'estacade, près du pont Champlain, on est d'accord avec ça. On pense que ça pourrait décharger un peu et améliorer, et inciter les gens de Brassard et de la région à prendre le transport en commun pour venir à Montréal. Après ça, on vous parle un peu d'incitatifs. On pense que les voies réservées pour faciliter et inciter les gens, partout sur le territoire, il devrait y en avoir pour inciter les gens à prendre le transport en commun plutôt que leur automobile pour se déplacer. Il faudrait faire en sorte qu'il y ait des zones d'approche réservées autour des stations de métro ou autour des gares pour permettre aux autobus d'avoir un meilleur accès, pour pas qu'ils soient encombrés par les automobiles, et, aussi, s'assurer qu'il y ait des parcs de stationnement au bout des lignes de métro ou de train. Je pense qu'il faut investir dans le stationnement aux points stratégiques.

Ces stationnements devraient être compris dans le coût des billets ou des titres de transport.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. Cousineau, je vous rappelle que le temps est à peu près écoulé, si vous voulez conclure.

M. Cousineau: J'y arrive. Je vais essayer de faire vite. On devrait penser à des politiques pour inciter ou décourager les gens à prendre leur véhicule, mais aussi penser à des réglementations pour empêcher, à certaines heures du matin et de fin d'après-midi, le transport lourd sur les infrastructures de la région de Montréal et, enfin, inciter les compagnies, par une campagne, à payer les titres de transport de leurs employés qui ont affaire dans le centre-ville, plutôt que de les inciter à payer souvent des stationnements.

Dans les pages qui suivent, on reprend exactement ce qu'on vous a présenté en 1987 sur le financement. On pense qu'il y a un acteur important dans la région de Montréal qui profite du transport en commun, qui devrait s'impliquer principalement dans les infrastructures. Il faut donc une négociation avec le gouvernement fédéral pour permettre de continuer. Il l'a fait sur la ligne Rigaud pour améliorer et rénover cette ligne. On pense qu'on devrait le mettre à contribution pour l'installation d'infrastructures sur l'ensemble du territoire. C'est une des principales recommandations qu'on avait là-dessus, principalement sur les infrastructures.

Sur le financement des coûts d'exploitation, on a toujours la même position, on ne l'a pas modifiée. On pense que les usagers, les gouvernements et les vides devraient avoir le même niveau d'intervention quant aux tarifs, soit de payer la facture au maximum à part égale, donc de ramener la participation des usagers à 33 %

et d'inciter l'ensemble des municipalités à faire de même et le gouvernement provincial à maintenir à peu près sa contribution qui est de 33 % à 37 %. C'est principalement là-dessus. Il y a une certaine participation, des taxes spéciales qu'on préconisait sur le stationnement à ce moment-là.

L'autre chapitre qu'on vous présente, c'est la coordination régionale. Ce qu'on vous avait présenté en 1987, on pense que c'est encore d'actualité. Il n'y a pas moyen, à cause de la structure géographique qu'on a dans la région de Montréal, d'être pris avec deux les, une multitude de gouvernements régionaux. On doit avoir une coordination régionale, principalement dans le plan de transport. On devrait mettre tout en oeuvre pour que la coordination se fasse, pour éviter ce qu'on connaît actuellement, et qui a été accentué depuis le dépôt du plan d'action du ministère. C'est qu'on voit une concurrence de plus en plus vive entre Montréal, Laval et la rive sud. Je pense qu'on oublie que la bataille pour le Québec, c'est tout ce centre industriel et de développement économique, c'est toute la région de Montréal. Son concurrent, c'est Toronto, c'est l'Ontario et ce n'est pas de nous battre entre nous qui va faire en sorte qu'on va régler le problème. Et je pense que, aussi longtemps qu'on va se battre, les investisseurs, les gens qui pourraient avoir le goût de venir vont aller ailleurs, plutôt que de s'installer ici. Ils ne s'installeront ni à Montréal ni à Laval ni sur la rive sud.

Là-dessus, on pense qu'il devrait y avoir un effort de fait pour tenter de rapprocher les gens plutôt que de se lancer à fond de train en opposition les uns envers les autres.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci, M. Cousineau. On s'excuse, mais on doit compresser le temps et être le plus respectueux possible de l'horaire. Je tiens à vous remercier de votre collaboration. M. le ministre, vous avez la parole pour les 20 prochaines minutes.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je veux remercier M. Cousineau, ainsi que les gens qui l'accompagnent, pour le mémoire qui est en bonne partie inspiré de la philosophie que vous aviez déposée en août 1987.

Évidemment, le premier sujet que vous avez voulu aborder est celui de l'étalement urbain. Je pense que vous avez eu l'honnêteté de dire que c'était un beau principe, mais qu'il est difficilement applicable. Vous êtes même allé jusqu'à dire que vos membres s'étaient prévalus de l'étalement urbain et s'étaient installés en banlieue pour toutes sortes de raisons: qualité de vie, coûts moins élevés, c'était plus accessible. Et, finalement - je ne sais pas si j'ai bien compris - vous avez dit que c'est quand même un choix personnel. Alors, c'est un choix de l'individu de s'établir là où il veut et force vous est de constater qu'au-delà de la philosophie, dans l'action, vos membres ont choisi ce qui était plus

accessible pour eux, compte tenu de leur condition sur le plan salarial, j'imagine, parce que c'est un élément extrêmement important. Est-ce que j'ai bien saisi?

M. Cousineau: Effectivement, l'option préférable d'aménagement n'a pas eu les effets escomptés, et on pense que tout n'a pas été fait pour inciter les gens à rester à Montréal. Je pense qu'il y a eu des programmes d'habitation, il y a eu des incitations que Montréal ne pouvait pas donner pour garder les gens pour se construire à Montréal, et dont les banlieues ont pu profiter. Là-dessus, il y avait un attrait du marché. Quand on dit qu'ils ont fait des choix, est-ce que c'était vraiment des choix? Est-ce que les gens qui voulaient être propriétaires de leur maison pouvaient le faire ailleurs qu'à Terrebonne ou à Mascouche dans les dernières années, quand on connaît la différence du coût foncier? Mais, en même temps, on ne fait pas réaliser à ces gens-là qui quittent, et on ne l'a jamais mis dans la balance, que les infrastructures de Montréal, c'est ceux qui restent qui les paient. Si le coût de la vie est plus haut à Montréal, c'est parce qu'en fait on s'est bâti une infrastructure. Quand on dit dans le mémoire qu'il faudrait voir le coût que cela entraîne socialement, l'étalement qui s'est produit autour de Montréal, on dit qu'il faut regarder, il faut le dire aux gens que chaque fois qu'ils déménagent... Le coût des taxes qu'ils ont à payer pour le petit service qu'ils ont, c'est beaucoup plus haut que le coût des taxes à Montréal pour les services qu'on peut y avoir.

Là-dessus, jamais personne, sauf quelques intervenants, n'a dit: Il faut arrêter l'étalement urbain. On a l'air de gens qui veulent arrêter et on nous dit: Pourquoi êtes-vous contre les gens? Voulez-vous tout rapatrier à Montréal? Vous ne voulez pas que les gens vivent à la campagne? Je pense qu'il y a un coût social et on regarde comment on est obligé de penser à des hôpitaux sur la rive sud, à des hôpitaux sur la rive nord. C'est du déplacement et, en même temps, on a tendance... Dans le document, on prend l'exemple des écoles: on ferme des écoles à Montréal pour en ouvrir... Et, à Montréal, ce sont des infrastructures, ce sont des bâtisses qui ne servent pas à pleine capacité, et cela coûte cher à la société en général. Il est vrai que notre monde a changé, mais quels sont les incitatifs qu'on a faits pour les garder à Montréal?

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, on pourra peut-être voir ultérieurement, en particulier demain, si, effectivement, l'option préférentielle d'aménagement a eu des effets ou non. Quant à moi, je pense que l'option préférentielle a eu des effets, à tout le moins de 1981 à 1986, davantage de stabilisation que de faire évacuer le. Encore faut-il se poser d'autres questions sur le plan de la migration des individus et ne pas tenir pour acquis que les

individus quittent L'île en totalité pour aller en banlieue. Il y a peut-être des gens qui quittent le coeur de l'île de Montréal pour aller s'installer à Rivière-des-Prairies, à Pointe-aux-Trembles ou dans l'ouest de l'île de Montréal, où c'est peut-être beaucoup plus accessible sur le plan financier que cela ne le serait au centre-ville de Montréal. Il y a donc des choix fondamentaux à faire, je pense, sur le plan des autorités de l'île de Montréal, quant à l'orientation même de l'île, et cela me paraît extrêmement important. Évidemment, on pourrait parler pendant bien des heures de ce sujet-là. Vous avez davantage parlé de taxation. Je pense que c'est un élément extrêmement important.

(11 h 45)

L'autre phénomène dont il faudra tenir compte en ce qui concerne l'étalement urbain c'est l'éclatement des ménages. Cela ne veut pas nécessairement dire que, s'il y a moins de personnes qui occupent les logements dans l'île de Montréal, il y a moins de ménages. Il y a une distinction très nette à faire entre la population et les ménages. Si vous avez un édifice qui a dix logements qui sont tous occupés par des familles monoparentales, tout le monde paie ses taxes, paie les mêmes taxes. Donc, il n'y a pas de baisse de revenus, mais la population est moindre parce qu'il y a un chef de famille qui manque dans chacune de ces familles. Alors, sur le plan de la population il y a donc des effets, mais, sur le plan du paiement des coûts des infrastructures, des taxes, cela reste le même. Et, à ce sujet, il y aura demain des choses assez intéressantes à rendre publiques.

Abordons le dossier au complet. La première constatation, si j'ai bien compris, c'est que vous avez dit que, dans le plan de transport, y n'y a pas suffisamment de choix fait en faveur du transport en commun à Laval par rapport au développement historique de cette ville, qui a toujours été celui du routier. Évidemment, vous êtes revenu ultérieurement en disant: Il y a la proposition du métro pour Laval.

M. Cousineau: Mais dans votre plan, elle n'est pas claire la proposition du métro.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que, dans le plan, il y a l'annonce de l'implantation du métro sans nécessairement que les coûts puissent être justifiés pour la simple et bonne raison qu'il y avait deux possibilités. Vous faites le choix de l'ouest, la ligne de l'ouest, alors qu'il y avait le choix aussi de l'est. On voulait que ce soit les gens du milieu qui viennent nous le déterminer. Hier, Laval est venue nous faire la proposition davantage d'un monorail que d'un train. Et, là-dessus, j'aimerais peut-être vous entendre. Est-ce que, d'après vous, un monorail desservant Laval et peut-être même éventuellement Sainte-Thérèse pour votre train de banlieue n'est pas une alternative souhaitable à un métro, compte tenu des coûts?

M. Cousineau: La proposition qui a été faite, c'est alléchant quand on parle des coûts d'installation. Nous, on a des réticences parce que cela fait un quatrième mode. On a déjà l'autobus, le métro, le train, et maintenant le monorail. Cela veut dire aussi l'implantation de nouveaux garages, de nouvelles technologies, de l'entraînement, et nous n'avons pas actuellement l'expertise dans ce domaine. Nous pensons que d'ajouter un quatrième mode dans la conjoncture actuelle, ce n'est pas sûr qu'à long terme c'est une économie. C'est peut-être une économie à l'achat, mais, à long terme, on se demande si c'est vraiment la solution et si on ne serait pas mieux d'utiliser déjà ce que nous avons à fond de train avant de penser à de nouveaux modes.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je pose une question que le député de Lévis pose, qui m'apparaît extrêmement importante et fort pertinente. On sait qu'on a un vieillissement de population et on sait que, de plus en plus, les clientèles du transport en commun sont des personnes âgées. Elles ont beaucoup de réticences à descendre des marches pour aller dans un métro qui est moins sécuritaire que pourrait l'être un monorail, donc en surface. Pour vous, cela n'apparaît-il pas un élément extrêmement important dont on doit tenir compte? Je partage votre réserve là sur le fait que c'est un quatrième mode de transport à intégrer et qui fait appel, non pas nécessairement à une nouvelle technologie mais, quant à nous, à une nouvelle pratique ou à un nouvel usage. À tout le moins si l'enquête origine-destination conclut bien, on se dirige vers une clientèle du transport en commun qui est davantage âgée, donc, qui a besoin d'être sécurisée. Et elle le serait davantage en surface qu'en métro, d'après mol.

M. Cousineau: Là-dessus, moi, je pense qu'il faut regarder pourquoi les personnes âgées disent qu'elles se sentent moins en sécurité dans le métro. Il y a peut-être des choses à faire relativement à la sécurité dans le métro, pour le rendre plus sécuritaire et s'assurer aussi que le métro n'ait pas uniquement des marches, mais qu'on puisse avoir d'autres modes pour entrer et sortir. Effectivement, en 1988-1989, de penser que le métro n'a pas d'ascenseur, qu'il n'y a pas d'autre façon d'entrer dans le métro que par des escaliers roulants, qu'on n'ait pas planifié dans ce sens depuis que le métro existe, c'est un peu aberrant. Ce serait des coûts effrayants de vouloir transformer le réseau qui existe actuellement, mais on pense qu'on devrait songer à ce que le métro puisse avoir de nouvelles façons d'entrer et de sortir. L'autre bout, c'est: Est-ce que la population qui, aujourd'hui, a 30 et 40 ans va avoir la même réaction que les personnes âgées d'aujourd'hui et refuser de prendre le métro s'ils l'ont pris à peu près toute leur vie?

C'est en ce sens que les habitudes sont en train de se faire. Effectivement, les personnes âgées, quand on regarde, n'ont peut-être pas été les plus enthousiastes et ont peut-être craint plus le métro. Mais est-ce que les gens de la génération qui vient, qui seront les personnes âgées de demain, auront la même crainte? Ils l'auront peut-être mieux apprivoisé.

M. Côté (Charlesbourg): Merci. Deux parties, deux extrémités de l'île dans le plan de transport en termes de développement ou même de conservation des acquis dans ce cas-ci... À tout le moins, ça m'apparaît comme deux raisonnements différents. Vous vous inscrivez contre la modernisation du train de banlieue de Deux-Montagnes, supposément parce que ça coûte cher, 175 000 000 \$, et qu'il dessert en majeure partie les gens de l'île de Montréal et, selon vous, très peu les gens du nord-ouest.

M. Cousineau: Du moins, d'après les études qui nous ont été remises.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, je comprends. À tout le moins, il y a 12 000 personnes qui l'utilisent par jour, et une projection de 20 000 ou 25 000 que vous mettez un peu en doute, ou sur laquelle vous vous interrogez, du moins. Par ailleurs, dans le cas de Rigaud, il y a une croissance de l'achalandage assez phénoménale, qui est reliée directement à la qualité de l'offre de service. Est-ce que vous ne croyez pas que, dans un cas comme Deux-Montagnes, on ne serait pas dans la même situation que d'offrir une qualité de service, en termes de train de banlieue, qui pourrait effectivement nous faire atteindre des niveaux de 20 000 à 25 000 usagers par jour? De 20 000 à 25 000 personnes par jour, c'est beaucoup.

Je vous rappelle que cette ligne est sur 30 kilomètres; à 175 000 000 \$, ça fait 6 000 000 \$ le kilomètre, alors que le métro en coûte 50 000 000 \$ et que le monorail, qui semble la nouvelle favorite d'à peu près tous ceux qui passent ici de ce temps-ci, coûterait à peu près 15 000 000 \$ le kilomètre. Cela me paraît, à tout le moins, un investissement assez intéressant.

M. Fréchette (René): Là-dessus, M. le ministre, quant à notre position de ne pas restaurer le train de Deux-Montagnes, évidemment, dans ses meilleures années, le train de Deux-Montagnes voyageait de 30 000 à 35 000 déplacements. Il y a des documents à la STCUM qui démontrent que 80 % de sa charge et de son achalandage se trouvaient entre la gare de Cartierville et Porter Heights, autour de là. Tous les gens qui empruntaient le train de banlieue dans ce temps-là empruntent maintenant le métro parce que le métro est rendu jusqu'à Côte-Vertu. Donc, tout cet achalandage ne reviendra pas au train de banlieue. Ce qui fait que, quand on regarde le compte à bord qui a été pris en

octobre 1988, encore à la STCUM, il y a deux gros points: Deux-Montagnes, 574, une charge maximum à l'heure de pointe, et Roxboro, 1300. Quand il passe par la ville de Laval, il passe à Laval-sur-le-Lac et passe aussi un peu à Sainte-Dorothée. Ce n'est pas dans ce coin qu'on va retrouver beaucoup de plombiers et de commis grade II, donc la moyenne des travailleurs, pour les véhiculer.

Donc, nous, on dit que, compte tenu qu'il faut refaire l'infrastructure au complet, les rails, etc., il y a une voie qui part de Sainte-Thérèse... Sainte-Thérèse est centralisée. On l'a vu hier, dans le mémoire déposé par le Comité des usagers du transport de Deux-Montagnes, qui disent qu'il y a un problème sur la couronne nord et le centre-est dans les environs de Sainte-Thérèse et dans l'axe de Saint-Jérôme, aussi. On pense que les coûts pourraient ressembler à peu près à ceux de Châteauguay parce qu'il passe deux trains de marchandise sur la voie du CP qui entre à Montréal. Donc, on n'a pas besoin de restaurer l'infrastructure, elle est capable de véhiculer aussi un train de banlieue. Cela fera en sorte que toute la couronne nord pourra se rabattre à la gare de Sainte-Thérèse, le local le mieux situé dans ce coin-ia, et avoir un système qui permettra aux gens de la couronne nord de voyager de Deux-Montagnes à Terrebonne ou Saint-Jérôme, par exemple, et ne pas payer 14 \$ non plus, avoir un système rapide, et aussi de transférer pour le train et descendre au centre-ville. Le train qui part de Sainte-Thérèse pour aller au centre-ville passe tout près, aussi - on ne l'a pas dit dans le mémoire - de la station du Parc où il pourrait y avoir une gare intermodale où on pourrait transférer avec le métro sur la ligne 5.

Quand on regarde la charge, ce qui est important, c'est l'achalandage. Même à la STCUM, il y a des gens à l'interne qui disent que c'est utopique de penser qu'on va ramener le train de Deux-Montagnes à 25 000 usagers, compte tenu que 80 % de sa charge se situait sur le territoire de la CUM, entre Cartierville et Porter Heights. Donc, ils disent: On va peut-être maintenir cela, donc, il faut se questionner sérieusement. Tandis que, pour la couronne nord et la ville de Laval, les trains sont saturés, les ponts sont saturés, il faut leur donner une solution privilégiée, aller vers ce coin-là.

M. Côté (Charlesbourg): Lorsqu'on parle de la STCUM sur le plan de l'évaluation des trains de banlieue, j'ai un peu de réserves parce que, dans le cas de Montréal-Rigaud, ils n'ont jamais été très chauds vis-à-vis de cette possibilité, et c'est un succès. Il faut quand même admettre qu'il y a 12 000 personnes par jour qui prennent le train et qui auraient besoin, dans la mesure où il n'y a pas Deux-Montagnes, d'utiliser un autre mode de transport. Vous réglez le problème des quelque 500 personnes de Deux-Montagnes qui iraient connecter sur le train de Sainte-

Thérèse, mais cela ne règle pas le reste des personnes qui prennent le train.

M. Fréchette: Dans tout le secteur Roxboro, parce que l'autre charge principale est là, on peut très bien aménager des voies réservées ou des métrosbus qui vont aller se rabattre au point de Bois-Franc, compte tenu du fait que la ligne 2 ouest serait prolongée vers Laval. On peut très bien se rabattre là. Le train et le prolongement du métro à Laval auront pour effet d'utiliser davantage la 2 ouest qui est sous-utilisée actuellement. À ce moment-là, on va la rendre plus rentable.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je ne veux pas perdre tout mon temps non plus. Ce n'est pas parce que ce n'est pas intéressant, comme discussion, mais il y a quand même le phénomène de l'est de Montréal qui m'apparaît aussi extrêmement important et qui est apparu globalement dans les discussions comme le parent pauvre des équipements en transport collectif. Et compte tenu de la volonté de tout le monde de relancer l'est de Montréal, quant à vous, quelles sont les propositions concrètes qui pourraient faire en sorte que nous aurions une meilleure desserte de l'île de Montréal, en faisant abstraction du métro? On comprend bien que la proposition du métro que nous faisons jusqu'à Montréal-Nord, desservant Montréal-Nord et Anjou, desservait 60 % de la population de l'est de l'île de Montréal. Il reste que, si on dessert Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies n'est pas desservie, ainsi que Pointe-aux-Trembles et une bonne partie de l'est de Montréal. Quelles sont les alternatives que nous avons?

M. Cousineau: Les alternatives, c'est un peu le réaménagement du réseau routier, premièrement, pour permettre après cela et en même temps d'avoir des voies réservées pour le transport en commun. S'il y a un étalement sur ce territoire - on parlait d'étalement urbain - ce n'est pas à forte concentration de population, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est. On pense que pour régler ce problème il faut prendre des choses plus légères, soit les autobus articulés ou non, et se servir de voies réservées pour faciliter. Actuellement, il faut arrêter que cela prenne une heure, une heure et quart pour des gens qui partent de Pointe-aux-Trembles pour aller à une station de métro. Cela décourage de prendre le transport en commun. Donc, il faut repenser le plan de transport, mais, en même temps, le repenser dans une fonction de réaménagement de boulevards urbains.

M. Côté (Charlesbourg): Et, dans votre esprit, le réaménagement de boulevards urbains dans l'est de Montréal, cela veut dire Henri-Bourassa?

M. Cousinau: Entre autres, Maurice-Duplessis et Rodolphe-Forget, du nord au sud, comme il avait été proposé dans le plan du CREEEM. Aussi, au sud, il y a Sherbrooke et Notre-Dame qu'il faut réaménager. Il y en a des places pour...

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas d'Henri-Bourassa, c'est déjà réglé par les ententes avec la ville de Montréal qui ne sont pas dans le plan, mais qui ont été réglées après le plan.

M. Cousineau: Nous sommes heureux de l'apprendre.

M. Côté (Charlesbourg): Nous avons toujours dit qu'on est ouvert à faire cette collaboration avec les autorités municipales sur le plan d'un certain réaménagement, en privilégiant bien sûr l'est de Montréal. Merci, monsieur.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis, vous avez une période de 20 minutes.

M. Garon: Je vous remercie de la présentation de votre mémoire. Le ministre ne voulait pas perdre son temps seulement sur cette question, comme il a dit. Je comprends, c'est dans le sens que le temps est limité. Il ne veut pas dire dans le sens... Je le voyais revenir tout de suite. Il faut l'agacer un peu pour qu'il réagisse.

Pour poursuivre un peu, je pense que votre groupe parle dans ce sens. Vous pariez de la desserte de Sainte-Thérèse vers le centre-ville, en utilisant les voies ferrées existantes. La ville de Laval parlait d'un monorail à peu près dans la même direction. J'aimerais que vous précisiez davantage, en termes de potentiel et en comparaison. Le ministre dit que le train de Deux-Montagnes, c'est de la conservation. S'il avait été au XIXe siècle, il aurait dit que remplacer les diligences par le chemin de fer, c'était de la conservation parce qu'il y avait déjà des lignes existantes. Mais, si on regarde vraiment en termes d'aménagement de ce territoire, j'aimerais que vous alliez plus loin et aussi en fonction du potentiel que vous envisagez et de la clientèle susceptible d'utiliser ce réseau. (12 heures)

M. Cousineau: L'une des choses à constater, c'est que, nous, quand on a pensé à ça, c'était de faire en sorte d'alléger le transport par automobile sur l'ensemble des ponts de Laval. Donc, 1 faut revoir l'ensemble du plan de transport et des équipements de transport sur l'île de Laval, pour qu'au lieu qu'il y ait une desserte qui s'en va toujours sur l'île de Montréal on ait des points de transfert à Laval même. Il faut donc développer le transport en commun à Laval pour lui permettre de converger vers des points intéressants.

Ce qu'on pense, c'est que toute la couronne

nord qui s'est développée de façon phénoménale dans les dernières années, Terrebonne, Mascouche, Rosemère, Sainte-Thérèse, tout ce réseau... Il y a tout ce coin qui s'est beaucoup développé qui, actuellement, est privé d'une intégration du transport en commun sur le réseau actuel. Ils n'ont pas de voie rapide pour rentrer. Ils sont pris dans des situations de bouchon, soit sur l'autoroute, soit sur la 117 ou sur la 25. Ce qu'on dit, c'est de faire en sorte qu'ils puissent aller sur une voie qui va être seule à rentrer. Alors, on privilégie pour ça le train en partant de Sainte-Thérèse vers le centre-ville ou vers Montréal, de prendre une voie qui va faire en sorte que les autobus vont converger à Laval plutôt que de toutes converger sur l'île de Montréal. On pensait que même le territoire de Laval ouest pourrait être desservi par des autobus, par un réseau de surface qui pourrait aller vers les stations de métro qu'il pourrait y avoir et auxquelles nous pensions pour Laval. Il y a aussi l'autre, pour le restant de Laval, de converger vers Saint-Martin ou la couronne nord, venant de Sainte-Thérèse. Cela pourrait aider toute la circulation qui est au nord de Laval.

M. Garon: Verriez-vous ça comme une desserte de Mirabel, parce que la ligne se rend jusqu'à Mirabel?

M. Cousineau: Elle peut se rendre aussi. Disons que ce sont des possibilités qu'on pourra regarder à plus long terme, dans la mesure où Mirabel a à se développer et se développe.

M. Frechette: Cela aurait pour effet, à ce moment-là, de soulager la 2 est qui est surchargée actuellement et qui est saturée. Les lignes courtes à la STCUM, ils ne sont pas près d'en faire parce qu'il semble qu'au point de vue de la technique 1s ne sont pas prêts. Donc, tout le secteur Terrebonne pourrait venir se rabattre au train de banlieue qui passerait à la gare Saint-Martin, par exemple, ou/et à ta station de métro qui pourrait être située aux alentours de la 440 ou de l'autoroute 15. Évidemment, Deux-Montagnes se rabattrait sur Sainte-Thérèse; ceia éviterait à Limocar de descendre au centre-ville, toute la pollution, et venir se rabattre à Henri-Bourassa. Limocar, toute la charge de Sainte-Thérèse, de tout ce secteur-là, descend son monde au centre-ville. Le CIT Deux-Montagnes, c'est Laval qui le dessert. Mais, à ce moment-là, ils auraient l'option de prendre le train, le coin de Deux-Montagnes-Saint-Eustache, ou se rabattre par autobus express vers la station qui serait située à Laval. Donc, on baisserait la durée du temps de parcours et on désengorgerait les ponts sur l'île du côté nord, parce qu'ils sont tous saturés. C'est là qu'est le problème.

On regarde les documents, les chiffres sont là et démontrent que les ponts sont saturés. Il faut développer une infrastructure, et ça ne coûterait pas cher, la voie est en bonne condi-

tion. Donc, Deux-Montagnes, il y aurait deux options. Roxboro, c'est l'option des voies réservées et de rentrée plus vite vers Bois-Franc. Parce que c'est utopique de penser qu'on va remonter ça à 20 000 ou à 25 000, parce que la charge était sur l'île de Montréal.

M. Garon: Dans les discussions qu'il y a eu, c'est la première fois que je vois cette idée. Dans des discussions, dans les consultations antérieures, pour la consultation du mois d'août 1987, est-ce que cela a été discuté ailleurs ou si, à votre connaissance, c'est la première fois?

M. Fréchette: Les gens de la couronne nord, par exemple, celui qui est président du CIT, si je ne me trompe pas, c'est le maire de Blainville, M. Mercier. Il a déjà dit dans des discours: Il faudrait peut-être penser à relancer... Et il parlait, à ce moment-là, du train Sainte-Thérèse-Montréal. Il avait fait état de ça un peu, peut-être une fois où j'ai entendu ça. Je sais que, dans la couronne nord, ils sont insatisfaits du transport en commun qui existe là. Les chiffres de l'utilisation de l'automobile le démontrent, on vient engorger les ponts du secteur nord.

M. Garon: Je ne sais pas si vous avez entendu les propos des représentants de Laval qui parlaient du monorail hier ou si vous en avez entendu parler un peu, mais est-ce que vous auriez des commentaires à faire concernant l'intérêt d'une desserte par cette voie ferrée du Canadien Pacifique plutôt qu'un monorail? Vous en avez déjà dit quelque chose tantôt. Mais vous avez des commentaires à faire concernant cette voie-là?

M. Fréchette: On l'a dit tout à l'heure. Le monorail, c'est se doter d'une nouvelle technologie avec toute l'infrastructure pour l'entretien. On a actuellement un système de métro. On est à la fine pointe de la technologie dans ce sens-là. C'est vrai qu'il coûte plus cher à développer, mais, à long terme, ça va nous rapporter. Parce que la ligne 2 ouest est sous-utilisée, il faut trouver un moyen de la rentabiliser. La meilleure façon de la rentabiliser, c'est de la prolonger à Laval et de faire une station de rabattement là qui va prendre tout le secteur nord. C'est là qu'est l'ensemble. Le monorail, c'est intéressant, mais, a priori, il nous apparaît qu'on devrait développer davantage les infrastructures qu'on a. Le train de banlieue est là. Il pourrait y avoir des aires d'embarquement à Sainte-Rose, à Laval-des-Rapides. Les autobus pourraient se rabattre aux aires d'embarquement. On l'a fait sur la ligne Montréal-Rigaud, et c'est intéressant. Effectivement, comme le ministre le disait, la STCUM n'est pas tellement chaude pour les trains de banlieue, mais il reste qu'avec ce qu'on propose, un comité de coordination au-dessus de ça qui va développer une infrastructure

régionale des transports en commun, on va les forcer à bouger dans ce sens-là.

M. Garon: À la suite des déclarations du maire de Blainville, est-ce qu'il y a eu des commentaires ou des réactions positives ou négatives concernant ce tracé dans ce coin-là?

M. Fréchette: Effectivement, cela a été bien reçu mais de là à vous dire exactement... Je sais que cela a été bien reçu dans le coin parce qu'on parle du transport en commun. Donc, c'est un élément à développer. Actuellement, si on se compare, avec la CTL dans le temps, même si ce n'était pas encore l'idéal, c'était mieux quand la CTL allait sur le parcours du secteur de la couronne nord.

M. Garon: Maintenant, concernant l'est de Montréal, Montréal-Nord - vous en avez dit un mot - en tenant compte du vieillissement de la population, quelle serait pour vous la meilleure façon d'améliorer le transport en commun dans l'est de Montréal?

M. Cousineau: Comme on l'a dit tantôt on privilégie le métro vers Montréal-Nord pour donner le bassin de passagers possible et on pense que, par des moyens plus légers que de grosses infrastructures, comme on dessert une grande partie de l'ouest de Montréal par un plan intégré de transport en commun qui a un point de desserte commun autour de la Montée Saint-Jean à Fairview, on pourrait organiser le transport de façon différente s'il y a des rues et des boulevards pour prendre les autobus. Ce qui manque actuellement dans l'est de Montréal, c'est qu'on n'a pas développé le réseau de boulevards urbains. On est donc pris avec un manque. On ne pourrait pas faire passer et améliorer beaucoup le transport de surface. On pense qu'on pourrait avoir un transport de surface intégré avec le métro à Montréal-Nord qui pourrait permettre une meilleure desserte et aussi un meilleur réseau de transport de surface au sud à la hauteur de Sherbrooke pour le rabattement, mais que les temps de parcours soient beaucoup plus courts que ce qu'on connaît actuellement quand on part de Pointe-aux-Trembles ou de Rivière-des-Prairies.

L'autre secteur qu'on pense qui devrait être desservi par des voies réservés et où on pense à améliorer toute la question du transport en commun, c'est Repentigny. La minute qu'on a enlevé le péage sur les autoroutes, la circulation sur le pont Charles-de-Gaulle s'est momentanément augmentée, et on voit aussi que l'achalandage du pont Le Gardeur a diminué pour la même période. Donc, on a préféré l'autoroute où on ne payait plus, mais il faudrait peut-être penser organiser un transport en commun efficace pour rentrer à Montréal à partir de Repentigny. Les gens de Repentigny, actuellement, ne prennent pas le transport en commun, ils prennent leur

auto pour venir à Montréal. Il faudrait organiser là aussi un transport en commun plus efficace. Étant donné que le pont Le Gardeur n'est pas utilisé à pleine capacité, 8 faudrait peut-être penser d'y avoir des voies réservées. Je crois qu'il faut penser en fonction du développement du transport en commun de surface.

M. Garon: Je vous posais la question parce que je me demandais... Vous répondez par rapport au plan... C'est parce que certains ont dit qu'au lieu d'aller vers Montréal-Nord le métro serait mieux d'aller vers Anjou, vers l'est et avoir des voies de surface vers le nord. Comment est-ce que ça vous apparaît? Vous dites l'inverse. Des voies de surface vers l'est et garder le métro...

M. Cousineau: En fait, aller vers ce qu'on appelle Montréal-Nord, c'est le nord-est où il y a une grosse population à desservir, desserte qui est plus grande que celle de traverser Anjou et de se ramasser au coin de la 25 aux Galeries d'Anjou. Je pense que la desserte de la population est plus importante vers Montréal-Nord que vers Anjou.

M. Garon: D'accord.

M. Fréchette: Et cela permettra d'utiliser la ligne 5 qui est actuellement sous-utilisée. On savait très bien, quand on l'a ouverte, que c'était encore pire. Cela s'est stabilisé un peu, mais la ligne 5 doit être rentabilisée, et, la meilleure façon, c'est d'aller chercher le bassin qui est dans le nord-est.

M. Garon: Les gens ont dit, quand N a été question d'un organisme de coordination à Montréal, qu'un des effets sur le plan du financement, et c'est ce qui a été mentionné en premier et qui avait déjà été dit en août 1987, serait d'éviter la fraude, comme quoi les gens ne paient pas leur passage quand ils prennent les moyens de transport. Certains pourcentages ont déjà été mentionnés en commission parlementaire, non pas nécessairement cette fois-ci, mais il a déjà été question de 10 % à 20 %, ce qui semble considérable parce qu'on nous disait souvent 10 % officiellement, mais, informellement, on disait que cela pourrait aller jusqu'à 20 %. Ce sont de gros montants.

Comme vous représentez des employés qui travaillent dans ce secteur, je me demande si, selon les rapports que vous avez de ces employés... Ils ne disaient pas que les employés mettaient l'argent dans leurs poches. Je ne voudrais pas, non plus, que les gens pensent ça. Mais 8s disaient que c'étaient des gens qui ne payaient pas leur passage, et qu'aujourd'hui c'était un peu plus dur d'être chauffeur d'autobus qu'avant. On a vu que certains ont été attaqués, etc. Alors, il y aurait un gros montant à économiser si la fraude de certains usagers

dont le pourcentage semble assez élevé, selon ce qui a été mentionné était évitée et que cela fasse une forme de contribution au financement. J'aimerais avoir votre réaction parce que vous représentez les employés et qu'on doit sûrement en parler au syndicat.

M. Vézina (Maurice): Cette question nous revient constamment. Si on se réfère en 1987, c'est sûr que la même question a été posée à Montréal. Quant à nous, les estimations de la STCUM, c'est sûr qu'on n'en tient pas compte constamment, mais V faut tout de même admettre qu'ils disent que les études...

M. Garon: Je dois dire que c'est plutôt la rive sud qui disait ça.

M. Vézina:... démontrent que de 5 000 000 \$ à 6 000 000 \$ ne sont pas perçus à Montréal par les travailleurs et travailleuses qu'on représente. Quant à nous, nous avons constamment proposé des solutions de rechange à la STCUM. On n'a seulement qu'à regarder tout près d'ici, à Ottawa, où il y a des percepteurs ou des personnes-ressources à bord des autobus qui vont vérifier si l'ensemble des gens ont effectivement payé leur passage. Quant à nous, même si on apportait toutes les nouvelles technologies, s'il n'y a personne ou aucune publicité sur place pour vérifier la fraude, comme on l'appelle, bien sûr, dans le métro ou dans les autobus... La commission s'attend de notre part à ce qu'on devienne tout simplement des policiers à bord. On connaît pertinemment, pour les années 1985 et 1986, le nombre effarant de nos travailleurs qui ont été blessés au travail; on a eu des altercations à n'en plus finir justement à cause de cette perception de passage. On a même proposé des choses à la STCUM et elle semblait même d'accord, mais elle n'a pas mis les infrastructures en place pour voir à ce que cela soit définitivement réglé. Notre vision des choses serait, bien sûr, de rapatrier ces 5 000 000 \$ ou 6 000 000 \$ à la STCUM, mais rien n'a été fait par la STCUM.

Du côté de la gestion de la STCUM, j'écoutais des confrères avant moi qui disaient qu'il faudrait peut-être effectivement - et M. le ministre a parlé tantôt des autobus - aller dans les garages voir jusqu'à quel point il y a d'autobus couchés dans des cours. C'est effarant. Il n'y a pas eu de continuité ou de réparation des autobus depuis des années. On achetait, mais ceux qu'on avait en place, du moment où ils étaient brisés et qu'on demandait de les faire réparer, on ne le faisait pas. C'est de l'argent que, selon nous, la STCUM n'a pas utilisé à bon escient dans les infrastructures. C'est tout à fait aberrant. On n'a qu'à regarder à la STCUM qui, on le sait, possède depuis des années un transporteur qu'on appelle tour de ville et auquel on fait allusion dans notre mémoire. On sait qu'avec les travailleurs et les travailleuses qu'on repré-

sente on a toutes les personnes-ressources à l'intérieur capables de faire les tours de ville ou les chartes-parties à Montréal. Et on sait pertinemment bien que la commission de transport a une étude faite par Peat Warwick qui démontre hors de tout doute qu'après deux ans la commission ferait un bénéfice net de 500 000 \$ par année.
(12 h 15)

Je crois qu'en ce qui concerne le transport en commun à Montréal c'est essentiel que la commission de transport, même si ce n'est que pour sa publicité et celle de la ville, mette tout en pratique et de l'avant pour que l'on puisse conserver les tours de ville et les chartes-parties à Montréal. Et depuis trois, quatre ou cinq ans, on avait des autocars à Montréal. Qu'ont-ils fait avec? Ils ne les ont jamais réparés. Ils les ont vendus, je ne sais pas à quel prix. On avait payé cela 80 000 \$ ou 90 000 \$, et il n'y en a plus de ces autobus-là. On dit que c'est aberrant de ce côté-là. Je pense qu'on pourrait créer un aspect plus dynamique à des niveaux de revenus à la société.

Je sais que je saute un peu, on parlait de la gestion à la commission de transport. Je peux vous dire que, dans les étages de la STCUM, les escaliers sont pratiquement tous un peu creusés par rapport à l'employeur, et, tout à l'heure, on va mettre l'employé ailleurs pour mettre le patronat à l'intérieur. Il y aura assez de monde dans ces maudites boîtes tout à l'heure qu'on ne saura plus quoi faire avec. Le ministre a entièrement raison quand il dit que la réorganisation de la société de transport n'amènera pas à Montréal une meilleure gestion du transport en commun. C'est complètement aberrant. On regarde aller cela et on sourit. Tout le monde est à la chasse aux sorcières pour avoir des postes à la société depuis un an. C'est véridique, depuis un an c'est comme cela que la société fonctionne. Je ne sais pas où ils vont mettre tout ce monde-là tantôt, mais je peux vous dire qu'on a hâte de voir le coût de la réorganisation de la STCUM. Dans le moment, c'est impossible d'obtenir les chiffres exacts.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des fois des discussions... Voulez-vous continuer là-dessus?

M. Cousineau: Bien, moi, c'était pour revenir à votre première question sur la fraude. Je pense qu'il faut regarder quand on fait les évaluations et je n'aime pas beaucoup quand on dit: Il faut organiser le système de transport et faire en sorte de le mettre dans un état policier, il faut peut-être regarder la situation des gens qu'on appelle fraudeurs, même si on dit qu'à Montréal c'est un des coûts les moins élevés pour le transport en commun. Souvent ceux qui osent utiliser le passe-droit ou tourniquet ou essayer de ne pas payer, ce sont des gens qui n'ont même pas les moyens de payer l'autobus ou le métro. Dans ce sens-là, de faire porter

l'odieux de leur situation financière en disant: On va trouver un moyen de régler tout le problème... Là-dessus, il faut faire attention sur la façon d'aborder le problème quand on parle des revenus additionnels. D'ailleurs, quand on en avait parlé à la commission parlementaire de 1987, à la même question, et je pense que c'est vous qui nous l'aviez posée, on a dit: Le meilleur moyen de ne pas avoir de fraudeurs, c'est de s'assurer qu'on n'ait pas besoin de payer, que les usagers aient un service de transport en commun comme un service public et que cela soit réparti sur l'ensemble des taxes de la population, et on ne parlera plus de fraude. C'est peut-être le meilleur moyen. Si on pense qu'il y a trop de fraudes, c'est d'annuler. Quand on a décidé d'arrêter le péage sur les autoroutes, c'est parce qu'on s'est aperçu qu'il y avait encore plus de monde qui passait à côté qu'il y en avait qui payait, et que cela nous coûtait plus cher pour les infrastructures. Est-ce que le moyen est de dire au monde: Pour ne plus payer dans le métro, il faut frauder? Je ne pense pas, sauf qu'il faut arrêter de penser que la solution du transport en commun est de récupérer ces 5 000 000 \$ ou 6 000 000 \$ par année. C'est cela. Merci.

Le Président (M. Parent, Bertrand): On vous remercie, M. Cousineau. Tout le temps est écoulé. Alors, M. Cousineau, M. Fréchette et M. Vézina, on vous remercie d'être venus à la commission parlementaire et on vous souhaite un bon chemin de retour. Sans plus tarder, je demanderais au prochain intervenant, le Conseil des chambres de commerce de la Montérégie, de se présenter.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à Mme Diane Viau, présidente du Conseil des chambres de commerce. J'aimerais qu'elle puisse nous présenter les personnes qui l'accompagnent. Au nom de la commission, je lui souhaite la bienvenue devant cette commission et je le remercie aussi d'avoir préparé un mémoire. La parole est à vous pour une période de 20 minutes. Si vous voulez bien nous présenter les personnes qui vous accompagnent, Mme Viau.

Conseil des chambres de commerce do la Montérégie

Mme Viau (Diane): Merci, M. Parent. D'abord, vous me permettez de présenter les gens qui m'accompagnent. À ma droite, M. Jean-Pierre Beauchesne, président de la Chambre de commerce de la Vallée du Richelieu, à ma gauche, M. Philippe Bonneau, représentant du secteur de Châteauguay, M. Jean-François Viau, que vous connaissez, qui est directeur général de la Chambre de commerce de la rive sud, et un autre représentant de Châteauguay dont j'oublie toujours le nom... M. Jean-Bosco Bourcier.

D'abord, permettez-moi, M. le ministre, M. le Président et membres de la commission, de vous remercier d'avoir donné audience aux chambres de commerce. Je pense que ça témoigne d'un

respect et ça s'aligne dans un courant par rapport aux activités des chambres de commerce qui ont largement dépassé le stade d'organiser des fêtes de Noël et d'organiser des ventes de trottoir.

Vous me permettez, avant d'aller plus loin, de faire deux constats, d'abord de vous souligner que nous n'avons pas la prétention d'avoir présenté un mémoire qui constitue une étude technique. Bien au contraire, comme on le soulignait dans le document résumé, on fournit matière à réflexion, on questionne, on rappelle nos intérêts, on rappelle nos priorités et, dans certains cas, on suggère des avenues.

Un deuxième constat, c'est notre perspective. Parce qu'on représente un groupe de gens d'affaires, parce qu'on représente 19 chambres de commerce, parce qu'on représente 7000 membres, notre perspective est résolument économique et résolument montréalaise, ce qui ne veut pas dire pour autant qu'on a les yeux fermés sur la perspective montréalaise. Vous avez l'odieuse de devoir intégrer tous nos points de vue qui sont parfois incompatibles, mais nos préoccupations et nos commentaires sont là pour défendre d'abord des Intérêts montréalais.

M. le ministre, vous avez déposé un plan de transport. Vous avez fait vos devoirs. Je ne sais pas si c'est un petit ange ou une étoile qu'on va mettre dans le coin, mais vous avez fait vos devoirs. Je pense que cela a l'immense mérite de nous fournir matière à discussion, dès le départ, et de vous permettre d'aller chercher les opinions de tout le monde.

Reste que, dans l'ensemble, s'il y a des fleurs, il y a autre chose qui vient. Vous êtes là pour recevoir les commentaires; on va vous les dire. Le document, selon nous, manque de perspective et manque d'envergure. Dans notre langage fort simple, on a un peu l'impression que ce n'est pas un vrai plan de transport, mais que c'est plutôt un plan d'investissements ou une répartition comptable budgétaire, et cela a beaucoup de mérite.

Mais, comme société montréalaise, on se sent un peu délesté. Vous savez - je n'ai rien à apprendre à personne - les enjeux que représente un réseau de transport Intégré. Or, en Montérégie, je vous avoue que... Je disais qu'on était en train de se structurer. On tente de devenir le plus cohésif possible. On est une porte d'entrée dans le courant du libre-échange par rapport aux États-Unis, une portée d'entrée, non seulement montréalaise, mais provinciale aussi. Dans ce sens, on aurait souhaité et on souhaiterait, advenant qu'il y ait des modifications, qu'on donne un peu plus de perspective au plan de transport.

Vous faites face, M. le ministre, à deux réalités. D'une part, la Montérégie qui appelle à se développer et qui vient, Je pense, vous le manifeste avec beaucoup de bruit. La Montérégie, il faudrait peut-être se rappeler que ce n'est pas une maquette. Dans la Montérégie, il y a au-

delà de 1 000 000 de gens qui vivent et il y a des gens qui ont fait un choix d'aller s'installer en Montérégie, un choix de qualité de vie. Je pense qu'on ne part pas de zéro quand on établit un plan de transport. On doit tenir compte de l'ensemble de cette réalité qui n'est pas facie à saisir. La Montérégie est très vaste. Dans ce sens-là, la Montérégie n'est pas non plus que l'axe de la 30. M. Parent, vous le savez, la Montérégie, cela n'arrête pas ni à Boucherville ni à Saint-Hubert. La Montérégie dépasse largement ces limites. Je pense que le plan de transport n'en tient pas nécessairement compte avec beaucoup de rigueur.

Nous, on veut être prêts. La Montérégie veut être prête à faire face au mouvement de libre-échange. D'autre part, le ministère des Transports dépose un plan qu'il veut voir articulé, mais qui, à notre avis, touche beaucoup plus, pour autant que la Montérégie est concernée, l'aspect voirie que l'aspect transport. J'ose espérer que vous pourrez porter les deux chapeaux, y compris celui du ministre responsable du Développement régional pour être sensible à nos interventions.

Donc, si je résume les éléments sur lesquels nous apportons des réflexions, c'est d'abord que nous souhaiterions qu'un vrai plan de transport intégré en Montérégie soit développé, un plan de transport qui tienne compte, qui soit conçu et analysé en fonction des besoins montréalais et non en fonction du résiduel que la ville de Montréal et la communauté urbaine, par exemple, peuvent vouloir laisser, tout en ne négligeant pas que cela demeure là le centre économique du Québec.

Dans ce sens-là, un plan de transport pourrait autant envelopper le volet réseau routier que le volet réseau collectif. Il devrait se préoccuper des axes Montérégie-Montréal, mais aussi des axes Intramontréalais. Il devrait aussi évaluer certaines hypothèses comme l'analyse d'une tarification intégrée, comme l'implantation sélective de gares intermodales, somme toute, donner un peu plus de perspectives pour développer un vrai plan de transport.

Un deuxième niveau d'intervention, c'est peut-être pour vous... Je vais juste les nommer pour pouvoir passer la parole aux gens qui m'accompagnent. Vous nous avez demandé de nous prononcer sur des volets bien spécifiques. Au-delà de notre commentaire sur le plan de transport intégré, on a des commentaires très spécifiques. En résumé, nos attentes spécifiques par rapport au projet que vous avez développé, on les résume au point suivant. D'abord, accélérer le parachèvement de l'autoroute 30 en ramenant l'échéancier à 1995. Je pense qu'on n'est pas les seuls à le demander. Si on veut vraiment que l'autoroute 30 soit prête pour faire face au mouvement libre-échangiste, si on veut que cela joue vraiment son rôle d'épine dorsale, je pense qu'il faut en accélérer le processus. D'autre part, prolonger la voie réservée du pont Mercier jusqu'au

boulevard Saint-François à Châteauguay.

Un troisième point, ce serait de réévaluer l'échéancier de développement du train de Châteauguay et de compléter l'étude de faisabilité économique afin d'évaluer les coûts et le partage. On ne dit pas non au train de Châteauguay, loin de là, ce qu'on dit, c'est que cela ne représente pas nécessairement la priorité au moment où on se parle, qu'il y a des études de faisabilité technique qui ont été faites, mais vous savez comme moi que, quand on se met la cravate dans l'engrenage, il est trop tard pour reculer. Donc, Je pense que le milieu, avant d'investir, souhaite avoir une étude économique, un partage des coûts, avant de s'engager.

Un autre élément, c'est de réaliser la voie ferrée sur l'estacade sans pour autant compromettre le train de banlieue de Mont-Saint-Hilaire. Pour nous, la voie réservée constitue un acquis. Vous avez dû entendre cela aussi avant aujourd'hui.

Enfin, nous souhaiterions réactiver et maintenir le moratoire sur le train de banlieue de Mont-Saint-Hilaire, en accélérer le processus d'étude en marche et l'orienter en fonction des besoins de la vallée et de la Montérégie. Encore là, non pas demain matin de réaliser le train, mais de formuler une analyse objective de la situation et que cette analyse objective soit faite en fonction de nos propres intérêts.

Avant d'aller plus loin, je vais passer la parole à Jean-François Viau, qui est directeur général de la Chambre de commerce de la rive sud et qui va vous amener ses préoccupations.

M. Viau (Jean-François): Merci. M. le Président, M. le ministre, je pense que vous connaissez bien la Chambre de commerce de la rive sud. Ils savent que c'est l'organisme le plus important sur la rive sud. On regroupe dix municipalités qui bordent le fleuve. On est l'entrée, la région la plus immédiate de Montréal quand on parle de la Montérégie. On a des besoins particuliers, on a une dynamique particulière aussi. C'est pour cela que la chambre de commerce, dans un objectif uniquement de s'associer avec celui du Conseils des chambres de commerce de la Montérégie, a décidé de participer et de spécifier certaines de ses recommandations et de les associer encore une fois avec le Conseil des chambres de commerce. Naturellement, le dossier est connu, la position de la chambre est connue. L'autoroute 30, pour nous, est un axe important de développement; cela permet, en plus, d'avoir comme qualité une ceinture pour Montréal, d'être pour nous un axe de développement économique extrêmement important. On n'a qu'à voir d'autres exemples, et ne serait-ce qu'à ce niveau-là, la 20, la 40 ou même la 20 à la sortie de Louis-Hippolyte-Lafontaine, on voit très bien que les grands axes routiers sont importants pour des régions. Alors, on dit au ministre que, nécessairement, la 30, pour nous, est essentielle pour la rive sud et

pour la Montérégie. On rappelle au ministre que, dans la perspective de libre-échange qu'on a appuyée dès le début, on doit se munir, comme région, d'axes routiers qui permettent une libre circulation ou un accès direct au marché de Montréal et au marché de l'Est du Canada. On suggère au ministre, pour ces raisons, d'avancer le parachèvement de l'autoroute 30 à 1995, ce qui coïnciderait avec une rénovation ou une amélioration de l'autoroute Métropolitaine.

Il y a aussi un autre point, c'est qu'il ne faudrait pas oublier l'aménagement de réseaux intrarégionaux, dont le réseau secondaire qui desservira nos sous-régions, qui ont par le fait même des incidences sur le développement économique. La 30 étant la grande artère, il faudrait avoir aussi des veines pour faire respirer la région. On laisse au ministre le soin d'avoir cette préoccupation.

Un autre point sur le réseau routier. Pour nous, c'est pratiquement du quotidien, c'est celui de l'accès sur Montréal. La 30 résorbera, on le croit, une partie de l'engorgement pour ce qui est du boulevard Métropolitain. Il reste - cela se pose toujours comme une entité - l'accès à Montréal. On sait qu'il y a de très grands déplacements de la rive sud vers Montréal et que le pôle d'attraction est encore très important. Il n'est donc pas pensable et même pas envisageable de construire un autre pont, ce qui nous amène à croire que la façon de résorber cette congestion qui sera toujours croissante, même si on a des taux de tolérance qui sont quand même satisfaisants - quand on traverse de la rive sud à Montréal, on s'attend à avoir un engorgement, mais c'est de voir jusqu'où cet engorgement nous amènera - c'est, comme nous le proposons effectivement, le développement d'un système intégré de transport collectif sur la rive sud qui mettrait en valeur des acquis qu'on a déjà, entre autres celui du train de banlieue de Saint-Hilaire. (12 h 30)

On demande au ministre, comme cela a été fait dernièrement à sa venue à la chambre, de considérer très fortement l'aménagement d'un train de banlieue qui réponde, par des gares intermodales, par des stationnements de convergence, à un besoin sur la rive sud, ce qui permettrait une décongestion. Naturellement, Laval a lancé l'idée d'un train ou d'un monorail, d'un métro lavallois. La chambre a depuis longtemps des projets de métro avec, entre autres, le développement de l'aéroport de Saint-Hubert qu'on voit comme un autre facteur. Dans les études qu'on avait faites, on avait même prévu prolonger un métro souterrain jusqu'au terminus de Saint-Hubert, jusqu'à l'aéroport. On ne veut pas proposer ce type d'alternative, mais, dans une perspective de développement démographique, économique, la rive sud deviendra, au même titre que Laval, que la rive nord, une région que l'on devra desservir en qualité et en diversité. À ce sujet, les gens de la Chambre de commerce de la rive sud se disent que le plan de

transport qui a été proposé va corriger un équilibre qui n'était pas atteint. On ramène avec le plan de transport, Je pense, une situation mais le plan de transport ne nous permet pas à nous d'avoir une vision à long terme. On ne répond pas à certaines questions en ce qui a trait à la situation du transport routier collectif dans 25 ans quand la rive sud et la grande région de Montréal auront connu leur développement et leurs déplacements. Nous invitons le ministre à peut-être continuer sa réflexion et à nous revenir avec la perception d'un transport régional intégré auquel, naturellement, la Chambre de commerce de la rive sud sera très heureuse de participer et d'encourager le ministre à le faire.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Mme Viau? Est-ce qu'il y a d'autres intervenants, madame?

Mme Viau: Oui, Jean-Pierre Beauchesne, président de la Chambre de commerce de la Vallée du Richelieu.

M. Beauchesne (Jean-Pierre): Bonjour, M. le Président, M. le ministre. En commençant, j'aimerais d'abord remercier le ministre qui, lors des dernières discussions l'été dernier sur le train de banlieue de Mont-Saint-Hilaire, a, dans un dernier effort, consenti à commander une étude indépendante afin d'analyser véritablement les effets et les possibilités de réalisation d'un tel train. C'est là, il faut l'avouer, la 91^e étude sur le sujet. Mais, pour avoir participé aux premières discussions du comité de suivi du train de banlieue, je suis très optimiste quant à la possibilité que celle-ci sera la bonne, M. le ministre. Se joignent à moi tous les membres de la Chambre de commerce de la Vallée du Richelieu, ainsi que les 6027 signataires d'une pétition distribuée au mois d'août 1988 qui demandait, en fin de compte, le prolongement du moratoire jusqu'à ce qu'une telle étude soit terminée. Il y a aussi les gens du Comité du train de banlieue de Saint-Hilaire qui sont les usagers et qui nous ont fourni des informations très pertinentes et très factuelles sur la situation qui prévaut actuellement dans le transport à partir de notre belle région qui est Beloeil-Saint-Hilaire, en allant jusqu'au centre-ville de Montréal. Dans notre région, nous avons un besoin très particulier qui se manifeste par le fait que nous sommes situés hors du périmètre de l'autoroute 30 qui, dans le plan de transport qui est soumis aujourd'hui, semble s'orienter vers la ville de Montréal. Nous sommes hors de ce périmètre et nous nous sentons délaissés à ce titre-là. Déjà, en 1981, lors du dernier recensement selon Statistique Canada, nous avions 8000 personnes par jour, soit 50,6 % de la population travaillante de notre région, qui s'acheminaient quotidiennement à Montréal pour aller travailler. Cette population a besoin d'avoir un bon transport en commun qui est adapté à ses besoins et qui va

respecter sa qualité de vie. J'entendais précédemment ce matin, des commentaires sur le train de Deux-Montagnes, sur le train de Châteauguay, sur le transport en commun vers Laval, vers l'est de Montréal. Tous ces gens de qui vous parliez à ce moment-là étaient à l'intérieur de la ceinture du plan de transport. Nous, à Beloeil-Saint-Hilaire, nous sommes à l'extérieur et nous vous demandons, à vous membres de la commission, ce matin, de bien vouloir nous considérer au même titre que toute cette population et de ne pas nous pénaliser pour la simple raison que, géographiquement, nous sommes hors du contexte qui est le coeur même de cette commission.

Dans cette intervention, M. le ministre, je me réfère à votre synthèse du plan de transport qui mentionne que l'une de vos priorités est d'assurer un bon transport collectif et un bon transport routier pour toute la population. Dans ce sens, nous demandons à avoir autant d'impact que toutes les autres régions.

Lorsqu'on parle de transport collectif, il est important de se rappeler le contexte dans lequel vivent présentement les usagers du transport en commun sur la rive sud. Il est impensable de promouvoir un transport en commun routier pour les travailleurs, soit par automobile ou par autobus, dans la présente situation. Il y a surutilisation de tous les transports en commun. En ce qui nous concerne, ce que nous vous demandons aujourd'hui, c'est de favoriser un moyen de transport en commun non routier pour acheminer notre population travaillante vers le centre-ville et ainsi assurer une qualité de vie égale à celle qui prévaut dans le reste de la région.

En terminant, M. le ministre et membres de la commission, je voudrais simplement vous mentionner que l'intégration au plan de transport d'une navette ferroviaire adaptée aux besoins des travailleurs est une nécessité pour la Vallée du Richelieu. Lorsque je vous dis ça, ce n'est pas simplement en termes égoïstes parce que je représente une région bien spécifique, mais parce qu'il y a moyen d'incorporer cette navette ferroviaire à l'intérieur d'un plan global qui facilitera l'accès à Montréal de toute la population de la rive sud. Dans ce sens-là, le train de banlieue, peu importe la forme qu'il pourra prendre à l'issue des études présentement en cours, est une nécessité, non seulement pour la Vallée du Richelieu, mais pour toute la Montérégie.

J'entendais parler précédemment d'un prolongement du métro. Je vous ferai remarquer qu'en 1967, dans les plans originaux, on constatait déjà, lorsqu'on parlait du métro, qu'on le prolongerait jusqu'à Saint-Hilaire. Je vous soumets donc que, peu importe la forme que pourra prendre ce moyen de transport en commun, il faudra qu'il soit non routier et qu'il s'intègre, parce qu'il faut intégrer tous les systèmes, à l'ensemble du plan. Merci.

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

M. Beauchesne. Est-ce qu'il y a d'autres interventions?

Mme Viau: C'est tout, M. le Président.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela va? M. le ministre, la parole est à vous pour 20 minutes.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je voudrais tout d'abord remercier les chambres de commerce de s'être regroupées. Il aurait probablement été plus facile pour chacune d'elles de faire un mémoire distinct et de présenter la vision de sa partie de la Montérégie. À tout le moins, le message est clair, c'est que ce que vous souhaitez, au-delà du plan de transport, en parfaite harmonie avec le plan de transport, c'est un plan de transport intégré pour l'ensemble de la Montérégie, et non pas uniquement pour la grande région de Montréal, sachant fort bien que la Montérégie dépasse les limites de la grande région de Montréal, sur le plan de son territoire géographique, à tout le moins. Attaquons l'os, puisque votre premier constat était de dire que le plan manque un peu de perspective. Évidemment, si votre souhait est de nous voir encore là dans 25 ans, je suis prêt à me mettre à l'ouvrage, dès demain matin, pour faire cette planification sur 25 ans. Toutefois, je peux vous dire qu'au moment où on a analysé un ensemble de choses on a voulu davantage voir cela comme un plan d'action, donc répondant à des besoins d'aujourd'hui et, nous le souhaitons évidemment, au cours des dix prochaines années, n'empêchant pas la poursuite de la réflexion quant à l'étape ultérieure, mais nous disant qu'il était primordial et indispensable que cette étape se réalise avant même qu'on puisse penser faire ces plans intégrés au-delà de la région de Montréal.

Ce point étant fait, votre mémoire s'inscrit véritablement dans la perspective et dans le but très franchement avoué de défendre les intérêts de la Montérégie, comme région, et d'en promouvoir le développement économique en particulier. C'est le rôle des chambres de commerce de l'ensemble de la Montérégie. Évidemment, pour bien le situer, le plan de transport lui-même vise actuellement à régler une tendance que l'histoire nous a laissée d'un déplacement massif des banlieusards qui vont travailler au centre-ville de Montréal. Comme les statistiques mises sur la table hier, en particulier en ce qui concerne le centre-ville de Montréal où il y a 170 000 emplois, montrent que le centre-ville de Montréal ne peut loger que 10 000 personnes, il y a forcément 160 000 personnes qui doivent venir d'ailleurs. On parle de 8000 dans la Vallée du Richelieu. On parle des gens de Laval et d'un peu partout. Effectivement, il y a donc cette convergence vers le centre-ville, et c'est un peu à cela que s'attaquait le plan de transport.

Revenons à la Montérégie. Il y a un pre-

mier constat que vous faites et que je ne partage pas. Mme Viau, vous semblez avoir mis davantage l'accent sur la voirie que sur le transport. Cependant, lorsqu'on regarde les projets en particulier, on constate que, sur le plan de la voirie, pour la Montérégie, bien sûr, la 30 va chercher une somme assez appréciable de dollars. Vous n'êtes pas en désaccord, vous souhaitez même qu'elle se fasse plus rapidement que ce qui est dans le plan. Sur le plan de la voirie, il n'y a effectivement pas beaucoup d'autres choses, ne serait-ce que certains aménagements de routes ou de congestion de la circulation très sporadiques. Mais, de ce que j'avais compris, le gros du plan pour la Montérégie s'inscrivait davantage, par exemple, dans des volets de transport en commun ou qui doivent faciliter le transport en commun. Premièrement, et je pense que c'est l'élément dominant, c'est l'estacade. L'estacade étant extrêmement primordiale, je puis vous assurer aujourd'hui que nos orientations feront place, à l'intérieur de l'estacade, à la possibilité d'utiliser non pas un train de banlieue, parce qu'il faut voir les difficultés techniques, mais, à tout le moins, un transport en commun autre que l'autobus. Et, dans ce sens, cela rejoint vos idées.

Deuxièmement, les voies réservées de Châteauguay. Je comprends que vous vouliez qu'on pousse au-delà de la réserve et que vous avez des réserves sur le projet actuel. Et, comme Mme Cardinal a eu l'occasion de me sensibiliser aux problèmes particuliers, je comprends très bien. Finalement, pour le métro ou le train de banlieue qu'on propose pour Châteauguay, vous dites que ce n'est pas nécessairement mauvais, mais encore qu'à tout le moins il faut voir si l'investissement de 35 000 000 \$ en vaut la chandelle.

J'aimerais que vous m'expliquiez peut-être davantage le point fort que vous avez vu dans le plan de voirie par rapport à celui du transport en commun, alors que j'avais plutôt l'impression qu'on mettait beaucoup d'efforts sur plusieurs projets de transport en commun, malgré le fait que ça ne satisfasse pas... Et j'ai oublié le métro, la station de métro de Longueuil qui devient un point de convergence, et le souhait de cette gare Intermodale extrêmement importante comme tête de pont. J'avais l'impression que c'était davantage le transport en commun qui était favorisé que le transport routier.

(12 h 45)

Mme Viau: M. le ministre, il y a des verres à moitié pleins et des verres à moitié vides. Nous pensons que, si on veut véritablement parler de transport en commun, ça ne peut s'inscrire que dans un plan intégré. Premièrement, en termes de morceaux financiers, évidemment, l'autoroute 30, qui est issue, d'ailleurs, du sommet et qu'on appuie fortement, est un gros morceau, donc cela représente, financièrement et en termes de poids dans ce qui est investi en Montérégie, un très gros morceau.

Par ailleurs, évidemment, pour ce qui est du

train de banlieue de Saint-Hilaire, il est comme, si je peux dire, amoché sérieusement parce qu'il est mis en balance et en compensation avec l'estacade. Donc déjà, c'est un morceau qui est important.

Un autre volet, c'est que, quand on parle de transport en commun, ce n'est pas juste un mode de transport, ce n'est pas juste un train ou un autobus, ce sont aussi des gares de rabattement, des gares intermodales, et nulle part on n'en entend parler. Je suis d'accord avec vous que ce que vous déposez, c'est un plan d'action, sauf qu'il nous apparaît, bien humblement, que le plan d'action doit venir après le plan de planification. En d'autres mots, on met les rideaux après avoir décidé où étaient les fenêtres et combien on en voulait. C'est dans ce sens-là que le transport en commun est négligé parce qu'il ne fait pas partie d'un tout et qu'il ne cherche pas à aller recueillir l'ensemble des personnes en Montérégie.

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, le plan fait suite à une commission parlementaire où des gens sont venus présenter leur vision. Et c'est aussi la suite logique d'une analyse de tous les schémas d'aménagement des différentes MRC et des différents intervenants. Donc, le miroir que vous avez, c'est un peu le reflet de ce qui nous a été présenté par la Montérégie elle-même, par morceaux.

Ce que je comprends aujourd'hui, c'est que vous nous livrez peut-être le message en nous disant: Compte tenu de la divergence des intérêts dans l'ensemble de la région de la Montérégie, pourriez-vous prendre le leadership et nous proposer un plan intégré de transport en commun? C'est peut-être davantage le message que je comprends derrière le rideau. Si je ne m'abuse, c'est peut-être davantage la proposition qui est faite parce que, lorsqu'on parle à la STRSM, elle a une vision du développement et, lorsqu'on parle à différents CIT, c'est une autre vision. Il faut voir ce qu'on a vécu dans le cas du train de Saint-Hilaire pour s'apercevoir qu'il y avait des visions diamétralement opposées et que, dans certains cas, il faut bien l'admettre, il y a des hommes politiques sur la rive sud qui revendiquaient le maintien du train de Saint-Hilaire, mais qui n'étaient pas prêts à mettre une cenne dedans. Alors, revendiquer sur le plan du principe sans être capable de se mouiller sur le plan financier, cela fait une bonne résolution de conseil municipal, mais jamais appuyée par une cenne. Cela coûte la feuille de papier et le temps de la faire.

Mme Viau: Vous me permettez, je pense que vous pointez quelque chose de particulièrement important et qu'on avait signalé déjà dans notre mémoire. On disait que la Montérégie tente désespérément de devenir cohésive. Et, comme ministre responsable du Développement régional, vous n'êtes pas sans savoir les nombreuses

disparités qu'il y a en Montérégie. Plus d'une fois, cette région a été remise en question. Or, un plan de transport, c'est une toile d'araignée qui permet de ramasser tous les morceaux et de les tenir ensemble. C'est aussi une épine dorsale, peu importe si c'est un réseau routier ou un transport en commun. Et, dans ce sens-là, effectivement, si vous interprétiez notre intervention comme étant une volonté que vous preniez le leadership, soit, j'en conviens, ce serait déjà un acquis important pour la Montérégie.

M. Côté (Charlesbourg): À tout le moins pour être honnête vis-à-vis l'ensemble des intervenants de la Montérégie, je pense qu'on est rendus plus loin aujourd'hui qu'on ne l'était il y a quelques années. Il y a un chemin énorme de parcouru sur le plan de la concertation, et je pense que ça va dans la bonne direction.

Si j'en reviens à la nomenclature de vos attentes qui collent un peu au plan de transport, parce que vous avez voulu répondre au développement, votre premier point est, bien sûr, l'autoroute 30. Vous dites que l'échancier est trop long et que vous souhaiteriez la voir finie plus tôt. Tous les chroniqueurs de circulation disent: Oui, cela a bien du bon sens et dépêchez-vous de la faire avant même de faire des travaux sur le Métropolitain. Donc, il n'y a pas unanimité, mais il y a un très large consensus sur l'autoroute 30, de ce que j'ai compris même en entendant les syndicats se présenter ce matin.

Au-delà de ça, on éprouve des difficultés assez importantes sur le plan de la réalisation. Nous sommes actuellement dans un processus extrêmement pénible, uniquement dans le contournement de Châteauguay, où le ministère est déjà prêt depuis un certain temps, mais où on éprouve beaucoup de difficulté à concilier les différents intervenants du milieu même. Alors, je veux bien qu'on me dise qu'on va mettre de la pression sur le ministère pour que les échanciers puissent être devancés, mais, au rythme où ça va sur le plan de la concertation et de l'acceptation par le milieu, tout le monde la veut, mais personne ne la veut dans sa cour ni personne ne veut que ça dérange sa cour. J'ai eu de multiples rencontres que j'ai personnellement présidées au sujet de la 30, et je pense que votre volonté très clairement exprimée dans une commission parlementaire de la voir réalisée le plus rapidement possible devra aussi trouver des échos sur le terrain même, le long du parcours de la 30, pour que les différents intervenants se mettent à table pour s'entendre. On est effectivement dans une situation assez serrée pour la réalisation de la 30 et le premier tronçon qui était visé à la suite des engagements du sommet de la Montérégie, qui était le contournement de Châteauguay, est actuellement, il faut bien l'admettre, presque sur une voie de desserte, compte tenu de la difficulté de s'entendre, avec tous les impacts que ça comporte. Alors, vous

avez très certainement un rôle très important à jouer à ce sujet. C'était davantage un message. Parce que, pour devancer les échéanciers, il faut que le milieu accepte. Là, on a des problèmes avec certains éléments du milieu. Je ne veux pointer personne du doigt. Je pense que chacun défend ses intérêts là-dedans, que ce soit le zonage agricole ou que ce soit la ville qui défend son parc industriel.

Dans le reste, je n'ai pas de problèmes majeurs avec les propositions qui sont là. Une bonne étude d'impacts économiques, bien sûr, au sujet du train de Châteauguay. Il était fait dans la perspective d'offrir une alternative valable au pont Mercier. Les gens pourraient utiliser le transport en commun et, dans la mesure où ils ne l'utiliseraient pas, ils seraient poignés avec leur mal du pont Mercier et les files d'attente.

Je n'ai pas de problèmes majeurs avec les autres propositions. Je voudrais peut-être en arriver à une question à M. Viau, si vous permettez, puisqu'il a lui-même évoqué le fait que l'accès à l'île de Montréal, là où se centralisent le plus d'emplois, était un peu difficile, mais que, historiquement, la tendance a toujours été de se diriger vers là. Comment peut-on faire pour continuer d'amener des voies sur l'île sans qu'il y ait nécessairement une capacité d'accueil plus importante sur l'île? Parce que le problème du pont Mercier, c'est un problème de capacité d'accueil à LaSalle et dans ce territoire de l'île de Montréal, et on ne peut pas agrandir. On ne peut pas éliminer des pâtés de maisons pour élargir nos voies. Le problème de fluidité sur l'île devient extrêmement important. Est-ce que vos solutions vont davantage dans le sens du transport en commun que du transport routier?

M. Viau: Je me suis peut-être mal fait comprendre. On dit qu'il y a une limite au développement du transport routier de l'accès à Montréal. Le ministre a fait des efforts dans l'aménagement de la station de Longueuil et de l'estacade pour permettre des routes alternatives. On dit que le problème, même si cette solution était appliquée, sera quand même entier. Ce problème se pose, non seulement à Montréal, mais, je pense, dans toutes les grandes métropoles ou dans tous les grands centres urbains au monde. Je n'ai pas vraiment de solutions, mais, selon nous, l'avenue la plus logique, c'est le transport collectif, que ce soit en développant des réseaux comme des monorails ou des trains de banlieue avec des gares intermodales; qu'on incite les gens à converger vers ce type de transport. La solution, elle est dans le transport collectif.

Vous l'avez dit vous-même, à un moment donné, on va avoir un problème de capacité à Montréal. Cela va même encore plus loin que ça. Il y aura peut-être un coût à payer pour ceux qui décideront quand même d'utiliser le transport routier pour se rendre à Montréal. Cela se fait dans plusieurs grandes villes où les gens doivent

payer pour passer ou pour stationner dans les grands centres. On trouve que, c'est une qualité de vie à avoir dans les centres urbains ou dans les grands centres et que c'est nécessairement bien servi par un transport collectif adapté aux banlieues, parce que l'attraction sera toujours là; même s'il y a un étalement urbain, il y a toujours une attraction au centre-ville de Montréal et cela passe nécessairement, selon nous, par un transport collectif qui devrait être intégré et qui permettra à ceux qui demeurent en banlieue de converger du moins en partie en auto vers les centres de desserte et les gares intermodales.

M. Côté (Charlesbourg): Quant à M. Beauchesne, si j'ai bien compris, il a deux préoccupations. D'abord, celle de revoir le train de banlieue de Saint-Hilaire sous une forme ou sous une autre. Dans la forme sous laquelle on l'a connu avec 300 usagers par jour, il y avait un lien direct de qualité de service, c'est clair, et je pense qu'on le comprend, avec des phénomènes extrêmement importants sur le plan des contraintes avec le CN quant à l'utilisation de cette voie-là. Dans votre optique, sur la rive sud, en incluant la vôtre puisque vous souhaitez être inclus au plan ou, à tout le moins, avoir certains effets, est-il pensable d'en arriver à une proposition de même nature que celle qu'a faite Laval pour son territoire, d'un monorail qui pourrait desservir la rive sud et qui aurait son rabattement à une station intermodale au métro de Longueuil où certains, par la suite, pourraient emprunter le transport en commun avec l'estacade? Dans votre esprit, est-il possible d'envisager une telle solution qui ferait qu'on éliminerait le principal obstacle de la traversée du fleuve sur des voies qui appartiennent à d'autres qu'à nous?

M. Beauchesne: Faute de capacité et d'utilité techniques, je ne peux pas vous répondre si le monorail serait faisable, mais, dans cette optique, il faut tout de même penser à un problème qui serait majeur, c'est que les gens, relativement à l'incitation à l'utilisation du transport en commun, sont toujours réticents chaque fois qu'on leur parle de devoir transférer de mode de transport. Il en est ainsi pour les gens qui vont prendre l'autobus et qui doivent ensuite prendre le métro pour se rendre au centre-ville. Il en est ainsi pour les gens qui doivent se rendre dans les parcs de stationnement de la STRSM pour ensuite prendre l'autobus pour se rendre au centre-ville. C'est toujours un effet négatif sur les gens. Or, ce dont nous avons besoin pour qu'un bon transport en commun puisse survivre dans notre région, c'est d'avoir des éléments incitatifs. Et il nous apparaît, à nous qui ne sommes pas des techniciens, que la voie ferrée existe présentement et que c'est peut-être la façon la plus économique d'assurer un transport fiable et sécuritaire à

notre population travaillante au centre-ville de Montréal.

Vous savez, nous sommes à la merci présentement du transporteur en commun. Les usagers de l'autobus doivent constamment subir des retards sur les retours ou les allers des autobus. Il faut penser aux mères de famille, qui reviennent de travailler le soir et qui, à cause des contingences d'autobus qui sont retardés dans le trafic pour toutes les raisons que vous expliquez dans votre plan de transport, ne peuvent pas être à la garderie à l'heure fixée. Vous vous imaginez les difficultés que cela peut créer dans la qualité de vie de ces gens-là, sans compter... Et là vous me permettez d'apporter simplement un exemple qui s'est produit en décembre où, pour des raisons que nous ne connaissons pas, la STRSM a annulé deux autobus qui devaient se rendre jusqu'à Saint-Hilaire, sans préavis. Les gens sont demeurés au terminus et ont dû attendre les autobus suivants. Ces gens-là sont revenus chez eux en retard et un peu plus stressés qu'ils ne le sont habituellement. C'est dans cette ligne-là que nous pensons qu'il faut avoir un transport en commun adapté et non routier.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qui m'inquiète un peu dans vos propos, parce que ce que j'ai compris de la volonté commune, c'est que l'on puisse avoir de meilleures perspectives de développement de transport en commun dans la Montérégie et que l'on puisse effectivement y implanter une ou des gares intermodales qui nécessitent un transfert... Puisqu'on l'appelle intermodale, forcément, il y aura transfert de modes de transport. Quant à vous, vous évoquez le fait que le désavantage d'un monorail obligerait les gens à faire un transfert, et donc qu'ils auraient beaucoup de réticence à utiliser cette sorte de...

Il reste donc deux possibilités. Il reste l'autobus qui, lui, y va directement, ou il reste un train de banlieue où, selon toutes les études qui ont été faites... À moins qu'on ne me révèle autre chose et que le CN abandonne ses voies et nous les laisse en priorité, il apparaît extrêmement difficile d'avoir une fréquence raisonnable et qui répondrait à la clientèle dans les conditions actuelles où la priorité est donnée aux trains de marchandise au CN.

M. Beauséne: Je ne veux pas anticiper sur des études qui vont se faire. Comme je l'ai dit tout à l'heure, Ses techniciens y verront. Mais ce que nous voyons comme solution, c'est lorsqu'on parle de gares intermodales, c'est d'en avoir une, mais peut-être d'éviter que cette gare intermodale ou ces gares intermodales soient situées dans des lieux de haute affluence de circulation. Je sais qu'actuellement, dans l'étude qui va être entamée, on prévoit une gare intermodale à Saint-Bruno. Or, Saint-Bruno se trouve à la jonction de l'autoroute 30, à l'extérieur de

l'affluence de la circulation de Longueuil ou de Saint-Lambert.

Dans ce sens-là, je vous dis: Nous sommes prêts à parler de ça, parce qu'il faut qu'il y ait un point de ralliement quelque part. Mais si je parle d'un monorail et qu'on parle de Longueuil, comme terminal, je vous dis que j'y vois des difficultés. Encore là, ce n'est absolument pas technique comme approche, parce que, sans moyens d'incitation, vous pouvez être assuré que les gens ne prendront pas le transport en commun.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci, M. Beauséne. M. le député de Lévis. (13 heures)

Mme Viau: M. le Président, me permettez-vous une petite question de clarification au ministre?

Le Président (M. Parent, Bertrand): Rapide-ment, oui.

Mme Viau: Rapidement. Parce qu'on vous offre notre collaboration, on vous offre de faire le pont avec le milieu. Vous avez souligné tantôt la difficulté, avec le secteur Châteauguay, d'aller chercher une entente. Dans notre mémoire, on soulignait, évidemment, que ce n'est jamais possible de faire l'unanimité, on a appris ça à l'école. Est-ce que les opposants au tracé déposé sur la table sont à ce point nombreux que ça puisse représenter un ralentissement sérieux dans les démarches?

M. Côté (Charlesbourg): C'est très clair, là où ça se situe actuellement, c'est le combat entre les terres agricoles et les parcs industriels pour une partie seulement, l'extrémité ouest du tracé. Nous avons fait toutes les tentatives pour rapprocher tout le monde, le monde municipal et le monde agricole, à tout le moins les représentants de l'UPA. Il semble bien que les agriculteurs sont prêts à accepter le tracé de 1986, alors que l'UPA régionale, elle, souhaite le tracé de 1988. On est pris avec tout cela, mais on devra prendre des décisions prochainement dans ce cas-là.

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

M. Garon: Vous parlez de la 30? Avec les Indiens, est-ce que c'est réglé?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas du contournement, c'est un contournement de la réserve, on n'est pas sur la réserve. On effleure la réserve dans quelques parties du territoire, alors que nous avons négocié avec le chef Norton, en particulier, des ententes quant à la voie réservée donnant accès au pont Champlain pour une bonne partie du territoire, mais pas la totalité du territoire, ce qui fait qu'il manque un

kilomètre et demi pour rejoindre les aspirations de Mme la députée de Châteauguay, de même que des intervenants de la Montérégie. Cela est encore à être négocié avec le chef Norton, que nous recevrons, d'ailleurs, ultérieurement, puisqu'il a demandé à être entendu.

Le Président (**M. Parent, Bertrand**): M. le député de Lévis.

M. Garon: Je remercie les gens du Conseil des chambres de commerce de la Montérégie. Vous savez que le langage de la rive sud, c'est un langage qui m'est familier, puisque je vis aussi sur une rive sud où il y a souvent des problèmes qui se ressemblent. Je ne vous poserai pas plusieurs questions parce que mon collègue, qui est président de la commission, M. Parent, brûle du désir de vous poser des questions. Il m'a bien averti de ne pas prendre le temps pour moi-même, au complet. Je sais qu'il a des questions à vous poser, mais j'en aurais une couple. La première, c'est que le ministre vous a tendu une perche, mais il ne l'a pas tendue au complet, il l'a laissée assez loin pour que vous ne puissiez pas la prendre. Il vous a demandé: Feriez-vous un plan intégré de transport pour la Montérégie? Je regarde un paragraphe que j'ai lu, où vous dites: "Le Conseil des chambres de commerce de la Montérégie n'entend pas déposer une analyse statistique et technique; nous n'avons ni les moyens financiers de commander de telles études et l'action du conseil repose essentiellement sur le travail bénévole."

C'est évident que, pour faire un plan intégré, comme il vous en a tendu la perche, il faudrait pouvoir dire: Qui voyez-vous comme intervenant pour faire un plan intégré pour votre territoire, et quels seraient les moyens financiers et les études nécessaires? Parce qu'on a l'air un peu dans du défrichage, à certains égards. C'est une région en constitution, je connais ça une nouvelle région, chez nous, Chaudière-Appalaches est actuellement en constitution. Cela prend des moyens. Quels sont les moyens, d'après vous, qui vous seraient nécessaires pour que vous puissiez réaliser un certain nombre d'études nécessaires pour faire un tel plan intégré?

Mme Viau: Je vous avoue que vous avez raison de le souligner, c'est le nerf de la guerre quand on vient parler d'argent. Pour moi, rendu là, ce sont des modalités, quand le principe est accepté... J'ai entendu tantôt que M. le ministre n'avait de problèmes avec aucune de nos recommandations, donc ce n'est pas tombé dans l'oreille d'un sourd. Rendu là, ce sont des modalités. Je me tournerais certainement vers le ministre des Transports et je demanderais au ministère des Transports, par ailleurs, de le faire en très étroite collaboration, de façon que les intervenants soient immédiatement concernés dans la préparation de ces dossiers. Peut-être, effectivement, que c'est un dossier qui pourrait

être amené à la future biennale.

M. Garon: Parce que, vous savez, on a vu des intervenants, hier et aujourd'hui, même de Montréal et de la région de Montréal qui, eux-mêmes, se plaignent de ne pas avoir d'étude d'Impacts sur beaucoup de sujets et que les décisions se prennent un peu à l'aveuglette, surtout si on regarde l'avenir. Quand on regarde le passé, on a beaucoup de... Mais, quand on regarde le document, on voit beaucoup de chiffres entre 1966 et 1986. Mais le sujet, ce n'est pas de gérer le passé, c'est plutôt de maîtriser l'avenir. À ce moment-là, les données sont beaucoup plus rares, il n'y en a quasiment pas, à toutes fins utiles. Dans une région, comme vous dites, qui veut établir sa cohésion, à plus forte raison, vous avez besoin de données concrètes.

Mme Viau: Si vous me permettez un commentaire là-dessus, M. Garon, je ne dirais pas nécessairement que l'étude a été faite à l'aveuglette, mais je pense qu'elle a été faite en vase clos. Notre impression c'est qu'on est loin d'avoir la certitude que les gens qui ont interprété les statistiques ont vécu en Montérégie et de près. Dans ce sens-là, c'est pour ça qu'on offre une collaboration très étroite. Parce que vous savez, des statistiques, on en fait ce qu'on en veut, on les fait interpréter comme on veut. À partir du moment où ça peut être validé par les gens du milieu, que ce soit du milieu économique ou du milieu municipal, je pense qu'en fin de compte on bonifierait le plan de transport. Alors, dans ce sens-là, on laisse évidemment au ministère des Transports le soin de conduire cette étude parce qu'il en a les moyens financiers. Par ailleurs, il existe quand même une société importante, qui a eu un rôle important lors du sommet économique, qui est la Société montérégienne de développement, qui est celle d'ailleurs qui a articulé toutes nos interventions en Montérégie, et je pense qu'elle peut devenir un interlocuteur valable.

M. Garon: Concernant le train de banlieue, vous croyez que le train de banlieue de Châteauguay est prématuré qu'il faudrait approfondir par des études, même si le ministre veut terminer cette ligne avant 1993... Pensez-vous que le train Montréal-Saint-Hilaire devrait être privilégié comme train de banlieue sur la rive sud?

Mme Viau: Vous me demandez un exercice que je ne peux pas faire, à toutes fins utiles. On concluait, dans notre document, en disant: M. le ministre, on vous laisse l'odieuse du blâme de jouer au principe des vases communicants. Comme représentante du monde économique de l'ensemble de la Montérégie, je peux difficilement dire au ministre: Ce que vous aviez prévu là financièrement, allez donc le porter à l'autre. D'accord? Je pense que le problème ne se pose

pas comme ça. Et, comme représentante de l'ensemble de la Montérégie, je ne pourrais pas porter l'odieux du blâme de lui dire où trouver l'argent. Pour utiliser un jargon populaire, ce sont des problématiques différentes, et ce sont deux sous-régions fort différentes en Montérégie.

M. Garon: Mais vous avez dit qu'il était prématuré.

Mme Viau: Il est prématuré dans sa décision de réalisation parce qu'au moment où on se parle on a identifié le besoin, mais on n'a pas encore identifié les modalités de paiement. Or, comme on dit, c'est le nerf de la guerre, et comme on le disait tantôt aussi, à partir du moment où on s'engage dans un processus, on paie. Je pense que ce que le milieu réclame, c'est de savoir qui va payer, comment ça va être distribué, combien ça va coûter, avant d'aller plus loin. C'est notre réflexion. C'est dans ce sens qu'il est prématuré parce qu'on prend un engagement. Venir souscrire devant la commission parlementaire au fait de réaliser tout de suite le train de banlieue, c'est mettre une espèce de pression Indue sur des gens qui n'ont pas en main tous les documents qu'il faut pour prendre une décision. J'en appelle au milieu municipal dans ce sens.

M. Garon: En plus, si les prévisions ne se réalisent pas, qui va payer? Des fois, on prévoit un achalandage, mais si l'achalandage n'est pas là...

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas si le député de Lévis me permettrait une précision que j'ai tenté d'apporter hier. Je n'ai peut-être pas été assez clair, ou peut-être n'étiez-vous pas ici à ce moment-là. Le coût estimé de 35 000 000 \$, c'est pour l'acquisition de wagons qui pourraient servir sur Rigaud ou Deux-Montagnes, dans la mesure où l'expérience ne serait pas profitable. Notre idée, c'était de le mettre en service pour deux ans, pour donner l'alternative aux gens, pour voir effectivement si, à l'usage, ils veulent le prendre. Comme la voie de chemin de fer est déjà là, qu'il n'y a pas de travaux à faire dessus et qu'elle va directement à la gare Windsor, ça réglait nos problèmes. Il n'y a pas besoin d'investissements additionnels autres que dans un stationnement d'incitation qui serait payé en totalité par le gouvernement du Québec, sur le plan des immobilisations, y compris le train, en essayant, bien sûr, d'en faire payer une partie par le fédéral. Tout ce qu'il y aurait à absorber par les usagers, ce serait le coût d'exploitation. A ce moment-là, le décor est un peu plus clair sur le plan de la problématique financière.

M. Garon: Mais, s'il coûte plus cher à exploiter et qu'il y a moins de clientèle que prévu, est-ce que ce sont les usagers qui vont payer plus cher pour compenser le manque d'usagers ou si ce sont les municipalités? J'ai

compris que Mme Viau disait: Avant de prendre des décisions, il faut avoir un peu plus de... Est-ce que j'ai bien compris, quand vous parlez du fonctionnement...

Mme Viau: Oui, qui va payer? Parce que ce n'est pas une facture nulle, au bout du compte.

M. Côté (Charlesbourg): Comme le principe du transport en commun est un principe qui est partagé entre trois, entre le monde municipal, l'usager et le gouvernement du Québec, il y a un programme d'aide qui s'appliquerait aussi dans ce cas comme dans d'autres cas. Forcément, chacun sera obligé de faire sa part. On ne peut pas continuellement revendiquer des choses sans en payer une partie. Je ne pense pas que ce soit l'idée que vous vouliez avancer.

Mme Viau: Non, non, pas du tout.

M. Côté (Charlesbourg): Mais c'est dans cette perspective.

Mme Viau: Absolument. Je pense que, comme gens d'affaires, on y est sensibles aussi. Si tu consommes, tu paies. Il reste à dire dans quels termes. Quant au principe, c'est partagé en trois, je pense que c'est acquis, mais, comme vous le souligniez à juste titre au cours d'une autre intervention, le principe, c'est une chose, et les modalités, c'en est une autre. Donc, ça ressemble à quoi les modalités et ça ressemble à quoi la part que devraient assumer et le milieu des usagers et le milieu municipal? C'est ça, la question, dans le fond.

M. Garon: Vous avez parfaitement raison. Tout le monde est pour la vertu, c'est la pratique qui est compliquée.

M. Côté (Charlesbourg): La pratique? La pratique du tiers-tiers-tiers, c'est une très bonne pratique, et je suis prêt à signer demain matin.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci. Je vais prendre les prochaines minutes qui restent à l'Opposition. Je remercie mon collègue de m'accorder ce peu de temps. En tant que président, bien sûr, J'essaie d'intervenir le moins possible. M. le ministre et les membres de la commission comprendront qu'ayant été très impliqué depuis une quinzaine d'années sur la rive sud et la Montérégie j'ai à coeur d'apporter certaines idées, mais aussi certains commentaires et certaines questions aux gens des chambres de commerce.

Tout d'abord, un commentaire. Bien sûr, je suis d'accord avec les propos de Mme Viau, à savoir que le plan est incomplet. Le ministre a mentionné tantôt, bien sûr, que c'est un début. Moi, j'aimerais faire ressortir... Il ne s'agit pas seulement d'apporter de la critique, je pense qu'il s'agit d'y aller avec des idées constructives.

Je regarde l'ensemble du plan, en ce qui concerne la Montérégie. Bien sûr, on touche à la région de Châteauguay, on touche à la question de la 30, on touche à des solutions concernant le pont Mercier, le pont Champlain et l'estacade. Ce que je déplore - et je le porte à l'attention du ministre - c'est qu'on n'ait pas de solution à apporter pour la partie est de la Montérégie, avec tous les engorgements au niveau du tunnel.

Je sais que les gens de la rive sud, de la STRSM et de Longueuil vont comparaître vendredi, et je ferai remarquer à tous les intervenants que le tunnel Hippolyte-Lafontaine, qui touche directement mon comté, qui touche un secteur en pleine expansion au niveau démographique, c'est, de toute la rive nord et de toute la rive sud, parmi les plus achalandés. Selon les chiffres de 1987 que j'ai, on parle de 110 000 véhicules-personnes qui voyagent dans le tunnel. Le seul qui est un petit peu en avant, avec 114 000, c'est le pont Champlain. À toutes fins utiles, l'axe de la 20 et l'entrée à Montréal par le tunnel est un engorgement terrible.

L'autoroute 30, bien sûr, j'acquiesce à votre recommandation et à celle de tous les intervenants de la rive sud, il faut accélérer, pour des raisons sur lesquelles je ne veux pas revenir. Je pense que le ministre en a pris bonne note. Sur la question de la 25, je tiens à mentionner que beaucoup d'intervenants, dont la CSN et la FTQ ce matin, ont mentionné qu'on devrait arrêter le prolongement de la 25 et ne pas faire de pont. Je pense que l'engorgement et les problèmes qu'on a dans l'est de Montréal, c'est beaucoup plus que ça. Le prolongement de la 25, tel que proposé par les gens de la rive nord, pour accélérer, dans le plan, permettrait aussi de dégager beaucoup la rive sud. On n'a qu'à penser à tout ce trafic de camionnage qui, tous les jours, doit accéder à la rive nord; la seule façon, c'est de prendre le Métropolitain. Cela, c'est un sérieux problème. Toute la population de la rive sud qui doit se rendre soit dans les Laurentides ou dans quelque coin de Laval pourrait certainement passer par la 25. Je pense qu'on l'oublie très souvent. Je rappelle au ministre les 110 000 personnes qui traversent par le tunnel Hippolyte-Lafontaine.

Concernant le transport en commun, au-delà des axes routiers, pour moi, c'est très important. Quand le ministre a cette contrainte de financement, je lui rappelle que je comprends ces contraintes. Mais il y a certainement moyen d'innover et d'aller chercher de l'autofinancement pour une partie de ça. Et, même si je suis un ardent défenseur des entreprises, je pense que les entreprises seront prêtes, si ça leur est bien présenté, parce qu'elles n'ont plus le choix. Il faut faire participer les entreprises et aller chercher de l'autofinancement, et pas toujours prendre l'argent dans les poches du gouvernement.

(13 h 15)

Par exemple - et cela rejoint aussi M.

Beauchesne pour sa préoccupation de la Vallée du Richelieu - dans toute cette population de la rive sud immédiate, prenons de Boucherville-Varenes en allant jusqu'à la 30 et rendons-nous aux limites de Brossard-Laprairie, il y a un bassin de population fort important capable de justifier, à mon avis, un train léger, un monorail, pas nécessairement de type surélevé, il pourrait facilement être de type sur terre, mais une espèce de voie rapide qui permettrait effectivement de véhiculer les gens avec des rabattements en provenance de Beloeil, de Saint-Bruno ou d'un peu plus loin, mais d'avoir dans l'axe de la 30 une espèce de voie rapide. On a la chance qu'il n'y ait pas encore de construction rendue là. Il y aurait facilement possibilité d'aménager une voie rapide, un train léger qui pourrait facilement entrer de deux façons à Montréal: par la fameuse estacade vis-à-vis du pont Champlain, et aussi, pour dégager l'autoroute 20 et le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, donc dans la partie est - je sais que cela a déjà été étudié, dans le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine - par le fameux canal du centre où il y a apparemment amplement d'espace pour faire quelque chose. Du moins, je pense que cela mérite réflexion.

Entre-temps - et là je rejoins aussi des préoccupations que vous aviez, Mme Viau, et que d'autres intervenants ont eues depuis hier - il faudrait qu'il y ait des mesures mises de l'avant avant la mise en place d'un tel programme qui pourrait prendre peut-être sept, huit ou dix ans. Dans ce sens-là, je dis au ministre et au gouvernement: Pourquoi ne pas faire certaines démarches sur une base expérimentale, c'est-à-dire les fameuses voies réservées? Pourquoi ne permettrait-on pas aux heures de pointe d'avoir des voies réservées dans le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, une de ces voies pour les autobus articulés qui prendraient des gens dans un parc d'incitation de la 30 et les amèneraient à Montréal parce que le métro est rendu dans l'est? Ce serait très facile. Quand on pense actuellement que tout est bloqué pendant deux heures tous les matins... Mon bureau est à proximité de l'autoroute 20. Tout est bloqué, on ne peut plus entrer à Montréal sur le pont Jacques-Cartier, la voie réservée pourrait très bien se faire parce que cela s'aménage par une signalisation. Donc, cela ne coûterait à peu près rien d'avoir une voie réservée, et pas seulement pour les autobus, j'espère, puisque la STRSM a déjà montré un intérêt pour les autobus articulés. On pourrait donc entrer sur Montréal par des autobus articulés ou par des autobus aux deux, trois ou quatre minutes par la fameuse voie réservée de telle heure à telle heure. On pourrait aussi y insérer les quatre passagers et plus, pour inciter les gens à arrêter de voyager tout seul au travail, d'être capables de combiner. Cela ne coûte à peu près rien. Cela pourrait se faire, se mettre en marche, d'ici un an ou un an et demi. Et si le résultat est bon, on pourrait par la suite avoir cette espèce de train léger qui

entrerait autant à l'est qu'à l'ouest. Cela me semble important.

Quant au groupe des chambres de commerce de la Montérégie et de la rive sud, je leur dis qu'il ne faut pas négliger la partie est, que ce soit Boucherville, une partie de Longueuil, Sainte-Julie, Varennes et Saint-Bruno. Il y a un bloc - si on prend la moitié de la ville de Longueuil et qu'on va vers l'est - de 100 000 de population en pleine croissance, qui va continuer à se développer et qui a une seule façon d'entrer à Montréal parce qu'ils ont affaire dans l'est, à Anjou ou au nord, c'est le fameux tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. Jamais la rive sud n'a demandé un autre pont, comme Laval le demande. Et je dis que c'est rendu nécessaire à Laval. Sur la rive sud, les gens, ni moi comme homme public depuis dix ans, n'ont jamais réclamé un autre pont à cause de la longueur, des coûts exorbitants. Je pense qu'il faut être capables de mettre quelques millions de dollars pour avoir des voies réservées et du moins planifier une façon pour traverser dans l'est, c'est-à-dire dans la partie du tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine.

J'espère que les gens de la Montérégie, les chambres de commerce, vont être capables d'accentuer éventuellement, parce qu'ils vont être impliqués, un plan de développement pour la partie est et non pas penser strictement... Ce qui est fait ou prévu à l'ouest, pour Châteauguay, l'estacade, le pont Champlain et tout cela, c'est très bien. Mais V n'y a rien de planifié, de pensé à l'est. C'est là, à mon avis, une clé du développement de la rive sud. Peut-être quelques commentaires? Oui?

Mm» Viau: Oui, effectivement, le secteur Varennes-Sainte-Julie et compagnie fait aussi partie du Conseil des chambres de commerce de la Montérégie. Ils ont été moins actifs parce qu'ils se sont sentis moins Interpellés dans le plan de transport, étant donné qu'on n'y trouvait rien. Mais, évidemment, si M. le ministre donnait suite à notre requête de travailler à un véritable plan de transport, cela nous ferait plaisir d'être la bretelle de transmission.

Je voudrais simplement conclure en disant que vous soumettez des hypothèses, on en entend ici et là. Je pense que faire un véritable plan de transport intégré doit quand même faire place à une certaine imagination tout en ayant les deux pieds bien sur terre, doit faire place à des mesures transitoires, incitatives pour faire en sorte... Parce que Dieu seul sait qu'on n'a pas encore transformé les habitudes de consommation de notre monde. Il ne faut pas le négliger. C'est tout cela qui doit être inclus dans un plan de transport.

Je voudrais conclure en vous remerciant de nous avoir entendus et en soulignant, M. le ministre, qu'on souhaiterait que vous nous aidiez à maîtriser notre avenir dans la Montérégie. Merci.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci beaucoup, Mme Viau, de même que les gens qui vous accompagnent: M. Viau, M. Beauchesne, M. Bonneau et l'autre monsieur qui vous accompagne. Bon chemin de retour!

La commission de l'aménagement et des équipements va reprendre à 15 heures cet après-midi pour entendre l'Union québécoise pour la conservation de la nature. Je vous remercie.

(Suspension de la séance à 13 h 22)

(Reprise à 15 h 27)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, si vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux pour poursuivre les consultations particulières sur le "Développement du réseau autoroutier" et les "Projets de développement du réseau de transport collectif" du plan d'action 1988-1998 intitulé "Le transport dans la région de Montréal".

Là-dessus, je demanderais à l'Union québécoise de la conservation de la faune de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît. M. le député de Lévis.

M. Garon: Je voulais m'assurer que le ministre voulait toujours continuer la commission parlementaire parce qu'apparemment il a fait une conférence de presse et il a dit qu'il avait un sondage et que, maintenant, il a toutes les réponses qu'il veut. Est-il certain qu'il veut continuer la consultation?

M. Côté (Charlesbourg): Absolument.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que le député de Lévis aurait eu avantage à écouter la conférence de presse parce qu'il y avait des messages pour tout le monde et des modifications à apporter au plan. Donc, il faut continuer d'écouter les gens pour être capable de comprendre.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, j'ai besoin d'un consentement pour que M. le député d'Abitibi-Ouest puisse remplacer M. le député de Verchères. Y a-t-il consentement?

M. Garon: Il y a consentement de notre part.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, il y a consentement. Je demanderais donc maintenant au porte-parole de l'Union québécoise pour la conservation de la faune de bien vouloir s'identifier ainsi que la personne qui l'accompagne pour le bénéfice des parlementaires et aussi du **Journal des débats**.

Union québécoise pour la conservation de Sa nature

M. Gagnon (Luc): Bonjour. Mon nom est Luc Gagnon. Je suis vice-président de l'Union québécoise pour la conservation de la nature. Juste une petite correction: ce n'est pas "de la faune", qui est un autre groupe. J'ai avec moi M. Patrick Janson, chercheur à l'UQCN aussi, qui a travaillé depuis quelques mois sur le plan de transport.

J'aimerais qu'on se présente un peu plus en détail étant donné que les groupes environnementaux sont moins connus des gens dans le transport. L'UQCN est une fédération, c'est-à-dire qu'on regroupe, disons qu'il y a des petits et des gros groupes, au total, 80 groupes écologistes dans toutes les régions du Québec. Donc, on n'est pas seulement dans la région de Montréal.

Le deuxième groupe qu'on représente aujourd'hui, c'est l'Association québécoise de lutte contre les pluies acides qui a des bureaux dans cinq régions du Québec. Et le mémoire est appuyé par plusieurs autres groupes écologiques. Donc, je crois qu'on peut tout de même décemment dire qu'on représente l'ensemble des groupes aujourd'hui. J'aimerais aussi spécifier que, du point de vue économique, politique ou quoi que ce soit, on n'a aucun avantage économique ou financier dans notre présentation contrairement à plusieurs des autres intervenants qui ont des bénéfices économiques directs dans leur position.

La première chose sur laquelle on veut insister c'est que les problèmes environnementaux ne sont plus des problèmes locaux. Depuis assez longtemps, le ministère des **Transports** et les autres ministères se préoccupent beaucoup des problèmes environnementaux, mais sur une échelle locale. Par exemple, on vise à découvrir les meilleurs tracés en termes de route et aussi, souvent, on vise à réduire les nuisances en milieu urbain. Notre mémoire ne s'appuie pas seulement là-dessus parce qu'on a maintenant des preuves très claires que les problèmes environnementaux ne sont plus des problèmes locaux. Pour ceux que cela pourrait intéresser, la revue **Time** a fait un numéro spécial, où, au lieu de décrire que 1988 avait un Homme de l'année, ils ont dit que c'était la Planète de l'année qui était très sérieusement menacée et 35 des 60 pages du **Time** sont consacrées à ces problèmes, presque tous des problèmes globaux. C'est donc sur ces bases que notre mémoire s'appuie.

La question de l'automobile plus précisément est très importante parce que, si vous regardez les statistiques officielles de l'énergie, c'est 20 % qu'on dit que l'automobile consomme en termes d'énergie. C'est une grande supercherie en termes de statistiques parce que, ces 20 %, ce n'est que l'énergie qui entre dans le réservoir de l'automobile. Cela ne tient pas compte de l'énergie qui va à la construction des routes, à la construction des automobiles, aux raffineries, à toutes les infrastructures qu'il y a derrière ça. Il

y a aussi les fonderies qui sont des gros pollueurs. Et, à titre d'exemple, on a tendance à dire que les pluies acides sont causées par les grandes sources comme les fonderies. C'est en grande partie vrai, mais ce qu'on oublie de dire, c'est que le principal but des fonderies, c'est de manufacturer des métaux qui servent à la fabrication des automobiles. Donc, dans la réalité, il y a plusieurs des impacts environnementaux qu'historiquement on a attribué tout simplement à des entreprises, mais qui sont directement la résultante d'une surutilisation de l'automobile.

En fin de compte, si vous voulez examiner en détail le mémoire - évidemment on pense que cela vaut la peine - vous allez voir que les arguments qu'il y a là-dedans sont suffisants pour conclure que l'automobile, en réalité, c'est 50 % à 60 % de la consommation énergétique en Occident et aussi 50 % à 60 % de tous les problèmes environnementaux parce qu'il faut tenir compte des effets indirects. Ce qui va automatiquement avec l'automobile, et c'est directement le sujet d'aujourd'hui, c'est l'étalement urbain. Je pense qu'on peut s'entendre là-dessus. Cela ne prend pas une démonstration spectaculaire pour dire que l'automobile est grandement responsable de l'étalement urbain et que, vice versa, l'étalement urbain nous rend dépendants de l'usage de l'automobile. C'est assez connu. Par contre, ce qu'il ne faut pas oublier du point de vue environnemental, c'est que cet étalement urbain de faible densité multiplie aussi la consommation énergétique dans bien d'autres domaines. Par exemple, dans le tableau de la page 3 de notre mémoire, on a **analysé** la longueur des infrastructures par logement dans certains types de développement. Par exemple, si vous prenez des bungalows traditionnels, des maisons détachées, vous pouvez facilement conclure que cela peut exiger jusqu'à quatre fois plus d'infrastructures que des duplex en rangée. **Si** vous prenez des "blocs" d'appartements, vous pouvez aussi avoir des taux de dix, quinze ou vingt fois plus élevés d'infrastructures par logement.

C'est aussi un problème environnemental. Parce que, si vous avez quatre, cinq ou dix fois plus d'infrastructures, cela veut dire que vous avez quatre fois plus de déneigement, quatre fois plus d'éclairage, quatre fois plus de tous les services municipaux dont vous avez besoin et qui vont avec cela. Il y a plusieurs autres enjeux. Il y a la question de la distribution d'électricité, qui, aussi, est un enjeu environnemental si vous avez à construire de nombreuses infrastructures. C'est souvent négligé dans les questions d'hydro-électricité. Même si on est d'avis que l'hydro-électricité est l'une des meilleures formes d'énergie, il ne faut pas oublier que le cuivre qu'il y a dans tous les réseaux représente des milliers de tonnes de cuivre. Et qui est la principale source de pluies acides au Québec? C'est la Noranda, la fonderie de cuivre. Le

message qu'on veut passer est assez simple: Arrêtons de regarder l'automobile juste pour ce qu'elle **fait**, en termes de combustion. Ses effets, en termes de combustion, sont bien connus. Mais vous avez toute une multiplication des impacts environnementaux qui vont avec cela. On peut même parler aussi de problèmes de pollution de l'eau. On a tendance à oublier que, s'il y a des fonderies qui produisent des métaux pour les automobiles, elles sont aussi des problèmes majeurs en termes de pollution de l'eau, ainsi que toutes les industries de transformation des métaux. Vous avez aussi des choses diverses. Dans une automobile, il y a 200 livres de plastique. Bien, essayez d'imaginer dans votre vie courante où vous pouvez consommer 200 livres de plastique. C'est très clair que toute la pollution de la pétrochimie qui est énorme est aussi directement dépendante de la consommation en termes de nombre d'automobiles.

Une autre donnée intéressante, par exemple, le zinc, la fonderie de zinc à Sudbury. Au moins 35 %, probablement quelque chose comme 50 % de tout le zinc, servent directement à la fabrication des automobiles. Et cela, c'est la source de pluies acides de **loin** la plus importante au monde. Donc, ça nous donne quand même une idée des impacts indirects.

Donc, si on prend l'automobile avec son problème de dispersion résidentielle, puisque ce sont deux problèmes qui vont ensemble, on peut très facilement conclure que c'est quelque chose comme 60 % de la consommation, 60 % de tous les problèmes. Pour faire une image, on pourrait dire que l'idéal nord-américain d'avoir une grande maison **unifamiliale** de banlieue à 30 ou 40 **kilomètres** de son emploi avec deux ou trois automobiles à la porte, c'est exactement la première cause de destruction de la planète, actuellement. Vous allez avoir la confirmation de ça dans beaucoup d'articles scientifiques.

Le cas aussi de la dispersion résidentielle, c'est un cas très intéressant quand on le compare avec d'autres pays. C'est très facile d'identifier les niveaux de dispersion résidentielle ou d'étalement urbain, selon le vocabulaire, comparer les États-Unis avec le Canada, etc., mais surtout avec l'Europe. Et on s'aperçoit que les Européens consomment deux à trois **fois** moins d'énergie que nous. La seule raison valable, si on prend, par exemple, les Suédois et les Norvégiens qui consomment beaucoup moins que nous, la seule explication de la différence, c'est une meilleure planification urbaine, un étalement urbain beaucoup moins grand.

J'aimerais faire une petite parenthèse parce que, évidemment, on parle du futur, puisqu'on parle d'un plan de transport à long terme. J'aimerais insister sur le fait qu'une automobile propre, ça n'existe pas et ça n'existera pas probablement avant 50 ou 100 ans. Il y a des exemples **qui** ont été souvent mentionnés récemment. D'abord, les automobiles au gaz naturel. Le gaz naturel, c'est essentiellement du méthane.

Vous avez certainement vu dans les articles ce qu'on appelle l'effet de serre, c'est-à-dire le réchauffement du climat avec toutes ses perturbations, qui provient notamment, dit-on, du bioxyde de carbone, qui est un gaz d'effet de serre, donc de réchauffement du climat.

On a aussi découvert récemment que le méthane, donc le gaz naturel, est un gaz d'effet de serre 1000 fois plus puissant que le bioxyde de carbone. Donc, même si ça fait **peut-être** dix ans, vingt ans qu'on pense qu'on va faire mieux avec le gaz naturel que le pétrole, on a maintenant des preuves que ça va probablement être pire surtout sur la question de l'effet de serre qui est vitale.

Autre enjeu, par exemple, c'est l'hydrogène. Vous avez peut-être vu dans des articles un peu superficiels qu'on dit que l'hydrogène ne produit aucune pollution. Cela est tout à fait faux. Et vous pouvez vérifier des documents scientifiques. La combustion de l'hydrogène génère des oxydes d'azote en grande quantité, et ça, c'est le principe polluant urbain qui est actuellement le principal problème dans les milieux urbains et aussi un précurseur des pluies acides. Cela fait que même l'hydrogène n'est pas une solution.

J'aimerais aussi, pour revenir plus aux questions de dispersion urbaine, la parenthèse étant finie, insister sur le cas de l'expérience américaine. Parce que, dans le fond, je crois que le plan de transport est un peu copié sur les grandes tendances, sur ce qui se passe aux États-Unis en termes d'économie, mais, malheureusement aussi, en termes environnementaux. J'insisterais sur le fait que la situation de Montréal est de loin supérieure, à tous les points de vue écologiques et environnementaux, à la situation des grandes villes américaines. Dans les grandes villes américaines, les citoyens ont des longueurs de déplacement plus grandes. Les citoyens américains consomment plus d'énergie individuellement que les citoyens du Québec. La proportion de citoyens dans les grandes villes américaines qui n'ont pas accès à aucun système de transport en commun est beaucoup plus élevée qu'au Québec. La congestion automobile est de loin la plus grande de tous les pays. J'ai des articles du **Time** qui font des analyses assez percutantes. Vous avez aussi aux États-Unis l'abandon plus complet des réseaux ferroviaires et des trains de banlieue. Bref, c'est assez important de voir que l'expérience américaine c'est très clairement l'exemple qu'il ne faut absolument pas suivre. Je crois que les Européens ont beaucoup plus à nous enseigner de ce côté-là, parce qu'il leur reste encore du transport en commun et qu'on a encore des alternatives de déplacement.

Pour revenir vraiment au plan de transport lui-même, nous avons quand même été très perturbés par certaines approches, certaines attitudes dans le plan de transport. Par exemple, un point qu'on voudrait soulever et qui illustre, à notre avis, un biais qui est vraiment excessif

en faveur de l'automobile, c'est dans le document synthèse, page 13. Dans le cas de l'estacade du pont Champlain ou de la voie réservée actuelle sur le pont Champlain, si on prend les débits actuels, vous avez 12 000 utilisateurs de la voie réservée, par exemple, le matin; sur les trois autres voies adjacentes, vous avez 12 000 automobilistes qui entrent à Montréal et, dans l'autre sens, 6000 automobilistes et autres qui sortent de Montréal. Et je cite le document où on dit: "Bref, les deux voies de circulation automobile adjacentes à cette voie réservée à contresens sont presque saturées, ce qui la remet en question." Ce que le ministère se trouve à dire implicitement, c'est que 6000 automobilistes ont au moins deux fois plus de droits que 12 000 usagers du transport en commun, parce que, pour 6000 automobilistes, on est prêt à enlever la voie réservée à 12 000 usagers du transport en commun. Simple calcul mathématique, selon cette logique-là, un automobiliste a quatre fois plus de droits qu'un usager du transport en commun. Et cela nous apparaît assez étonnant.

Ce qui est encore aussi étonnant, mais qui est peut-être plus général dans le plan de transport, c'est qu'au fond, dans 200 pages de présentation sur toutes sortes d'enjeux surtout sur la congestion, il n'y a pas un seul mot sur les enjeux de la pollution, du bruit, de l'énergie. Bref, tous les enjeux environnementaux ne sont même pas considérés dans une seule page.

Je vais citer quelques chiffres d'une annexe technique qu'on a. Si vous voulez, je la distribuerai après, dans quelques minutes. Quelles sont les conséquences du plan de transport dans cet esprit-là? Il y a des tableaux que je pense qu'on n'a pas besoin de discuter longuement. On est d'avis que le plan de transport va stimuler l'étalement urbain et qu'il va aussi aider, dans le fond, l'usage de l'automobile. Comment peut-on voir ça d'un point de vue économique? Quelles sont les nuisances générées actuellement par l'automobile? Une étude de l'OCDE - ce n'est pas nous qui disons ça - commandée par la conférence européenne des ministres des Transports, a évalué, en pourcentage du PNB, les nuisances dues à l'automobile privée. Et ils ont additionné les nuisances de la congestion et des accidents, mais seulement la part sociale et non pas l'automobile même, les nuisances du bruit, la pollution urbaine, c'est-à-dire les effets de la pollution sur le milieu urbain, et leurs conclusions en arrivent à un pourcentage de l'ordre de 1, 6 à 2, 8 du produit national brut des pays occidentaux. Si on fait l'extension pour le Québec, c'est de 3 000 000 000 \$ à 5 000 000 000 \$ annuellement. Donc, seulement ces nuisances sont de loin très supérieures à tout ce qu'on peut parler en termes de revenu de taxes, qui est de l'ordre d'un peu plus de 1 000 000 000 \$.

(15 h 45)

Ce montant de 3 000 000 000 \$ à 5 000 000 000 \$ n'inclut pas les nuisances qui

peuvent venir de toute la dispersion urbaine et n'inclut pas non plus toutes les dépenses qui servent au réseau routier, mais qui sont faites par quelqu'un d'autre que les ministères des Transports. Par exemple, quand une municipalité entretient, déneige, éclaire des routes, ça ne fait pas partie de ce déficit-là. Quand les ministères de la Justice ou les municipalités ont des dépenses pour leurs policiers qui visent à surveiller le réseau routier, ça ne fait pas partie de ces dépenses et ça n'inclut pas tous les impacts environnementaux des pluies acides, de l'effet de serre. Donc, toutes les pollutions globales ne sont pas incluses dans ce montant de 3 000 000 000 \$ à 5 000 000 000 \$.

Ce montant de 3 000 000 000 \$ à 5 000 000 000 \$, par automobiliste urbain québécois fait de 1700 \$ à 2600 \$ par année de nuisances. Cette étude de l'OCDE conclut que les coûts "monétarisables", donc ceux qu'on peut facilement calculer, s'élèvent à deux ou trois fois le coût actuel de l'utilisateur. Par exemple, façon de dire, on a calculé que le coût moyen par automobiliste est peut-être 4400 \$; selon l'OCDE, les nuisances devraient s'évaluer de 4000 \$ à 8000 \$ par année. Ce n'est pas seulement l'OCDE qui le dit. On a aussi des études du "World Watch Institute" aux États-Unis qui concluent que, pour couvrir seulement les nuisances directes, il faudrait que le prix de l'essence aux États-Unis soit multiplié par quatre, c'est - à - dire, pour le Québec, l'équivalent de 1 \$ le litre. Donc, quand nous nous interrogeons sur quelques sous, nous sommes très loin du coût réel des nuisances.

Pour mettre ça en perspective, je pense qu'il est important de rappeler, par rapport au transport commun, les débats qui ont lieu dans la société québécoise. On fait un grand scandale du déficit de la STCUM. Le déficit de la STCUM est de l'ordre de 400 \$ par usager régulier, alors que le déficit social pour l'automobile serait de 4000 \$ à 8000 \$ par automobile au Québec. Cela n'est quand même pas seulement au Québec. On pourrait dire que l'Occident souffre d'une forme de déficience intellectuelle collective quand il s'agit de calculer les impacts de l'automobile. C'est une réalité confirmée par de nombreuses institutions. J'ai d'autres références ici, si vous voulez.

Du point de vue économique, il ne faudrait pas oublier tous les impacts aussi sur le déficit public, parce que, par exemple, pour une chose aussi simple que le transport scolaire, on a présenté dans le mémoire des données qui font que le transport scolaire coûte au ministère des Transports environ 65 \$ par étudiant, alors qu'en banlieue c'est de 150 \$ à 300 \$. Ce qui veut dire concrètement, en une façon globale de résumer tout cela, que la position actuelle du plan de transport va probablement multiplier les pressions pour faire augmenter le déficit du Québec.

Très brièvement pour terminer, en termes de conclusion et de solution, ce que l'on propose

est assez simple, c'est **tout** simplement **d'accepter** qu'il ne **faut** plus subventionner massivement le transport. Ce qu'il faut faire, et on n'est pas **contre** le développement économique, c'est de subventionner le logement. En d'autres mots, arrêtons de considérer que c'est normal de dépenser des milliards dans le transport et dépensons ces milliards dans le logement, notamment dans les quartiers appropriés, de façon que les gens puissent résider à proximité de leurs centres d'emploi. Et cela va régler la congestion tout simplement parce que les gens n'auront pas besoin de se déplacer autant.

Notre évaluation générale du plan de transport, c'est le maintien des tendances historiques, mais, par contre, ce maintien ne se justifie plus parce qu'il y a 20 ans, quand on avait ces tendances-là, on n'avait pas l'information qui nous permettait de conclure que c'était catastrophique pour la planète et pour l'environnement. Maintenant, on a ces informations. C'est très clair que, si on procède à une construction massive d'autoroutes, c'est une destruction délibérée et systématique de l'environnement. Merci beaucoup.

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

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je veux remercier M. Gagnon qui n'en est pas à ses premières armes sur le plan de la défense de l'écologie. Au mois d'août 1985, c'était un des thèmes forts de sa candidature à l'époque. Mais, à tout le moins, il est constant dans la défense des Intérêts de l'environnement. Et il mérite d'en être félicité.

Évidemment, vous abordez, et vous l'avez dit dès le départ, davantage dans une perspective et une préoccupation environnementales, l'ensemble de la problématique de l'habitation en milieu urbain comparativement à la banlieue avec tout ce que cela comporte d'effets sur le plan du transport, que ce soit le transport collectif ou le transport par voiture.

Évidemment, vous situez pas mal au centre tous les problèmes d'automobile. On peut effectivement partager une partie de vos affirmations, selon lesquelles c'est une consommation plus importante d'énergie, c'est un élément polluant et c'est aussi effectivement un des facteurs d'un certain étalement urbain. Dans le concret, que fait-on demain matin pour faire en sorte que l'individu ne choisisse plus l'automobile? Est-ce qu'on lui impose des mesures ou est-ce qu'on y va par de l'incitatif? Parce que, finalement, c'est un choix d'individu. Là, on met en confrontation les droits collectifs avec le droit individuel. Dans ce sens-là, à partir du moment où on a dit: C'est l'automobile qui est la cause de beaucoup de nos maux, en termes concrets, on fait quoi demain matin? On dit aux gens: Vous n'avez plus **accès** au centre-ville de Montréal, donc si vous n'y

avez plus accès, il n'y a plus de stationnement. Parce que votre position me semble défendre plusieurs points de vue que défend la ville de Montréal, en particulier. À partir de ça, est-ce qu'on doit aller jusqu'à dire en même temps, comme message: Si on veut arrêter l'automobile qui vient au centre-ville, on va donc arrêter de construire des stationnements? Il me semble que si c'est ça, la logique, il faut aller jusque-là dans le propos.

M. Gagnon: Je suis tout à fait d'accord avec ce que vous dites. Évidemment, il n'est pas question de prendre des mitrailleuses et d'inciter les gens à revenir à **Montréal** physiquement ou en aucune façon. Mais ce qui est d'abord important de constater, et c'est ça qu'on demande d'abord, c'est de ne pas amplifier le phénomène. Et construire dix ou douze extensions ou nouvelles autoroutes dans la région de Montréal, c'est très clairement amplifier le phénomène, surtout en le faisant à partir de dollars de subventions directes.

Par contre, ce qui est intéressant, et je pense que je m'aligne et que je suis votre raisonnement, pour nous, notre but, ce n'est pas **ultimement** de juste décourager l'usage de l'automobile, ce qu'il faut faire, c'est commencer par faire en sorte que les gens - parce que je suis d'accord que les gens ne laisseront pas leur automobile facilement - n'aient pas besoin de se déplacer 40 ou 50 kilomètres avec leur automobile.

Si on regarde les espaces disponibles sur le territoire de la CUM, on a encore de l'espace pour faire une opération 100 000 logements. Et, même, on ne parle pas nécessairement juste de la CUM. Dans notre esprit, on va inclure autant Longueuil ou **Laval-des-Rapides**, des quartiers qui sont relativement consolidés où il y a des services. Mais, dans les faits, une opération 100 000 logements dans les secteurs appropriés dans la région de Montréal va être une incitation, une mesure incitative tout à fait démocratique et, je pense, acceptable pour arrêter les problèmes d'étalement urbain et aussi réduire quasiment tous les problèmes de congestion.

La tendance actuelle qu'il faut observer - j'aimerais ça avoir des chiffres plus rigoureux **là-dessus** - c'est qu'il y a des gens qui vont s'établir à Saint-Sauveur ou à Sainte-Adèle et qui travaillent à **Montréal** ou au centre-ville de Montréal. C'est bien beau de dire qu'on est dans une société libre, mais cet **individu-là** reçoit probablement en subventions directes ou indirectes quelque chose comme 7000 \$ ou 8000 \$ d'infrastructures, de subventions aux infrastructures, au déneigement, à l'éclairage, tout cela, pour lui permettre ce choix-là.

Je pense que ça démontre que les mesures incitatives marchent, parce que ça fait depuis 20 ans qu'on incite à la dispersion résidentielle. Donc, ce que nous demandons, c'est: Utilisons des mesures incitatives pour faire l'inverse. C'est

tout ce qu'on demande.

M. Côté (Charlesbourg): Vous dites: Occupons d'abord le territoire qui est bien pourvu en services - je pense que c'est loin d'être illogique - pour maximiser les investissements publics dans les infrastructures. Vous évoquez le fait qu'on doit aller davantage vers l'orientation du logement que vers la maison. Encore là, c'est un peu la même problématique qu'on avait tantôt vis-à-vis du choix de l'automobile, c'est le choix de l'individu. Lorsque vous confrontez - en tout cas, c'est mon opinion - l'individu à son choix, il préfère aller s'acheter une maison en banlieue, qui va lui coûter à peu près le même prix que le loyer d'un logement à Montréal, compte tenu des coûts très élevés des taxes et des coûts très élevés d'achat et d'acquisition des terrains. Encore là, l'individu, je pense, sur le plan personnel, va préférer habiter une maison où la qualité de vie est plus attrayante et plus importante pour lui, et cela revient dans le premier critère du choix de l'individu quant à l'occupation de son logement par rapport à une maison. Ne croyez-vous pas qu'on confronte là encore le choix de l'individu? On pourrait demain matin lancer l'opération 100 000 logements, mais je ne suis pas sûr qu'on aurait des gens à mettre dedans.

M. Gagnon: Je pense qu'il faut vraiment faire la distinction entre les modes d'incitation. Ce qui se passe actuellement en banlieue, la raison pour laquelle la banlieue n'est pas chère, c'est parce qu'il y a une autoroute gratuite qui y mène. Pourquoi ne veut-on pas considérer le milliard, etc., qui est attribué au transport comme une subvention à la banlieue? Parallèlement à cela, on pourrait avoir un programme, avec le même milliard, qui viserait à créer des banques de terrains dans les endroits appropriés de sorte que le prix du terrain pour l'individu serait très bas? L'individu, faisant face à des lois ou à des normes économiques équitables, va certainement préférer la même maison à 10 kilomètres plutôt qu'à 50 kilomètres de son emploi. Concrètement, quand vous parlez de type de logement, on n'est pas nécessairement opposé aux cottages en rangée. Vous pouvez avoir, avec des cottages en rangée, une densité qui va être facilement trois fois supérieure à celle du prototype actuel de banlieue. C'est quand même une maison unifamiliale avec un garage et tous les avantages.

Si on fait des efforts pour permettre ce genre de logements, nous sommes convaincus... Les citoyens ne sont pas que rationnels, mais si cela fait 20 ans que vous allez en banlieue et que vous recevez de grosses subventions, mais que, si vous allez en ville, vous payez pour la spéculation foncière à gros prix, c'est normal...

M. Côté (Charlesbourg): Si je veux l'appliquer à un cas concret, puisqu'on évoque davan-

tage les banlieues, prenons le cas de Rivière-des-Prairies, sur le territoire de l'île de Montréal, qui est l'une des parties de l'île qui a connu la plus grande croissance démographique. Comment explique-t-on le phénomène de Rivière-des-Prairies par rapport aux propos que vous venez de tenir, où, sur l'île de Montréal, on n'a pas les avantages, alors qu'en banlieue on les a? Comment peut-on expliquer ce phénomène d'une croissance démographique à Rivière-des-Prairies?

M. Gagnon: Je ne pense pas qu'on puisse considérer Rivière-des-Prairies d'un point de vue logique comme étant un projet de concentration urbaine ou d'amélioration, c'est tout simplement que cela a adonné que c'était un secteur qui n'était pas du tout développé et qui avait un grand potentiel de terrains. Le fait d'avoir une grande banque de terrains a fait que le terrain, à cet endroit, n'était pas prohibitif. Mais ce n'est pas de cela que nous parions, même si on est tout à fait d'accord qu'il faudrait développer Rivière-des-Prairies qui a effectivement un bon potentiel et, par exemple, améliorer le transport en commun pour ce secteur. On est tout à fait d'accord avec cela. Ce dont on parle concrètement, ce sont, par exemple, les zones autour de Blue Bonnets qui sont énormes, l'aéroport de Cartierville qui aura probablement un grand potentiel, autour de la carrière Miron, et tous les stationnements dans des secteurs denses, partout.

(16 heures)

On peut même, de façon imagée, comprendre ce phénomène-là. Si vous regardez le grand stationnement qu'il y a à Henri-Bourassa pour les Lavallois qui prennent le métro, vous pouvez construire presque autant de résidents sur ce site-là que de gens qui se stationnent là. Ce n'est pas justifiable. Pourquoi est-ce qu'on considère que sur un terrain vous pouvez avoir 1000 usagers du transport en commun parce qu'ils mettent leurs automobiles là, alors qu'on pourrait avoir 1000 usagers du transport en commun parce qu'ils vivent là? C'est cela qu'on demande. C'est simple.

M. Côté (Charlesbourg): Tantôt, vous avez abordé l'un des éléments du plan de transport relatif à l'estacade, en faisant la comparaison avec la voie réservée qui est sur un pont qui relève de l'autorité fédérale. Vous avez donc fait la comparaison en disant qu'on donne plus d'importance sur le pont à l'automobile qu'on en donne à la voie réservée. Vous avez parlé de l'estacade. Si j'ai bien compris, vous n'êtes pas nécessairement en faveur de l'estacade. Ai-je bien compris?

M. Gagnon: Nous ne sommes pas contre l'estacade, mais c'est très clair que, dans notre esprit, il s'agit d'une mesure d'incitation à l'automobile privée, puisqu'il s'agit de prendre une voie réservée qui est sur le pont déjà là et

de la mettre sur l'estacade. C'est quoi le résultat? C'est d'ajouter une voie pour les automobilistes. Je pense que c'est cela qu'on veut dire. Le résultat, c'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est simplifier un peu l'estacade, parce que l'estacade vise à fournir un corridor sécuritaire à un transport en commun qui s'appelle l'autobus qui, actuellement, fonctionne dans des conditions de sécurité très difficiles. C'est un peu cela. L'idée n'est pas de redonner une voie à l'automobile, mais davantage de renforcer la vocation du transport en commun par une voie réservée, comme vous le souhaitez.

M. Gagnon: Mais les débits que vous avez actuellement justifient - regardez là, les 12 000 - sur une base d'équité minimale des voies réservées permanentes dans les deux sens sur le pont Champlain. Les problèmes de sécurité que vous mentionnez, la seule raison pourquoi ils existent, c'est parce qu'on insiste à la faire à contresens cette voie réservée pour ne pas nuire aux automobilistes qui ont beaucoup plus de droits que les usagers du transport en commun. Nous, ce qu'on dit, c'est regardez les débits. Sur une base d'équité, il devrait y avoir des voies réservées - une dans chaque sens, sur le pont Champlain - et il n'y aurait aucun problème de sécurité puisqu'on ne serait pas à contresens.

M. Côté (Charlesbourg): Je parlais de l'estacade parce que, dans votre mémoire... Vous en avez fait une présentation en survol, je comprends, compte tenu du temps. En feuilletant le mémoire à la page 27, je pense que c'est celui qui est sous le chapitre Trains de banlieue*, vous dites: "En préconisant des modes de transport collectifs coûteux, dans des zones faiblement densifiées, le gouvernement s'assure de la non-rentabilité des nouvelles lignes. Ne serait-il pas préférable de favoriser des solutions moins coûteuses (voies réservées pour autobus) dans des zones plus densément peuplées? En fait, par l'implantation de réseaux trop longs, le gouvernement favorise davantage la dispersion résidentielle qui est elle-même garante de la non-rentabilité du transport public."

J'ai un peu de misère avec cela, surtout de le concilier avec votre position sur l'estacade parce qu'il y a 12 000 personnes, au moment où on se parle, qui utilisent le train de banlieue - c'est quand même considérable, c'est autant que la voie réservée sur le pont Champlain - et qui sont hors du circuit routier. Donc, elles empruntent une voie de chemin de fer qui est là, qu'on n'éliminerait pas demain matin même si le train de banlieue n'existait pas, qui ne nuit à personne et qui élimine des voitures sur la route, l'élément si polluant et si dévastateur sur le plan de l'étalement que vous évoquiez tout à l'heure. Alors, votre position sur cela me trouble un peu par rapport à ce que j'ai entendu précédemment. Au contraire, vous nous

proposez davantage de dire aux gens d'aller dans des voies réservées, d'utiliser ce qui existe déjà pour mettre des autobus et de les véhiculer par autobus, donc de charger davantage le réseau routier, alors qu'on peut transporter jusqu'à 20 000 ou 25 000 personnes selon les... Et ce n'est pas uniquement des gens. Il faut se rappeler, ce matin ou hier, que les gens nous disaient que, dans le cas de Deux-Montagnes, à Deux-Montagnes même, il y a 564 personnes qui embarquent, alors que la plus grande partie des gens qui embarquent dans le train de Deux-Montagnes, ce sont des gens qui montent à Roxboro, donc sur le territoire même de l'île de Montréal pour se diriger vers le centre-ville. Donc, il me semble que cela mériterait un peu d'explications.

M. Gagnon: D'accord. La première que nous voulons clarifier, c'est qu'on n'est pas systématiquement en faveur du transport en commun, dans le sens que c'est un cuite comme pour certains groupes dont l'objectif est de faire la promotion du transport en commun. Si, dans une banlieue à très faible densité, vous avez des autobus qui se promènent avec cinq personnes, le rendement énergétique et la pollution sont pires que d'avoir une auto avec deux personnes dedans. Pour nous, l'enjeu n'est pas juste de dire qu'il faut du transport en commun. C'est pourquoi on identifie, comme la cause fondamentale de tous ces problèmes-là, la dispersion urbaine. Et si c'est la cause fondamentale, la première chose à faire est de ne pas encourager la dispersion urbaine. C'est pour cela qu'on est en faveur du transport en commun, dans la mesure où 1 n'est pas un grand stimulant pour l'étalement urbain. Par exemple, quand on parle d'un train à Rigaud, à notre point de vue, c'est très clairement le cas. Si on proposait un train dans le cas de Deux-Montagnes, par exemple, actuellement, ce que nous aimerions dans cette ligne, c'est un train qui irait moins loin. On n'est pas nécessairement contre. Ce qu'on veut, c'est consolider l'espace de sorte que même les réseaux de transport en commun comme les trains de banlieue puissent être rentabilisés. Parce que, si vous créez des lignes très longues, personne ne va les prendre. Et, malheureusement, c'est un peu le problème de vouloir améliorer la situation pour tout le monde. Si on veut améliorer la situation pour les automobilistes, si on veut améliorer la situation pour les usagers du transport en commun, la conséquence, c'est que personne ne prendra le transport commun. Et c'est cela que le plan de transport propose indirectement avec ces lignes de transport lointain, si on peut dire.

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

M. Garon: Merci, M. le Président. M.

Gagnon, M. Janson, il m'a fait plaisir de lire votre mémoire et surtout l'approche d'ensemble. Mais j'ai le sentiment que, comme bien souvent, les gens entendent un bon sermon sur la vertu et disent ensuite: J'ai fait mon devoir, j'ai entendu le sermon, maintenant, on continue comme avant...

M. Gagnon: On est venus ici en autobus.

M. Garon: Je ne parlais pas de... C'est un peu comme le fleuve Saint-Laurent. Les gens disaient au début: On peut jeter tous les égouts qu'on veut dedans, apparemment il y a un brassage qui se fait dans le fleuve et, à la fin du brassage, si n'y a plus rien, tout est disparu. Mais là, on se rend compte que les bélugas y trouvent apparemment quelque chose. Alors, j'ai l'impression que vous frappez juste et que cela demande une nouvelle conception des choses. Mais, à mon avis, vous n'allez pas assez loin. J'aimerais que vous en parliez davantage, peut-être plus que dans un mémoire aussi limité.

C'est qu'il faut rendre la ville plus vivable. On dirait que les gens s'achament à rendre la ville le moins vivable possible. Si les gens veulent sortir des villes et aller dans les banlieues, c'est parce qu'ils ne trouvent pas dans les villes ce qu'ils voudraient y trouver. Il commence à y avoir plus d'espaces verts à Montréal, mais il y a eu un certain temps, jusqu'à ce que le Jardin botanique prenne charge des opérations, il y a quelques années, je vais vous dire une chose, où Montréal n'était pas renommée pour les espaces verts. Cela a commencé à se corriger. Si les gens y retrouvaient des espaces verts... Je vais vous dire une affaire, je ne vois pas quelqu'un aller en banlieue pour tondre la pelouse et pelleter de la neige, il me semble que ce n'est pas une ambition. Je vais vous dire que j'aimerais bien mieux ne pas pelleter de neige et ne pas tondre de pelouse; d'ailleurs, je m'organise pour ne pas le faire. Si on rendait la ville plus vivable pour que les gens y trouvent ce qu'ils ont besoin d'y trouver, ils ne chercheraient pas à aller en banlieue. Quand quelqu'un me dit: Il faut que je me tape une heure, une heure et demie d'automobile le matin pour aller travailler et autant le soir... Faire deux, trois heures d'automobile dans la journée, cela ne m'apparaît pas une ambition extraordinaire. Il me semble que les efforts devraient porter beaucoup plus à faire un milieu urbain plus agréable et que les gouvernements aient des politiques qui aillent dans le sens de l'habitation, par exemple, des programmes d'aide à l'habitation.

La Société canadienne d'hypothèques et de logement, c'est depuis la guerre qu'elle a encouragé les bungalows américains conçus par des architectes de Toronto, avec des petites cuisines et des grands salons, etc. Finalement, on a fait des familles en conséquence. Aujourd'hui, on a les familles pour aller dans des petites cuisines et des grands salons. Mais, autrefois, les

gens n'en voulaient pas. Cela n'a l'air de rien, mais cela allait contre toute notre façon de vivre, au moment où c'est arrivé. Mais ce sont les plans des gouvernements qui favorisaient ce genre de constructions. Alors, si ces gouvernements mettaient plus d'argent dans la rénovation urbaine ou encore dans du logement urbain où on peut avoir le statut de propriétaire, avec des espaces verts où les gens vont trouver des choses dans l'ensemble, mais où il y a une vie normale, avec un zonage adéquat et où la planification urbaine ne se fait pas en fonction des projets des promoteurs, mais je dirais en fonction des artistes de la conception qui vont penser à l'être humain, à la personne humaine normale qui a une famille, il me semble qu'on contribuerait beaucoup plus à régler les problèmes.

M. Gagnon: C'est sûr qu'on n'a peut-être pas tout présenté dans le mémoire, mais c'est exactement ça qu'on propose. Quand on parle, par exemple, de décourager un peu l'usage de l'automobile, c'est très clair que notre but n'est pas tout simplement d'empêcher quelqu'un de se promener sur une autoroute à Laval. Le problème fondamental, une des raisons pour lesquelles la qualité de vie urbaine est si mauvaise, c'est parce que vous avez des centaines de milliers d'automobiles qui passent dans le milieu urbain pour se rendre au centre-ville, notamment. Donc, il ne faut pas oublier qu'une des raisons fondamentales de la faible qualité de la vie urbaine, c'est justement le fait que les banlieues drainent des investissements publics, amènent la pollution, le bruit, au centre-ville. C'est un phénomène multiplicateur. Je suis d'accord pour dire que la qualité de la vie urbaine, c'est comme une variable intermédiaire qui fait qu'à un moment donné ça rend toute la situation pire. Concrètement, si on prenait les milliards de dollars qu'on donne tout le temps au transport et qu'on les mettaient en milieu urbain, on n'aurait même plus besoin d'inciter les gens à rester en ville parce que le milieu urbain deviendrait tellement plus vivable qu'on n'aurait plus de problème de congestion et de dispersion résidentielle. C'est exactement ça qu'on demande.

M. Garon: Si vous étiez à la place du ministre... Vous avez une conclusion qui est brève, à la fin de votre mémoire, à la page 31; au fond, vous dites qu'on devrait recommencer tout ça. Il y en a qui ont dit qu'avant de faire le plan de transport on devrait d'abord attendre la révision de l'option préférentielle d'aménagement que le gouvernement est en train de réviser. On ne sait pas dans quelle optique, mais il dit qu'il est en train de la réviser. Là, cela se trouve à être un plan de transport qui s'intègre normalement dans un aménagement; le transport, ce n'est pas un but en soi, c'est un élément de la vie, alors que, pour la conception de l'aménagement du territoire à Montréal, le gouvernement

n'a pas encore fait ses choix, semble-t-il.

M. Gagnon: Je pense qu'il faut très clairement ne pas considérer ça comme un enjeu de Montréal seulement. Je pense que c'est très clairement un choix de société, c'est-à-dire: Où devons-nous investir? Je pense qu'il faut aussi admettre que, dans une logique de libéralisme économique en termes de localisation des activités, le transport est une variable clé autant que la planification. Si vous créez une autoroute, il est bien évident que toutes les terres qu'il y a autour vont subir des pressions pour être développées. Par exemple, dans les évaluations des coûts économiques que j'ai présentés, on n'a jamais parlé de l'impact des pertes de terres agricoles. Mais je pense qu'il faut considérer le transport comme une variable clé de l'aménagement du territoire. Et ça ne semble pas être considéré comme ça, alors que c'est une variable clé.

Ajoutez à ça le fait que les dollars qui sont impliqués là-dedans sont des dollars qui ont un potentiel ailleurs. Si le ministère des Transports adopte des politiques qui augmentent les coûts du ministère de l'Éducation parce qu'il faut commencer à construire d'autres écoles, qui augmentent les coûts du ministère de la Justice parce que ça prend plus de services policiers, qui augmentent les coûts du ministère de l'Environnement parce qu'il va falloir construire de nouvelles usines d'épuration ou de filtration des eaux, on voit que la politique du ministère des Transports est une politique clé pour l'ensemble du gouvernement. De ce point de vue, on pense que ça mérite une révision complète, surtout qu'il faut qu'une étude d'impact environnemental se fasse avant d'adopter un plan et non pas après, parce qu'il est toujours trop tard.

M. Garon: Quels vont être les effets, selon votre analyse, du plan de transport proposé?

M. Gagnon: Bien là c'est faire de la prospective. On n'est peut-être pas là. On n'a peut-être pas les ressources pour le faire mais...
(16 h 15)

M. Garon: Je vais vous dire pourquoi je demande ça. Peut-être que vous allez pouvoir m'en dire un peu plus. C'est que, dans le plan, on voit qu'il y a beaucoup de données concernant 1966-1986, mais qu'il n'y a à peu près rien concernant 1989 à 2000 ou 2010. Il y a quatre lignes pour dire que la population va augmenter de 243 000 d'ici l'an 2000 sans savoir trop au juste où ils vont aller et qu'il va y avoir un fort vieillissement. La Régie des rentes dit qu'il y a actuellement 17 % des gens qui ont plus de 65 ans par rapport à ceux qui ont de 20 à 65 ans. Et en l'an 2030 - cela n'arrivera pas d'un coup sec - ce sera 45 % des gens qui auront plus de 65 ans par rapport à ceux qui auront entre 20 et 65 ans, alors que le plan nous semble basé un peu sur des données de 1966-1986 qui ne seront

pas ça dans l'avenir...

M. Gagnon: On le mentionne brièvement dans le plan. Mais c'est très clair. On peut quand même voir ce qui s'est passé depuis 20 ans. Même si on regarde depuis dix ans, on n'a pas construit de nouvelles autoroutes et on a eu de l'étalement urbain. Cela fait qu'imaginons ce qui va se passer dans les dix prochaines années si on construit beaucoup d'autoroutes. C'est bien évident qu'il va y avoir un étalement urbain. Cela ne peut pas être autre chose.

Mais, plus important que ça, c'est que, de notre point de vue, nous sommes convaincus que ce qui va se passer, c'est une sorte de ségrégation où vous allez avoir tous les gens âgés sur l'île de Montréal parce qu'il y a du transport en commun et qu'ils sont dépendants du transport en commun, avec une couronne autour où vous aurez tous les travailleurs. Et ce qui est un peu absurde, c'est que les emplois vont tous être au centre-ville ou en grande partie. Donc, la tendance actuelle, c'est d'avoir une sorte de concentration des gens âgés captifs du transport en commun sur l'île de Montréal avec, parallèlement à ça, la concentration de tous les travailleurs le plus loin possible des centres d'emploi. Ce qui est un peu absurde, alors que ceux qui ont besoin d'être proches, ce sont ceux qui travaillent parce que les emplois sont là. Donc, nous voyons ça comme une politique qui n'est pas vraiment cohérente avec les nouveaux problèmes de la société.

M. Garon: D'accord. Avez-vous été surpris de voir - je comprends que vous êtes plus contre l'automobile - qu'il n'y a rien concernant le covoiturage? On se rend compte qu'aux États-Unis, par exemple, il y a des voies qui ne sont pas seulement pour les autobus, mais aussi pour ceux qui sont plus de trois par automobile, pour au moins encourager ça. Il n'y a rien dans le plan. On parle d'un petit essai, mais il n'y a pas vraiment de plan sur le covoiturage.

M. Gagnon: Mais là on ne peut pas nécessairement conclure ce qui va se passer au Québec parce qu'il y a peut-être des habitudes sociales. Mais, aux États-Unis, il y a des expériences pratiques qui ont été faites de façon très concrète. Par exemple, on avait des péages sur les autoroutes et ceux qui étaient trois ou plus dans les automobiles pouvaient passer sans avoir à payer. Mais, malheureusement, on a observé que, dans presque 90 % des cas, les personnes supplémentaires dans les automobiles étaient des usagers du transport en commun. Donc, ce qui s'est passé historiquement dans le cas du covoiturage, c'est que les personnes qui sont en automobile et qui veulent profiter des avantages d'être plusieurs dans l'auto incitaient des usagers du transport en commun à monter avec eux quand ils allaient travailler. Donc, c'est pour ça qu'on n'a pas vraiment touché à cette question-là

dans le mémoire parce que, actuellement on peut difficilement évaluer ça comme un avantage. Cela va dépendre du contexte. Cela peut dépendre de beaucoup de choses. On pourrait peut-être être en faveur du covoiturage dans les secteurs à très faible densité où il n'y a presque pas d'alternatives et où, dans le fond, ça ne devient pas un substitut du transport en commun.

M. Garon: N'avez-vous pas l'impression que, dans le plan du gouvernement, c'est un peu à courte vue de n'avoir rien sur l'énergie dans le document? Parce que, si la crise de l'énergie qui est passée temporairement parce que les Arabes ne s'entendent pas... Alors qu'on a une population mondiale de 5 000 000 000 qui sera dans quelques années, en 2010, prévoit-on, d'à peu près 8 000 000 000, le plan, en favorisant l'étalement urbain, favorise les coûts d'utilisation accrue de l'énergie, alors que c'est un des problèmes les plus importants au fond. C'est la consommation de l'énergie en trop grande quantité. Et c'est à très courte vue de ne pas penser qu'on peut se retrouver avant longtemps, devant une autre crise d'énergie où les gens seront pognés pour faire de grands...

M. Gagnon: Effectivement, le point sur lequel on pourrait insister, c'est le fait que l'automobile, autant dans son usage direct qu'indirect, c'est du pétrole et du charbon et non pas de l'hydroélectricité. Au Québec, si vous regardez à quoi sert l'hydroélectricité, quand même une énergie moins polluante, c'est axé sur presque tout l'autre volet de la consommation énergétique, c'est-à-dire le chauffage ou les industries. Mais tout ce qui concerne l'automobile et ses industries, les fonderies, les manufactures d'automobiles, c'est presque essentiellement du pétrole et du charbon? Donc, favoriser l'automobile, c'est vraiment favoriser les combustibles les plus dommageables à la planète.

M. Garon: Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. Je tiens à remercier l'Union québécoise de la conservation de la nature, au nom de tous les parlementaires, pour la qualité de sa présentation.

Sur ce, je demanderais maintenant au Conseil intermunicipal de transport du sud-ouest de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît. Je demanderais maintenant au porte-parole du groupe de bien vouloir s'identifier ainsi que les membres qui l'accompagnent, s'il vous plaît.

Conseil intermunicipal de transport du sud-ouest

M. Bourcier (Jean-Bosco): Jean-Bosco Bourcier, président du Conseil intermunicipal de transport du sud-ouest et maire de Châteauguay. Je suis accompagné de MM. Gaétan Rousse, maire

de Valleyfield, Claude Haineault, maire de Beauharnois, René Barrette, coordonnateur du transport du CIT, ainsi que Raymond Vachon, commissaire Industriel pour Châteauguay.

Nous allons présenter notre mémoire de deux façons. La première partie concerne les transports en général et la deuxième partie concerne l'autoroute 30. Je vais demander à mon confrère de Beauharnois, M. Claude Haineault, de déposer un mémoire qui est le fruit du Comité de parachèvement de l'autoroute 30 et qui fera partie de la deuxième présentation. On va faire d'une pierre deux coups.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous rappelle, M. le maire, que vous avez maintenant 20 minutes réparties, j'imagine, à parts égales pour votre présentation.

M. Bourcier: On tient à remercier le ministre. Je crois que la commission parlementaire était justifiée et c'est de plain-pied que nous y embarquons.

Les moyens de transport sont les globules rouges de ce corps vivant qu'est la société. Au nom du CITSO, je tiens à vous remercier grandement de l'invitation que vous nous avez faite. Puisque le plan de transport dévoilé par le ministre le 10 août 1988 est maintenant chose faite, il nous reste à travailler pour viser à conserver les équipements en place, à les améliorer pour en obtenir un meilleur rendement et à augmenter les services et la capacité des réseaux de transport. Nous laisserons quand même aux autres intervenants le soin de parler plus à fond des grands réseaux routiers.

Le CIT a quand même été le premier organisme mis de l'avant qui a été opérationnel. Je suis fier d'en avoir été le premier président au Québec. Depuis que nous avons commencé à travailler à l'intérieur de cette structure, on s'est rendu compte que le nombre de passagers augmentait et que les coûts se sont quand même stabilisés puisque le ratio revenus-coûts continue à se maintenir à près de 0,50. Nous desservons actuellement à l'heure de pointe une clientèle qui se chiffre à 1660 usagers: 1530 pour le corridor Châteauguay-Montréal et 130 pour le corridor Valleyfield-Montréal. Selon une récente enquête O-D, jumelée à un sondage d'opinion et réalisée en 1987 par la firme Lavalin, pour le compte du CIT, avec la collaboration du ministère des Transports, la clientèle que nous desservons n'est pas du tout captive et elle fait le choix de ce mode de transport qui lui est offert dans une proportion de 44 %.

Si nous sommes fiers de cette réalisation, il n'en demeure pas moins qu'il nous faut continuer à travailler davantage pour inciter les gens à prendre l'autobus ou d'autres moyens de transport pour avoir accès à l'île de Montréal, puisque près de 80 % de notre population travaille à l'extérieur de nos villes.

Il y avait le projet de train de banlieue.

Nous comprenons qu'à première vue, un service de train de banlieue peut contribuer à développer des services de transport en commun et à faciliter l'ensemble des déplacements. Notre région dispose, il est vrai, d'infrastructures ferroviaires de base qui pourraient, à la suite de toute une série d'aménagements et d'ententes, être utilisées pour le transport en commun. Il est également vrai, du point de vue capacité de charge, que le train de banlieue présente en soi beaucoup d'attrait. Cependant, à la suite d'un examen plus approfondi du projet, tel qu'élaboré dans le rapport de l'étude réalisée par la firme Alpha, Beta, Gamma, nous nous interrogeons grandement sur la flexibilité et la rapidité du service proposé en comparaison des services d'autobus actuels. Nos interrogations concernent également les coûts annuels d'entretien et d'opération du service projeté.

La flexibilité du service du train de banlieue Châteauguay. Si nous devons inciter les citoyens à prendre leur automobile pour aller au train, ce temps de parcours ne peut à ce **moment-là** être bénéficiaire par rapport à l'autobus. Par contre, si les autobus doivent faire le tour de la ville pour amener les automobilistes au train ou les usagers potentiels de l'automobile au train, encore là, nous croyons qu'il y aurait lieu de faire une étude plus poussée pour connaître davantage les besoins des citoyens aux heures de pointe et plutôt que d'avoir une rame de dix wagons, **peut-être** en avoir deux de cinq, mais à la fréquence du plus grand nombre de fois possible vers l'île de Montréal.

La rapidité du train de banlieue. L'étude du train de banlieue suggère un gain de temps-parcours qui se situerait en pointe du matin entre six et vingt minutes pour les usagers actuels des services d'autobus et entre cinq et dix minutes pour les automobilistes qui opteraient pour ce service. Cependant, ces comparatifs de temps-parcours effectués à partir de points de départ situés à proximité d'une éventuelle station négligent, selon nous, de considérer le temps-parcours requis entre le point de départ original, à proximité du domicile, et la station du train. De ce point de vue, les gains de temps-parcours dont il est fait mention et, par conséquent, la rapidité du service envisagé nous semblent discutables. N'est-il pas reconnu que la rapidité d'un service de transport en commun est un facteur non négligeable de l'attraction positive qui se doit de caractériser ce type de service?

Il y a aussi les effets de transfert. Si l'usager doit prendre l'autobus et ensuite transférer au train, nous ne voudrions pas que ce double transfert **soit** une contrainte et empêche le citoyen d'y avoir accès ou qu'il ne soit pas, à ce **moment-là**, incité à le prendre.

Les coûts annuels d'entretien et d'opération d'un train de banlieue de Châteauguay. Si nous avons peu à redire de la fiabilité du service proposé en comparaison des services d'autobus, et ce, en nous référant au point 1.3.3 de la page

22 de l'étude déjà citée, il en va autrement au chapitre des coûts, et particulièrement de ceux rattachés annuellement à l'entretien et à l'opération.

Retenons seulement que, selon l'étude Alpha, Beta, Gamma, il en coûterait annuellement, en considérant tous les éléments, 5 140 000 \$ en frais d'entretien et d'opération pour un service en pointe selon la méthode **Milton**.

Considérant que l'accessibilité des usagers aux diverses stations nécessitera le maintien d'un réseau de transport en commun interne, considérant la nécessité de maintenir en place les services actuels durant les autres périodes de la journée et durant les **week-ends**, considérant également les coûts des services actuels qui dépassent les 4 000 000 \$ annuellement, le CITSO, en ayant fort probablement absorbé les trois quarts des coûts d'opération et d'entretien, compte tenu que, selon l'étude, les usagers qui proviendraient de son territoire dans la même proportion se retrouveraient dans une situation où ils verraient les coûts de ses services de transport se situer aux environs de 8 000 000 \$ annuellement.

En comparaison de cette réalité qu'il nous faut envisager, nous devons également tenir compte de l'apport attribuable aux usagers. Peut-on penser que la participation de ceux-ci puisse passer également du simple au double? Nous ne le croyons pas. Il resterait alors aux municipalités concernées et au ministère à consentir les efforts financiers supplémentaires qui auraient obligatoirement à se situer au-delà du double des sommes présentement consenties par ces deux partenaires restants.

La localisation des stations. Nos interrogations portent enfin sur la pertinence de la localisation à l'intérieur de la réserve de Kahnawake de la principale station du train de banlieue de Châteauguay. Si, **géographiquement**, ce choix semble s'imposer de lui-même, nous nous demandons dans quelle mesure il **s'inscrit** dans la volonté des autorités de la réserve et de celle des municipalités environnantes de se doter des moyens de maintenir et d'améliorer leur indépendance mutuelle.

(16 h 30)

Nous tenons à souligner que nos questionnements face au train n'ont pas pour but de nous opposer au projet, mais bien d'en cerner la viabilité en rapport avec des éléments qui, de notre point de vue, méritent que nous y portions une attention particulière, afin que nous soyons ensemble mieux en mesure de décider de sa mise en service.

Dans l'immédiat et en faisant nôtre l'idée que, de nos jours, c'est bien plus la coopération que la compétition qui est garante de notre évolution, il reste que nous avons encore la responsabilité d'oeuvrer à ce que le développement des services de transport en commun permette une plus grande complémentarité entre

les réseaux routiers et les réseaux de transport collectif, d'où la nécessité de continuer à développer nos services actuels.

Le développement des services actuels par les voies préférentielles. Nous croyons que les voies préférentielles ont été un plus, pour celle qui part du rond-point Sédard et se rend jusqu'au pont, avec l'annonce de la continuité de cette voie préférentielle jusqu'aux limites de Châteauguay. À notre avis, c'est une condition sine qua non qu'elle se fasse au moins jusqu'à Châteauguay. Nous ne croyons pas qu'il serait bénéfique de la faire arrêter à seulement 500 mètres des voies ferrées.

Alors, nous payons entre 75 000 \$ et 100 000 \$ de véhicules "extra" par année, et je crois que la voie préférentielle, autant du côté sud que du côté nord, permettrait au ministère de faire des gains et, même si chaque fois qu'un citoyen ou un usager de plus embarque dans un autobus, ça coûte quand même à la municipalité plus de sous, nous sommes prêts à faire notre part en tant que municipalités pour faire en sorte d'enlever le plus grand nombre possible d'automobiles sur le pont. Donc, politiquement, nous sommes prêts à en mettre le prix et à donner toute notre assistance en ce sens.

Je crois que c'est l'essentiel de nos propos. Même si je ne passe pas à travers tout le document. Nous pensons aussi - et nous serons toujours d'accord avec le gouvernement - que nous ne demandons pas un nouveau pont qui coûterait entre 1 000 000 000 \$ à 1 500 000 000 \$, puisqu'il faudrait 1000 à 1500 ans pour le payer au rythme où le gouvernement finance le transport en commun.

Alors, nous laissons ça à d'autres.

Sur ce, je vais laisser mon confrère, M. Claude Haineault, vous parler de l'autoroute 30.

M. Haineault (Claude): Merci. Je remercie le président du Conseil intermunicipal de transport du sud-ouest de me donner l'occasion, comme président du Comité de parachèvement de l'autoroute 30 de vous faire cette présentation.

D'abord, pour le situer, le comité de parachèvement est issu du Sommet économique de la Montérégie de 1987. Il est composé de 15 maires, un par MRC du territoire de la Montérégie, quatre députés fédéraux, quatre députés provinciaux, deux commissaires industriels, un représentant des chambres de commerce et un représentant de la Société montréalaise de développement. C'est donc un organisme tout à fait représentatif de la volonté du milieu, de la population de la Montérégie, évalué à près de 1 200 000 personnes, ce qui équivaut à peu près à la population de Montréal, je pense, ou presque. Le comité de parachèvement est donc issu du Sommet économique de la Montérégie.

J'entendais parler ce matin de concertation en Montérégie, M. le ministre, et je suis tout à fait d'accord avec vous, je pense qu'il y a un pas énorme de fait en termes de concertation en

Montérégie, depuis et avec le sommet économique. Des quelque 500 projets soumis dans l'année d'études, de rencontres et de réunions des différents intervenants du milieu, le parachèvement de l'autoroute 30 a été le projet numéro un retenu à l'unanimité par tous les intervenants à ce sommet socio-économique.

Depuis deux ans, depuis ce sommet, des interventions ont été faites au niveau du gouvernement provincial, et vous nous avez à plusieurs reprises, M. le ministre, confirmé votre accord sur le parachèvement de l'autoroute 30. Nous avons obtenu d'Ottawa une implication directe et un engagement ministériel à financer un pont de près de 100 000 000 \$ qui serait la contribution du gouvernement fédéral dans le parachèvement de l'autoroute 30. Et pourtant, nous en sommes encore aujourd'hui à parler des bienfaits, des avantages et de la nécessité de faire l'autoroute 30.

Ce mémoire expose donc ce pourquoi nous devrions devancer l'échéancier et non pas tellement justifier l'autoroute 30. On le dit dedans: il y a eu tellement d'études, de rapports, que si on les lisait tous et qu'on les écoutait, l'autoroute 30 finirait à Yellowknife plutôt qu'à Coteau-Landing. Donc, ce qu'on veut vous demander, c'est de devancer l'échéancier de l'autoroute 30 et de s'en tenir au tracé retenu, choisi, celui des gens du milieu.

Rapidement, pour parler de la pertinence du projet, je voudrais d'abord préciser que l'autoroute 30 est une voie de contournement et non pas une autoroute qui vise à sortir les gens de Montréal. On parle beaucoup de déplacer la population vers l'extérieur. Je voudrais rappeler aux gens qu'en Montérégie, il existe déjà 1 200 000 personnes. Ce n'est pas l'Algérie, la Montérégie. Il y a du monde qui vit là. Et c'est d'abord pour eux qu'on a besoin d'un lien est-ouest en Montérégie. Ce n'est pas tellement qu'on veut sortir le monde de Montréal, mais on veut fournir un réseau autoroutier normal et moderne à la population qui est déjà en Montérégie. C'est le premier objectif. Deuxièmement, c'est d'aller chercher des gens et des industries, pas nécessairement à Montréal. Il y en a qu'on peut aller chercher ailleurs que là et les amener dans cette région de Montréal, en Montérégie. Il y a un objectif majeur qui est, évidemment, de sauvegarder ce qui existe déjà chez nous. Il y en a des industries. Il y a des secteurs industriels importants en Montérégie, et il y a des secteurs industriels qui ont été importants et qui le sont de moins en moins. Je pense, en particulier, à cette sous-région du sud-ouest qui est la moins bien desservie par le réseau autoroutier et qui n'a pas vu d'implantation d'industries depuis 1966, qui ne vit généralement que des fermetures. C'est pourtant une sous-région où l'on retrouve 200 000 de population ce qui est juste derrière Laval. Et on n'a aucune autoroute, aucun réseau moderne de communication. On n'a aucune implantation d'industries dans ce secteur-

là. Nous ne vivons que des fermetures.

Evidemment, on vise à aller chercher des industries nouvelles. Si on peut en amener dans la région, cela va renforcer la Montérégie et ça va renforcer l'ensemble de la région de Montréal. Cela va renforcer l'économie en général. L'entente de libre-échange a été signée entre le Canada et les États-Unis. La Montérégie est la première région à faire face aux États-Unis, c'est le point pivot entre l'Est des États-Unis qui est le marché le plus colossal au monde, l'Ontario et le Québec. C'est la première place où il devrait y avoir des retombées de l'entente de libre-échange, mais, pour cela, il faut d'abord qu'il y ait une infrastructure capable d'accueillir les industries et de leur fournir des éléments concurrentiels qui existent ailleurs. On pense que le parachèvement de l'autoroute 30 est la première structure qu'il faut aller chercher. Je voudrais également rappeler que l'autoroute 30 est d'abord une route pour le camionnage. Ce n'est pas une route qui entre à Montréal, c'est une voie de contournement de Montréal qui vise à avoir un allègement de la circulation sur le boulevard Métropolitain et principalement pour les camions qui ne font que transiter par Montréal. C'est une route que je qualifierais économique plus que sociale, puisqu'on ne transportera pas le monde et les travailleurs vers leur travail dans le centre-ville. On va permettre que les villes qui sont déjà existantes en Montérégie aient un lien entre elles, que Valleyfield puisse être connectée avec Longueuil, Saint-Hyacinthe et Granby, ce qui n'existe pas à l'heure actuelle.

Au sujet de l'urgence d'accélérer l'échéancier, si vous me permettez, on nous avait mis au défi, il y a un an et demi à peu près, de faire notre job et de forcer le gouvernement fédéral à s'impliquer dans ça. Je peux vous dire aujourd'hui que le ministre Bouchard est venu, à la fin de l'été, à Beauharnois pour nous dire que le gouvernement fédéral acceptait de faire sa part dans le parachèvement de l'autoroute 30 et qu'il paierait le pont sur le canal de Beauharnois. C'est un Investissement de près de 100 000 000 \$ qui a été promis par le ministre. C'est même écrit qu'il va faire sa part et qu'il va faire le pont, sauf que c'est évident que, si on attend en l'an 2000 pour faire le pont, probablement que le ministre ne sera plus là et les 100 000 000 \$ non plus. Donc, je pense qu'il y a là urgence, si on veut aller chercher ces fonds. Ils sont là à l'heure actuelle et il faut en profiter. Je pense que le moratoire qui existe depuis dix ans sur la construction de l'autoroute a déjà largement pénalisé la Montérégie, le sud-ouest de la Montérégie en particulier. Je pense qu'il y a des zones comme Montréal et la NVe nord qui ont eu largement le temps de consolider leurs infrastructures avec ce moratoire. Je pense qu'il est temps qu'on considère les besoins urgents de la rive sud de Montréal.

Je pense qu'il est aussi urgent qu'on mette un terme aux imbroglios du tracé à l'heure

actuelle. Je voudrais relever une affirmation que vous avez faite, M. le ministre, ce matin, en disant qu'il fallait que les intervenants du milieu soient d'accord si on voulait accélérer ce tracé-là. Je pense que rarement les intervenants du milieu ont été aussi d'accord et aussi unanimes sur un choix de tracé sur un projet comme on l'est actuellement sur le projet de l'autoroute 30. Il est évident que, dans tout cela, il y a des individus qui, à un moment donné, peuvent s'opposer, comme c'est le cas à l'heure actuelle dans le tracé de contournement de la réserve de Kahnawake. Il y a une opposition connue d'un individu. Je pense que c'est au gouvernement de prendre les moyens pour régler ce cas. Ce n'est pas à toute la société de se tasser parce qu'une personne ne veut pas accepter qu'un coin de sa terre soit déplacé par l'autoroute. Je me dis que toutes les villes ont déjà manifesté leur accord. Prenez les moyens, tassez-le, achetez-le, faites ce que vous voudrez, mais passez l'autoroute.

Pour ce qui est de l'autre secteur de Châteauguay en allant vers Coteau-du-Lac, tout le monde est déjà unanime sur le tracé, sauf peut-être les fonctionnaires du ministère des Transports, qui, lors de la dernière rencontre que nous avons eue, nous parlent d'un autre pont pour retraverser le fleuve à la hauteur de Saint-Timothée. Nous en avons un à aller gagner, cela coûtait 100 000 000 \$, on a réussi à y impliquer le gouvernement fédéral, on a le pont et on nous demande d'en faire un autre pour aller ramasser l'autoroute 40. Tout ce que je peux vous dire, c'est qu'on n'est pas intéressés à aller chercher un autre pont. Pour le tracé, c'est unanime dans notre coin, il faut passer par là, et s'il n'y a que les fonctionnaires du ministère des Transports qui ne sont pas d'accord, M. le ministre, tassez-les donc, faites quelque chose. Nous, nous vous avons déjà dit clairement ce qu'on voulait.

Pour ce qui est du tracé qui passerait par un tunnel, nous voulons d'abord une autoroute de camionnage, une autoroute économique, c'est évident qu'il ne faut pas aller repasser dans un tracé où le transport des matières dangereuses est interdit. Le tunnel de Melocheville, qui est l'autre alternative étudiée à l'heure actuelle, ne permet pas le transport des matières dangereuses. Je ne vois donc pas comment on pourrait faire une autoroute, qui vise à être une voie de contournement de Montréal pour ne pas passer dans le tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine, pour aller passer dans un tunnel sous la voie maritime. Je pense que nous avons la solution à ce sujet, le gouvernement fédéral est prêt à mettre l'argent et nous avons le tracé. Passons donc dessus, c'est simple. Et je l'ai dit à Valleyfield, à la manifestation sur le pont Larocque: On a le tracé, l'argent, je ne vois pas pourquoi on ne le ferait pas.

En conclusion, je vous dirais que, quand on parle de planification régionale pour l'ensemble de la zone de Montréal, cela me fait penser à un

règlement de zonage dans une ville comme la mienne, qui est toute petite. Quand on fait un règlement de zonage, on met dans le centre de la ville les commerces et les services. On met le résidentiel autour et les industries en périphérie. Alors, dans une planification comme la zone de Montréal, d'aller mettre l'autoroute 30 qui va ceinturer, c'est certain qu'il va y avoir un développement industriel dans ce coin-là et c'est normal que ce soit plus loin que le centre-ville. C'est évident que plus la Montérégie va être développée en termes d'industries, plus on aura besoin de services qui devront venir de Montréal, plus le centre de toute cette région va prendre de la vigueur. Regardez ce qui se passe à Toronto, ce n'est pas différent de ce qui peut se passer à Montréal.

La conservation des acquis, on n'en parle pas beaucoup, parce qu'en Montérégie, on en a très peu. Donc, on ne peut dire si c'est très important de les conserver, on n'en a pas. On va laisser cela aux autres. Mais on ne dit pas que ce n'est pas important de travailler là-dessus, sauf que ce ne sont pas les nôtres. Pour le sud-ouest, en tout cas, je peux vous dire qu'il n'y en a absolument pas.

Le Président (M. Saint-Roch): En conclusion, s'il vous plaît.

M. Bourcier: En conclusion, il y a aussi un élément des plus importants, soit que le gouvernement investit dans notre milieu un hôpital au coût d'environ 60 000 000 \$. Si on veut unir l'est et l'ouest de notre secteur pour avoir accès à l'hôpital, et Dieu sait qu'en matière de santé une minute vaut une vie, si on peut sauver une vie en ayant l'autoroute 30 le plus rapidement possible dans notre secteur, pour relier l'est et l'ouest du comté à l'hôpital Anna-Laberge, ce sera cela d'acquis.

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

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je veux remercier messieurs les maires et ceux qui les accompagnent pour leur présentation et saluer à ce point la collaboration dans ce coin de territoire. C'est même deux mémoires qu'on entend dans un, compte tenu que le CITSO a fait une partie de sa place aux gens qui voulaient défendre l'autoroute 30.

Je vais suivre l'ordre dans lequel vous nous avez présenté les choses. Dans le cas du CIT, je pense que c'est davantage autour de l'option de train de banlieue que la proposition tourne, sur le plan de l'analyse que vous en avez faite à partir de la connaissance que vous avez du transport en commun vécu par le transport par autobus, donc une bonne connaissance des besoins du milieu, mais qui, de toute manière, je crois, ne règle pas l'ensemble des problèmes, compte tenu du fait que le pont Mercier est

toujours surchargé, et que l'esprit même de l'option du train de banlieue, qu'on a appelé "train de Châteauguay", était d'offrir une alternative à ceux qui utilisent la voiture, en plus de celle de l'autobus, bien sûr, et de faire en sorte que s'ils ne le prennent pas et décident toujours d'aller en voiture sur le pont Mercier, qu'ils s'organisent avec leurs problèmes. C'était un peu le message qui était lancé.

A tout le moins, vous avez posé un certain nombre de questions fort pertinentes sur les coûts d'exploitation, sur l'exploitation même du train. C'est pour cela que, dans le plan, on n'est pas aussi affirmatif, en disant que c'est une solution qui va régler tous les problèmes, et qu'elle doit être permanente. On parle d'une expérience de deux ans pour savoir si les gens vont l'utiliser, en prenant soin de dire que le matériel qu'on utilisera sera du matériel qui pourra être réutilisable sur d'autres trains de banlieue, pour qu'on ne jette pas l'argent par les fenêtres, compte tenu de nos besoins. J'irais peut-être plus loin, parce que je connais votre position sur le train de banlieue. Il y a des choses à éclaircir, et on le fera évidemment avec les intervenants du milieu, en particulier le CIT et le ministère.

(16 h 45)

Il y a un autre projet qui, entre-temps, est arrivé dans le décor et qui, nous dit-on, reçoit l'approbation de la ville de Châteauguay - et c'est peut-être pourquoi je voudrais avoir votre réponse - soit celui d'un aéroglisseur qui ferait le lien entre un point de chute dans votre territoire et en particulier à Montréal où on serait à quelques centaines de pieds d'une bouche de métro. Est-ce que c'est exact ou si...

M. Bourcier: C'est sûr que l'aéroglisseur est un moyen de transport des plus intéressants. Personnellement, j'en ai vu en France qui traversent en Angleterre. Il y en a à Chicago, Los Angeles, Detroit, Boston; toutes les grandes villes ont ce système-là. Il reste que des études supplémentaires devraient être faites. En ce qui a trait à l'acquisition d'un aéroglisseur, encore une fois, sur la question des infrastructures, par exemple, des quais d'embarquement, de la traverse de la Voie maritime du Saint-Laurent il y a des problèmes techniques. Qui pourrait acheter le premier aéroglisseur, par exemple? Est-ce que c'est le CIT? Est-ce que c'est l'entreprise privée? Est-ce que ce serait conjoint? Il y a encore du travail à faire à ce sujet. Sauf qu'au niveau technique, rien n'arrête cela: on monte les rapides de Lachine avec cela comme si on montait un escalier roulant dans le centre-ville.

M. Côté (Charlesbourg): Mais ce que je comprends, c'est que vous êtes à examiner cette possibilité au moment où on se parle et que, sur le plan technique, c'est une chose réalisable.

M. Bourcier: Cela se fait partout dans les

grandes villes.

M. Côté (Charlesbourg): Peu importe si c'est l'hiver ou l'été.

M. Bourcier: Absolument.

M. Côté (Charlesbourg): Peu importe s'il y a du gel ou non, sur le plan technique. Cependant, vous demandez qui achètera le premier véhicule, le premier aéroglisser? Si mes données sont exactes, selon les études préalables au train de banlieue qu'on a faites, les besoins pour une heure et demie de transport sont de 2000 à 2500 passagers, pour l'heure de pointe, le matin. Deux aéroglisser pendant une période de trois heures desserviraient à peu près 1500 personnes. Cela veut dire qu'un n'est pas suffisant, que deux ne seraient pas suffisants et que cela prendrait à tout le moins quatre aéroglisser qui coûtent, semblerait-il, au moins 10 000 000 \$ l'unité.

M. Bourcier: Cela revient à peu près à 1,50 \$ du trajet.

M. Côté (Charlesbourg): À 1,50 \$ du trajet?

M. Bourcier: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Pour l'usager? En coûts d'exploitation?

M. Bourcier: Non. Le coût global pour les passagers.

M. Côté (Charlesbourg): Le coût pour les passagers. En incluant la capitalisation?

M. Bourcier: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que vous croyez que les gens sont prêts à payer 1,50 \$?

M. Bourcier: Cela me surprendrait que non. La question, c'est surtout comment le rendre potable, viable et attrayant surtout du côté technique? Il faudrait peut-être faire une étude de faisabilité dans ce sens-là. Sauf que, selon les premières données que l'on a, c'est possible. Mais est-ce que c'est la solution ultime?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. En tout cas, je serais heureux qu'on puisse participer avec vous à l'analyse de tout cela. Et si cela se révèle une alternative valable et plus durable au train de banlieue. À tout le moins, il y a un attrait sur le plan du marketing et sur le plan de l'intérêt à l'utiliser si, sur le plan technique, on offre toute la sécurité et toute la fiabilité comme service.

M. Bourcier:... c'est l'autobus, le train et un autre mode de transport. Celui-là est dans le décor et il mérite d'être étudié.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Bourcier: Une rame de métro coûte environ - dix wagons, plus une locomotive et une autre de rechange - 37 000 000 \$. Passer la commande et les avoir, cela prend au moins deux ans.

M. Côté (Charlesbourg): 35 000 000 \$, c'est ce que nous avons prévu, quant à nous, pour...

M. Bourcier: Oui, mais ce que vous aviez prévu, c'était des usagés, mais ils ont été vendus.

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est-à-dire que...

M. Bourcier:...

M. Côté (Charlesbourg): Non. Je ne veux pas...

M. Bourcier: C'est ce qui est dans le rapport, remarquez bien.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais cela évolue, cela aussi.

M. Bourcier: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Comme vous évoluez avec votre aéroglisser, on peut évoluer nous aussi. Comme on n'est pas fermés, on peut évoluer. Oui, Mme Cardinal.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Châteauguay.

Mme Cardinal: Merci. M. le ministre, il y aurait peut-être un point à compléter pour ce qui est de l'aéroglisser. Pour amortir les coûts, il peut être intéressant de l'utiliser sur le plan touristique en dehors des heures de pointe. Avec l'île Saint-Bernard, avec tout ce circuit touristique, on pourrait dans un deuxième temps s'en servir comme attrait touristique. Je pense que ce serait un élément important.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, Mme la députée de Châteauguay. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, sur le plan du marketing. Cela existe ailleurs aussi. Il faut le rendre plus confortable pour l'utilisateur. Il y a peut-être des solutions intéressantes de ce côté-là, sachant fort bien qu'on pourra faire la connexion avec vous sur le plan de ce qu'il reste à faire et d'avoir un choix final ultérieurement.

Vous vous êtes inquiété de la localisation de ce qui était proposé comme station sur la réserve. Évidemment, vous aurez compris que les événements sur la réserve, sur le pont Mercier, sont arrivés après le plan. Effectivement, il y a

un questionnement à faire sur le plan du réajustement face à tout ça.

Vous souhaitez, bien sûr, le prolongement de la voie réservée qui connaîtra une nouvelle étape ce printemps jusqu'à Châteauguay. Ultérieurement, c'est clair que c'est ce que nous souhaitons. Cela nécessite, bien sûr, au-delà des 500 pieds, au-delà de la voie de chemin de fer, une nouvelle négociation avec Kahnawake pour avoir l'emprise nécessaire pour être capable de la réaliser. Ces négociations sont déjà entamées pour tenter d'en arriver à une solution.

Sur l'autoroute 30, M. Haineault se faisait le porte-parole de bien des gens. Je vais commencer par ce qu'il nous a dit en dernier. Il a dit: La conservation des acquis, chez nous, on est bien d'accord avec ça, mais ça ne s'applique pas chez nous parce qu'on n'a rien. En faisant lecture de votre document, en particulier les deux premières pages, à tout le moins, vous avez un bon système de conservation des dossiers des personnes qui ont pris des engagements dans le passé. Cela, c'est au moins un acquis. Alors, ça permet de refaire l'histoire et, dans ce sens-là, il y a déjà un esprit de conservation assez développé chez vous.

Une chose est certaine, au sommet de la Montérégie, la 30 est devenue, à tout le moins de la 10 à aller jusqu'à Châteauguay, un engagement. Nous éprouvons certaines difficultés à endencher le processus de réalisation du contournement de Châteauguay, pour des raisons que vous connaissez très bien. Vous nous disiez tantôt que ce n'est pas un individu qui doit bloquer la réalisation d'un projet comme celui-là. J'en conviens assurément parce que vous m'invitez à brasser bien du monde: à la fois l'individu, en décidant, et les fonctionnaires du ministère sur le tracé. On va tenter de régler le premier élément. Vous êtes pleinement conscient que, dans la mesure où effectivement irait par décret sur le plan de la CPTA, puisque nous avons subi un refus à deux reprises devant la CPTA, on doit quand même faire exactement le même processus auprès du Bureau des audiences publiques sur l'environnement, avant même de recevoir le certificat d'autorisation de réalisation. Les interventions ou les arguments évoqués auprès de la CPTA sont des arguments qui peuvent être évoqués devant le Bureau des audiences publiques sur l'environnement. Dans ce sens-là, on va avoir les mêmes contraintes, éventuellement, mais si votre désir est de franchir une étape, je peux vous dire que, très prochainement, il y aura une décision de prise, au plus tard le 8 février, quant à la suite à donner à la situation actuelle.

M. Bourcier: On a essayé de prendre le nouveau tracé. On a été deux jours à se questionner là-dessus. On a rencontré vos représentants. Il n'y a pas de gains, il n'y a pas possibilité d'en arriver à des compromis ou même politiquement, socialement et sur le plan de

l'agriculture, il n'y a pas possibilité de faire des gains.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, ce que je veux vous dire, c'est que, normalement, dans les dix premiers jours de février, c'est une décision qui va être arrêtée quant à l'orientation de nos dossiers sur le plan du contournement de Châteauguay.

En contrepartie, nous accélérons le processus de la 10, de façon à ce qu'il se passe quelque chose sur le terrain, et c'est toujours ce que les gens souhaitent. Merci.

M. Bourcier: M. le ministre, on a une contrainte. Par exemple, si on s'arrête seulement au contournement de la réserve indienne, il y aura l'accessibilité à l'hôpital pour la continuité de l'autoroute et la continuité à Valleyfield. Est-ce qu'il ne serait pas mieux de dire qu'on prend un tracé et qu'on règle le tracé au complet?

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas fini. Je vais tenter de vous dire là où nous en sommes. Au-delà de tout cela, comme aller de la 10 jusqu'au contournement de Châteauguay, c'est un engagement du sommet, un engagement que le gouvernement a pris parce qu'il a été entériné par le gouvernement, il n'est pas question de revenir là-dessus. Il y avait toute la question du prolongement de l'autoroute 30 jusqu'à son raccordement à l'autoroute 20. A ce moment-là, il y avait la problématique du pont qui, à tout le moins, de manière verbale, a fait l'objet d'un engagement de la part du ministre fédéral, M. Bouchard.

Cela pose donc le problème que vous évoquiez, le deuxième, le tracé. Je me souviens qu'à mon arrivée comme ministre des Transports, on m'a payé un petit voyage en hélicoptère pour me sensibiliser à un tracé qui était autre que celui du ministère. Il y a des gestes qui ont été posés auparavant. Par exemple, passé Beauharnois, il y a des bouts de route de faits qui devaient être éventuellement le prolongement de l'autoroute au-delà du canal à Beauharnois, qui sont donc remis en question par un tracé alternatif que vous avez proposé, longeant le canal avec un nouveau pont et revenant par la suite faire la connexion sur Châteauguay. C'est clair qu'au ministère, il y a des fonctionnaires qui ont à préparer des documents pour les soumettre au Bureau des audiences publiques sur l'environnement afin de recevoir le CAR, le certificat d'autorisation de réalisation, sans quoi on ne peut absolument rien faire. Eux, ils ont l'obligation de faire l'inventaire de tout ce qui est possible sur le plan des tracés, puisque, effectivement, quand vous passez devant le BAPE, c'est un questionnement auquel vous êtes soumis. Et c'est donc le tracé qui, sur le plan environnemental, doit causer le moins de dommages dont nous devons faire la démonstration.

Lorsque dans les dix premiers jours de

février en compagnie de mes collègues députés, je prendrai la décision concernant le contournement de Châteauguay, je serai en situation à ce moment-là de leur présenter ce que pourrait être l'orientation du tracé privilégié par le ministère des Transports et, par conséquent, enclencher tout ça - même si c'est déjà enclenché - et aller vers la phase plus avant d'enclenchement du processus d'acceptation du tracé tel qu'il serait souhaité. Et l'orientation qui est prise actuellement est l'orientation d'utiliser, bien sûr, l'argent du fédéral. C'est là où nous en sommes et, dans ce sens-là, quand vous invitez le ministre à faire son travail, il essaie de le faire. Il va tenter de le faire le plus rapidement possible.

Au-delà de tout ça, votre véritable intervention aujourd'hui ne vise pas à remettre la 30 en question, mais davantage à demander s'il est possible de devancer les travaux? J'ai toujours dit que, dans ce cas-ci, c'était une question de piastres et de cennes et qu'il ne fallait pas que ce soit le plan technique qui empêche le développement si jamais on avait les sous. Alors, c'est dans cette perspective-là que nous sommes et j'ai l'impression que nous sommes dans une situation où, éventuellement, nous pourrions répondre aux demandes premières du milieu. Je me souviens des premières rencontres. Ce que les gens souhaitaient, c'est qu'on puisse inclure l'autoroute 30 dans le renouvellement de l'entente fédérale-provinciale sur les transports, puisque sa première année d'exécution serait 1992. Donc, entente de cinq ans, et notre préoccupation était de l'inclure dans l'entente fédérale-provinciale sur le développement des transports. Donc, une première étape. Et je pense qu'on est dans une situation pour être, effectivement, capables de remplir ces engagements-là. Pas nécessairement l'inclure dans l'entente, mais, à tout le moins, que le fédéral assume la responsabilité qui lui incombe dans un cas comme celui-là.

Alors, nous sommes dans cette situation-là, et, quant à moi, même malgré le fait qu'on ait passé presque une année et demie à tenter d'avancer et de progresser, on est dans une situation où il y aura très prochainement sur le terrain des gestes concrets quant aux engagements pris et quant au tracé qui pourra être soumis à votre organisme si vous le souhaitez, très prochainement.

M. Haineault: Je peux faire un commentaire.

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

M. Haineault: Je suis très heureux d'appréhender que les choix de tracés devraient être officiellement déposés pour le début de février. C'est bien ce que je comprends. Et là, on va avoir l'option préférentielle jusqu'au bout de l'autoroute 30.

M. Côté (Charlesbourg): Là, j'ai dit "déposés

au ministre au début de février".

M. Haineault: J'imagine que, deux jours après, on va pouvoir avoir un état de cela. Je pense qu'il serait important, à ce moment-là, de soumettre à l'Environnement et à toute autre étude requise, l'ensemble du tracé incluant la partie de Châteauguay. Je pense qu'un des problèmes de délai, c'est de régler, d'une part, le contournement de la réserve et, quand on aura fini cela, on recommencera avec le secteur jusqu'à Beauharnois. Et là, s'il y a un autre agriculteur qui lève le bras quelque part et qui dit: Moi, je n'accepte pas mon coin, et qu'après ça, il y en aura un autre à Saint-Timothée. Si on les fait tous deux ans par deux ans, un par derrière l'autre, on ne finira jamais la 30. Je pense que si vous avez tout en main, faites-la toute d'un coup.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que ce qu'il est fort possible de faire, c'est que, de Châteauguay à aller jusqu'au raccordement de la 20, puisse être une seule présentation, en termes de demande, au Bureau des auditions publiques sur l'environnement. Je pense que cela est possible. Pour le reste, j'ai l'impression, quitte à le vérifier ultérieurement, que nous sommes dans une situation trop avancée pour le faire en un seul morceau de la 10 aller jusqu'au raccordement à la 20. On est davantage dans une situation de réalisation plus rapide de la 10 jusqu'au contournement de Châteauguay, en incluant les deux sections, et nous déposerons donc une demande spécifique, mais du contournement de Châteauguay jusqu'au raccordement à la 20. (17 heures)

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

M. Garon: Concernant le projet de train de banlieue de Châteauguay, vous dites: '... nous nous questionnons grandement sur la flexibilité et la rapidité du service proposé en comparaison des services d'autobus actuels. Nos interrogations concernent également les coûts annuels d'entretien et d'opération du service projeté. ' À quoi vous attendez-vous?

M. Bourcier: En fait, si l'exploitation du train coûte 5 100 000 \$ pour transporter 1 300 000 passagers, est-ce que ce que le train va enlever à l'autobus va coûter, par exemple, 5 000 000 \$ et est-ce qu'on va encore être pris avec des autobus pour lesquels on devra aussi payer un déficit? Est-ce que la somme des deux va être le double d'actuellement pour le même nombre de passagers ou si peu avantage que cela ne vaudra simplement pas la peine économiquement d'y penser?

Il faudrait que le train soit tellement attrayant pour inciter les gens à n'utiliser que le train, sauf que ça va toujours prendre des autobus pour circuler, en dehors des heures de

pointe, par exemple. Alors, comment avoir des contrats avec des transporteurs d'autobus pour justifier et l'autobus et le train? Sur le plan de ses immobilisations, le train représente 35 000 000 \$. Si le ministère le paie, cela va. Pour l'exploitation, c'est 5 000 000 \$; si on paie le tiers de ça, c'est 1 300 000 \$ ou 1 400 000 \$. Si les usagers paient 1 400 000 \$ et le gouvernement 1 400 000 \$, est-ce que c'est avantageux par rapport à la situation actuelle? Sauf que, le seul avantage qu'on y voit... Actuellement, on est captifs d'un pont; s'il y a quelque chose sur le pont, on attend, et on attend souvent pour accéder au pont Mercier. C'est là-dessus qu'on se demande si, plutôt que d'avoir une rame de dix wagons, il ne serait pas préférable d'en avoir une plus courte, mais qui ferait deux départs aux heures de pointe plutôt qu'un seul.

M. Garon: Selon vos estimations, si la construction de la route 30 est faite, est-ce que ça va affecter le transport en commun?

M. Bourcier: Je pense que cela va plutôt inciter les gens... J'ai ici une étude sur l'automobile, c'est une thèse qui a été faite par un jeune de chez nous, sur l'écologie de l'automobile à Châteauguay, entre autres. Si on veut que les gens utilisent le transport en commun ou l'autobus, il faut qu'ils soient aussi attirants que leur propre automobile. On faisait des études sur le centre-ville de Montréal, par exemple. Comment se fait-il que les gens du Plateau Mont-Royal qui sont pourtant à côté de l'autobus, tout près du centre-ville, utilisent encore leur automobile, tout autant que les citoyens de Châteauguay, par exemple? Pourquoi ce phénomène existe-t-il? C'est parce que les gens se sentent bien dans leur auto, elle leur appartient, socialement, elle est à eux. L'automobile, c'est comme une espèce de drogue. C'est ça qui les guide.

Pour inciter les gens à prendre d'autre chose que leur auto, il faut des incitatifs supplémentaires relativement au confort. Nous, pourquoi on a augmenté le nombre de passagers dans nos autobus depuis 1983, c'est qu'on utilise des "coaches" qui sont plus confortables que les autobus de la STCUM. En donnant plus de confort aux citoyens, avec des horaires qui ne sont quand même pas trop perturbés et avec de bonnes destinations, on peut, à ce moment-là, les inciter à prendre l'autobus.

Le contournement de l'autoroute 30, on le dit bien, c'est pour relier l'est et l'ouest du comté, pour que ça soit une ceinture de contournement de l'île de Montréal pour les camions qui viennent de l'Est du pays. Alors, ce n'est pas nécessairement pour faire transporter les gens par transport en commun sur l'île de Montréal. C'est une voie de contournement. Pour nous, à l'intérieur de notre région, si on veut être interdépendants de Montréal, avoir l'autoroute 30 est un acquis important. Mais, à mon avis, l'autoroute 30 devrait avoir un effet plus positif

que négatif sur le transport en commun.

M. Garon: Le vieillissement de la population. Là, on a des données dans le plan de transport concernant les 20 dernières années. Mais, pour l'avenir, ce qu'on sait, c'est que la population va vieillir considérablement.

M. Bourcier: La région rive sud, selon les dernières statistiques, c'est la région où la démographie est la plus importante, où le vieillissement de la population se fait le moins sentir au Québec. Or, dans ce sens, c'est sûr qu'il y a un vieillissement, mais peut-être moins marqué que pour les populations à l'intérieur des grandes villes.

La même étude nous dit... Par exemple, pourquoi un couple vient-il s'installer en dehors de Montréal ou de Laval? Le lieu de naissance comptait pour 8 %, le moins de bruit et de pollution, 42 %, la proximité du travail, 17 %, le prix de la maison, du terrain, 10 %, la proximité de la famille ou des amis, 2, 8 %, les taxes municipales, 2, 6 % - en tant que maire, on s'en réjouit; on pensait que c'était à cause des taxes mais ce n'est pas ça - fuite de la ville, 6, 4 %, et les enfants et l'espace, 4, 6 %. Ce qui veut dire que les gens quittent les grandes villes, du moins Montréal et Laval dans le cas de l'étude qui nous préoccupe, dans une proportion de 42, 4 %.

On a des règlements de zonage qui font en sorte que, comme l'a dit le maire de Beauharnois tantôt, on éloigne le bruit et la pollution des quartiers, on les met en périphérie. C'est la principale raison pour laquelle les citoyens viennent s'établir en banlieue.

M. Garon: Pour éviter la pollution?

M. Bourcier: Le bruit et la pollution, 42, 4 %, selon l'étude de Joncas & Denault, en 1979.

M. Garon: En quelle année?

M. Bourcier: En 1979. C'est une thèse de doctorat qui a été faite en économie et en administration des entreprises.

M. Garon: Depuis ce temps-là, votre ville a augmenté de combien à combien?

M. Bourcier: Depuis 1979, d'à peu près 3000 personnes. Cela augmente d'environ 2, 5 % à 3 % par année. Cela ne suit pas nécessairement le nombre d'unités de logement, par exemple, parce que les familles se fragmentent. Donc, une unité de logement, au lieu de contenir trois personnes, en contient peut-être 2, 5 maintenant et en contiendra peut-être deux. Il y a les familles monoparentales, les couples ou les personnes qui se séparent, donc les gens vont chercher leur autonomie chacun de leur côté. D'après nos études, nous nous rendons compte aussi que nos

jeunes, n'ayant pas de cégep dans la ville, vont donc étudier à Montréal ou à Valleyfield. Après avoir obtenu leur diplôme, ils reviennent demeurer dans leur ville. Il y a un équilibre qui se fait et le vieillissement de la population n'est pas un facteur majeur, sauf qu'on aura peut-être une population plus vieille dans la ville, non pas à cause des citoyens qui vieillissent, mais à cause de l'hôpital qui aura des lits de soins prolongés, un centre d'accueil qui aura 105 lits de malades chroniques. Alors, Châteauguay deviendra un peu le centre des foyers pour personnes âgées. Mais il ne faudrait pas s'y méprendre. Cela ne veut pas dire que la population vieillit, c'est parce qu'il y a d'autres gens plus âgés qui *viennent* s'y établir. Et le parc industriel prend de plus en plus d'expansion. Donc, dans ce sens-là, on veut créer plus d'emplois chez nous. En créant plus d'emplois chez nous, c'est sûr que les jeunes, au lieu d'aller travailler à Montréal, pourraient demeurer dans leur ville ou dans leur région. Ce sera le même phénomène à Beauharnois ou Valleyfield.

M. Garon: Concernant les coûts d'entretien des trains de banlieue, est-ce qu'il y a une forte demande de votre part? Parce que cela fait deux groupes qui viennent de votre région, et je ne sens pas une demande très forte pour les trains de banlieue. J'ai l'impression que vous avez un service d'autobus et que vous n'êtes pas sûrs des conséquences.

M. Bourcier: Si l'idée était à titre expérimental sans qu'on ait, par exemple, à devoir taxer de façon supplémentaire nos citoyens pour une période simplement de deux ans, et qu'autant politiquement qu'économiquement, ça ne serait pas rentable, ce qu'on demanderait, ce serait que le ministère absorbe pour cette période de temps, ces deux ans, quitte, à ce moment-là, à des protocoles d'entente à intervenir pour avoir absorbé, si ça se révèle très rentable, une part peut-être un peu plus grande de la part des municipalités et des usagers pour compenser les efforts peut-être plus grands du ministère. Mais on est sûrs que le train de banlieue, c'est une alternative parce que, avec le pont Mercier seulement, on est isolés, à moins qu'on ne nous dise qu'on va amener une autre voie au pont Mercier. Et je crois que le ministère a aussi des études en ce sens. Est-ce qu'il serait pensable d'avoir une autre voie au pont Mercier? Bien là, tout est possible, il faut y mettre les fonds.

M. Garon: Avez-vous une ligne d'autobus un peu parallèle au chemin de fer?

M. Bourcier: Ce ne serait pas parallèle. Oui et non. C'est que le train visait aussi la partie de Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine, alors ça faisait une espèce d'Y, et on pouvait ainsi aller chercher autant les citoyens de l'est

du comté que ceux de l'ouest, et c'est à ce moment-là que l'on pouvait augmenter la capacité de transporter les citoyens, autant de l'est que de l'ouest du comté. En ce sens; à notre avis, c'est valable, c'est encore une question de coût. Parce qu'il ne faudrait pas non plus se faire taxer doublement, avoir deux moyens de transport, sauf qu'entre ça et un pont ou ça et autre chose...

M. Garon: Quand on regarde Montréal - Saint-Hilaire, le ministre dit: Il y a le chemin de fer et il y a l'autobus. Il n'y a pas assez de monde qui prend le chemin de fer, il y en a environ 300 par jour. Par ailleurs, s'il y en avait plus, l'autobus aurait peut-être des déficits plus grands.

M. Bourcier: Sauf qu'à Saint-Hilaire, si vous permettez, il y a quand même le tunnel Lafontaine, le pont Jacques-Cartier, le pont Champlain et le pont Victoria, tandis que, chez nous, si le pont Mercier est bloqué, faire 20 kilomètres pour aller prendre le pont Champlain, c'est moins intéressant. Alors, si, par un bon mécanisme d'information et d'incitation, le citoyen, pour prendre le train, avait un bon parc automobile, embarquait dans le train et en sortait à la gare Windsor, allait travailler dans le centre-ville pour revenir le soir, ce serait l'idéal, mais ce sont les coûts qui... C'est discutable, mais ce serait la solution idéale, idéale, c'est-à-dire qu'il y a aussi l'autre, l'aéroglysseur, qui est aussi l'idéal des idéaux, mais nous pourrions vous en reparler longuement.

M. Garon: Je vous remercie.

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

M. Côté (Charlesbourg): Juste un petit élément d'information pour la bonne compréhension du dossier. Sur le plan technique, le ministère des Transports a examiné la possibilité d'ajouter une voie à partir des structures mêmes du pont Mercier, et il est possible, à partir des structures actuelles, à un coût abordable par rapport au train de banlieue, d'ajouter des voies au pont Mercier. Le seul problème que ça poserait, c'est que ça leur ferait gagner de l'espace sur la rive et que, rendu sur l'île de Montréal, ils seraient pris parce qu'il n'y aurait pas de place pour les accueillir. Alors, c'est là où l'alternative d'ajouter des voies au pont Mercier n'est pas possible.

M. Bourcier: Il y en aurait de la place, parce que, d'après les plans qui existent, il pourrait y avoir, par exemple au niveau de l'échangeur de la ville de Saint-Pierre, certaines voies possibles, mais il faudrait de l'expropriation et peut-être du déplacement d'immeubles. Je sais qu'il y a cinq ou six ans, il n'y avait pas

d'immeuble, mais je pense qu'il y en a maintenant un ou deux. Il y a des plans qui existent et qu'il pourrait peut-être y avoir, entre l'autoroute Ville-Marie et le pont Mercier, six voies au lieu de quatre.

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

M. Marcil: À la suite de l'exposé de M. le maire de Beauharnois, qui est accompagné, naturellement, du maire de Salaberry-de-Valleyfield, M. Rousse, et du maire de Châteauguay, je dirais que j'étais présent à la rencontre à Beauharnois, lorsque le ministre Bouchard s'était engagé à réaliser le pont sur la voie maritime, permettant justement de finaliser l'autoroute 30, c'est-à-dire de Brossard jusqu'à la 20, situé à Coteau-du-Lac. Ma question est la suivante. Est-ce que vous avez, depuis ce temps, reçu à la MRC ou au Comité de parachèvement de l'autoroute 30 un écrit selon lequel, tel qu'annoncé, il s'engageait à le réaliser?

M. Haineault: Le comité de parachèvement a effectivement reçu une lettre du ministre Bouchard confirmant que, lors de sa visite, il s'était engagé, si le tracé de l'autoroute était fait et passait par un pont sur le canal, à se charger de la construction du pont, mais tout ça... Dans le fond, ce qu'on nous a dit, au provincial, c'est: Obtenez le fédéral, on va le faire. Et le fédéral nous a dit: Si vous amenez l'autoroute, on fera le pont. Là, il faudrait que vous vous associez tous les deux pour faire le pont et la route en même temps...
(17 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Vous donnerez ça à votre copie?

M. Marcil: Certainement.

Le Président (M. Sairr-Roch): Je vous remercie M. le député de Beauharnois. Je tiendrais à remercier, au nom de tous les membres de la commission, le Conseil intermunicipal de transport du sud-ouest pour sa participation aux travaux de cette commission. Sur ceci, je demanderais maintenant aux représentants et représentantes de la Centrale de l'enseignement du Québec de bien vouloir prendre place s'il vous plaît.

À l'ordre, s'il vous plaît! Dans un premier temps, permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue aux travaux de cette commission. Je demanderais au porte-parole de bien vouloir s'identifier ainsi que les membres qui l'accompagnent, s'il vous plaît.

Centrale de l'enseignement du Québec

Mme Pagé (Lorraine): Je suis Lorraine Pagé, présidente de la Centrale de l'enseignement du Québec, et je suis accompagnée de M. Jean

Saint-Denis, directeur du Service des Interventions générales à la centrale, qui est le service responsable de la préparation des mémoires, et de Mme Louise Drouin, première vice-présidente de l'Alliance des professeurs de Montréal, notre affilié montréalais à la CEQ. Je vais commencer immédiatement la présentation de notre mémoire qui n'a pas la prétention d'être un mémoire étoffé, étayé de chiffres, basé sur des données ou des recherches techniques poussées. C'est plus le résultat de nos réflexions, de nos échanges et, je dirais, de notre expérience de Montréalaises et de Montréalais. Vous êtes sûrement un peu surpris de recevoir la Centrale de l'enseignement du Québec à une commission parlementaire traitant de transport. C'est simplement pour vous rappeler que la CEQ regroupe des membres oeuvrant dans les services publics, près de 130 000 adhérentes et adhérents, et que nous avons 40 % de nos membres qui vivent dans la région du Montréal métropolitain. La CEQ est une organisation syndicale dont le siège social est à Montréal, et nous avons par le biais de l'Alliance des professeurs de Montréal, qui est membre du Comité régional intersyndical de Montréal avec ses homologues de la FTQ et de la CSN, une expertise sur le développement du transport dans la région de Montréal. Également, nos membres à titre de citoyens ou de citoyennes sont sur le marché du travail. Donc, ils ont un intérêt sur les questions de transport. Nous oeuvrons dans les services publics. Donc, nous so. nmes en contact avec des étudiants, des étudiantes, des bénéficiaires des hôpitaux. Nous oeuvrons à l'université, à l'hôpital, en institutions, dans les écoles, dans les collèges, en garderies, donc en contact avec une clientèle qui, au jour le jour, emprunte le transport en commun. Et je rappelle en passant que la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal est le principal transporteur scolaire à Montréal, c'est important de le dire.

Finalement, nous avons aussi une connaissance de l'impact de certaines politiques gouvernementales qui ont un effet sur le transport. Je peux penser ici, par exemple, à des désinstitutionnalisations qui augmentent les besoins de transport adapté, et je pourrais aussi parler du regroupement des écoles professionnelles ou des centres d'éducation pour les adultes qui font que l'école de quartier est une réalité moins présente. Donc, les étudiants et étudiantes ont à se transporter plus régulièrement. Tout cela fait que nous pensons avoir une certaine expérience pour venir vous parler aujourd'hui de transport, parce que, parler de transport, ce n'est pas que parler de déplacement. C'est aussi parler de société, de qualité de vie dans cette société et d'environnement. C'est donc sur ces bases-là que nous allons faire notre intervention.

C'est maintenant Mme Drouin qui va vous faire une courte présentation de notre lecture des réalités montréalaises, et je reviendrai après pour vous faire part de nos recommandations sur

le plan d'aménagement de la région métropolitaine.

Mme Drouin (Louise): Dans les réalités montréalaises, il est fondamental de se souvenir que les routes et les autoroutes ont été un facteur de développement essentiel dans les milieux ruraux ou semi-urbains, mais à Montréal, au contraire, ce sont les transports publics qui ont assuré le développement urbain.

Le centre-ville de Montréal serait aujourd'hui désert après 17 heures, comme tant d'autres centres-villes d'Amérique du Nord, n'eût été du métro qui lui a gardé sa vitalité et son dynamisme. Il faut se dire aussi que c'est sur le territoire de la CUM que l'on retrouve le plus petit nombre de ménages motorisés. Un foyer sur trois n'a pas d'automobile privée. À Montréal, la proportion est encore plus forte, 40 %. De cette réalité nous avons donc dégagé des constats.

D'abord, la dégradation du réseau routier. Le réseau routier montréalais se dégrade, l'autoroute Métropolitaine est devenue un véritable cauchemar, et je ne pense pas apprendre du nouveau aujourd'hui à la commission parlementaire. Elle émane d'une conception dépassée de l'urbanisme. Elle est de toute évidence à remettre en question dans sa facture actuelle. Également, l'étalement urbain. La spéculation effrénée qui frappe le domaine de l'immobilier à Montréal est un des constats que nous faisons. Il faut donc aller de plus en plus loin, s'éloigner de plus en plus du centre-ville de Montréal, mais les emplois n'ont cependant pas suivi. Ils sont restés très majoritairement concentrés sur l'île de Montréal. Un autre constat: auto ou autobus. Puisqu'il faut voyager, et avec l'entrée massive des femmes sur le marché du travail, ce sont de plus en plus les deux partenaires d'un couple qui se déplacent tous les jours. Il reste à déterminer si c'est par automobile privée ou par le transport en commun.

Il faut aussi constater que l'automobile est un symbole de statut social. Les constructeurs d'automobiles le savent puisqu'ils dépensent des milliards de dollars en publicité pour associer l'auto au succès. Ce que l'on dit également dans les constats, c'est que la qualité des transports publics, c'est la clé. C'est une clé qui ne réside pas seulement dans la valeur socioculturelle. Elle réside surtout dans des considérations d'ordre pratique. Donc, dans la réalité, la clé, c'est la qualité des transports publics, la régularité, la fiabilité, la fréquence, le territoire desservi et la vitesse. Les agglomérations urbaines bien desservies par les transports en commun rendent les autos beaucoup moins attrayantes. Et on en a un exemple: la ville de Paris. Dans la capitale française, les transports publics desservent l'ensemble du territoire. Ils sont moins chers, plus rapides, plus attrayants et plus agréables que l'automobile privée. Nous constatons aussi qu'il y a de plus en plus d'autos privées chez nous, et on constate également que le transport

en commun régresse et que le patrimoine du transport public se dégrade: les véhicules vieillissent, les installations se détériorent. Cela a, nous le constatons, un impact sur la qualité du service. Les problèmes de congestion urbaines, d'embouteillages et de pollution sont aussi un des constats. Nous avons l'exemple de la ville de Los Angeles, où le transport en commun a plus d'un quart de siècle de retard sur Montréal et où l'automobile est reine, mais où la pollution a également atteint un niveau inacceptable.

De ces constats, nous en arrivons donc à faire un choix: l'automobile privée ou le transport en commun. Je laisse donc la parole à Mme Pagé.

Mme Pagé: Et la priorité, pour la centrale, et c'est la recommandation que nous faisons, c'est de donner priorité aux transports en commun, pour certaines raisons. Tout d'abord pour la qualité de la vie. Il y a une réalité essentielle dont il faut être conscient, c'est que l'automobile pollue. Le transport individualisé occidental représente plus de 50 % de la pollution atmosphérique mondiale totale. Les autos utilisées dans les sociétés industrialisées comptent pour 50 % de la pollution atmosphérique mondiale. On ne peut pas dénoncer le Brésil qui fait brûler la forêt amazonienne si nous, en même temps, comme société, nous continuons à contribuer à cette pollution atmosphérique. Comme enseignante de formation, je vous ai apporté un exemplaire d'un document de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, commission qui était sous la présidence de la première ministre de Norvège. On y stipule très bien que la pollution atmosphérique s'est aggravée à cause de la faiblesse de la lutte contre la pollution provenant des automobiles. Et la meilleure façon de contrer la pollution par les automobiles, ce n'est pas de contrôler la teneur en plomb, mais plutôt, bien sûr, de contrôler les déplacements automobiles pour favoriser le transport en commun. Pour cela, il faut donner des choix aux citoyens. Et quand le choix qu'ils ont, c'est de prendre le transport en commun qui passe aux demi-heures, à un demi-kilomètre de leur résidence, on ne leur donne pas un véritable choix. On les incite finalement à utiliser l'automobile privée.

Le deuxième fondement de notre choix prioritaire pour le transport en commun, c'est que c'est un choix démocratique. Les transports publics sont des transporteurs scolaires, nous l'avons dit. C'est vrai pour le primaire, le secondaire, le collégial et l'universitaire. C'est également souvent le seul transport disponible pour les personnes âgées et les personnes handicapées. Quatre personnes sur dix, à Montréal, n'ont pas d'automobile. C'est donc, non seulement une question de qualité de vie, mais également une question de démocratie. Et c'est aussi un choix logique, pensons-nous. Depuis des années, la société québécoise a investi des

sommes colossales dans les réseaux de transport publics, des milliards de dollars. Nous pensons que nous ne pouvons pas laisser aller ces investissements publics. Nous avons laissé se dégrader les infrastructures scolaires, les hôpitaux. Il ne faudrait pas que notre réseau routier subisse le même sort. C'est remettre à plus tard une facture qui sera de plus en plus élevée. Il faut avoir ce souci pour l'avenir, ce choix responsable et logique de protéger nos patrimoines collectifs.

Nous suggérons donc des mesures concrètes. D'abord, l'amélioration de la qualité du service. Et cela veut dire nécessairement le prolongement du métro. Nous n'avons pas l'expertise pour vous dire quelle ligne doit être prolongée, quel tracé on doit suivre, s'il faut que ce soit en surface ou Intérieur, mais nous pouvons quand même vous dire qu'il y a de plus en plus de personnes dans l'est, dans le nord-est du territoire de l'île de Montréal et qu'il faut desservir cette population. Construire le métro coûte plus cher, c'est vrai. Mais une fois qu'il est construit, il coûte moins cher à faire fonctionner, à exploiter, et il pollue infiniment moins que les autobus.

Nous pensons également que, dans le tracé du prolongement du métro, il faudrait tenir compte que la ligne Henri-Bourassa-Côte-Vertu est déjà surchargée aux heures de pointe entre Jean-Talon et Berri-UQAM. Les usagères et les usagers montréalais du transport en commun savent cela. Peut-être faudrait-il évaluer cet impact dans le tracé que vous élaborerez? Le prolongement du métro jusqu'à Laval et son développement sur la rive sud sont aussi des choses qui apparaissent dans la logique du questionnement que nous avons à faire. Il faut certainement envisager une amélioration du transport en commun sur les rives nord et sud de Montréal ainsi qu'à l'est de la métropole.

Il y a bien sûr la responsabilité du gouvernement provincial là-dessus, mais il y a aussi les élus municipaux qui ont leur responsabilité. Nous pensons qu'il y a également des mesures peu coûteuses d'améliorer le transport en commun. Qu'on pense, par exemple, à des voies réservées pour les autobus. Qu'on pense à des appareils de contrôle des feux de circulation à l'usage des chauffeurs d'autobus, qui leur permettent de faire changer les feux de circulation pour améliorer le flux routier. Cela existe dans certaines métropoles américaines, cela ne coûte pas des milliards et cela favoriserait le transport en commun. Il faudrait aussi favoriser des stationnements aux terminus des lignes d'autobus et de métro pour inciter les usagères et les usagers d'automobiles privées à fréquenter le transport en commun.

Enfin, à notre avis, il devrait y avoir une autorité régionale pour le transport en commun. Nous pensons que les structures actuelles tiennent plus de la structure géopolitique et administrative que des réalités du transport. Ce sont des structures qui, à notre avis, sont dépassées et qui donnent lieu à des querelles désolantes.

On a plus souvent l'impression d'assister à un combat entre des belligérants qu'à des discussions entre des élus responsables des transport publics et de leur organisation.

Nous pensons que, bien sûr, il y a des effets quand les Lavallois et les Longueuillois empruntent le transport en commun sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, mais nous pensons aussi que le principe "pas de taxation sans représentation" doit être conservé. C'est pour ça que nous pensons qu'il faut envisager une autorité régionale pour le transport en commun.

(17 h 30)

Enfin, nous pensons qu'il faut améliorer le réseau routier, que la modernisation de la Métropolitaine est évidemment indispensable, mais à cet égard, nous pensons qu'il faudrait peut-être envisager de mettre à contribution le camionnage industriel et commercial qui est un grand destructeur des routes, il faut le dire. Il faudrait probablement s'inspirer du principe qui nous guide dans les questions d'environnement, selon lequel on parle du "pollueur-payeur", il faudrait peut-être envisager le "destructeur-payeur".

Nous pensons donc que, pour le gouvernement du Québec, c'est une question de cohérence, non pas seulement en fonction des besoins d'aujourd'hui, mais également en cohérence avec les choix de l'avenir. Le gouvernement du Québec a annoncé que la protection de l'environnement et la préoccupation marquée pour le vieillissement de la population seraient des enjeux majeurs au cours des deux prochaines années. Nous pensons donc qu'à cause de la qualité de l'environnement et du vieillissement de la population, ça devient cohérent pour le gouvernement de donner priorité au développement du transport en commun.

En terminant, je vous indiquerai que la Commission mondiale sur l'environnement et le développement reconnaît que les États doivent assumer les responsabilités suivantes: premièrement, assurer la préservation des écosystèmes et des processus écologiques et, deuxièmement, prévenir ou éliminer les sources de pollution ou de dégât pour l'environnement. Nous vous demandons d'exercer cette responsabilité et de donner priorité au transport en commun.

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

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je voudrais remercier Mme Pagé ainsi que ceux qui l'accompagnent pour leur présentation qui, effectivement, fait abstraction du technique, mais s'adresse davantage et avec beaucoup d'acuité aux problèmes auxquels notre société est confrontée.

Je commencerais peut-être par une de vos dernières recommandations, qui est celle de la création d'un organisme régional de transport

Évidemment, on est dans une situation où la Société de transport de la rive sud de Montréal a la responsabilité du transport sur son territoire, donc le sud de Montréal. Pour Laval, c'est la STL, et la STCUM pour le territoire de l'île de Montréal. Cela ne rend pas toujours service à l'utilisateur. Cela provoque un certain nombre d'irritants qui font en sorte qu'on l'utilise moins et qu'on préfère prendre l'automobile.

Dans votre optique, est-ce que l'organisme régional de transport devrait planifier et aussi gérer les équipements de transport? Quand je parle de planifier, c'est bien sûr planifier son développement, planifier une meilleure publicité sur le plan de l'information au public de la disponibilité des services, éliminer les irritants de telle sorte qu'on puisse se retrouver avec une seule carte débit pour un Individu, peu importe s'il est sur l'île de Montréal, à Laval ou sur la rive sud. Ce genre d'intervention appelle davantage une structure un peu plus légère et parle davantage de planification et de coordination que de gestion des équipements. Est-ce que, dans votre esprit, ça devrait aller au-delà de cette planification et coordination? Est-ce que ça devrait aller dans la gestion aussi?

Mme Pagé: Dans notre mémoire, à la page 11, en fait nous avons laissé les deux possibilités. Nous avons dit: Cela nous prend une grande structure politique régionale où les élus sont représentés, c'est une structure démocratique qui doit chapeauter et orienter une ou des sociétés de transport public. Nous privilégions, quant à nous, une seule société de transport public parce que nous pensons qu'on ne se déplace pas que sur l'île de Montréal, à Laval ou sur la rive sud. Il y a autant sinon plus de déplacements qui se font dans le sens vertical, de Laval à Longueuil, de Montréal à Laval, de Montréal à Longueuil, de Longueuil à Laval, etc. Nous pensons qu'en termes d'économie de structures, il y aurait avantage à n'y avoir qu'une seule commission de transport. Mais si, pour des raisons qui tiennent au débat public qui se fait autour de cette question, on devait privilégier d'avoir trois sociétés de transport qui sont chargées de la gestion, nous devrions quand même avoir une seule structure régionale démocratique où siègent les élus pour faciliter ces efforts de planification dont vous avez parlé pour favoriser une meilleure utilisation des trois réseaux de transport public. Mais il nous semble quand même que ça serait bien plus satisfaisant s'il n'y avait qu'une seule société de transport.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'à votre avis, cette société ou cet organisme régional n'aurait que des élus dans son conseil d'administration?

Mme Pagé: Nous nous sommes inspirés de ce qui existe présentement, par exemple, à la

Société de transport de la Communauté urbaine. Un modèle de ce type-là nous semble un modèle qui, ma foi, a quand même donné des résultats assez satisfaisants. Donc, nous n'avons pas envisagé à ce moment-ci des bouleversements profonds à cet égard. Ce qui est important, c'est de préserver le principe qui est identifié dans notre mémoire de "pas de taxation sans représentation", mais, en même temps, de tenir compte de ce que les techniciens appellent les effets de débordement ou les effets d'étalement, ainsi de suite. Donc, cette réunion-là nous permettrait de rejoindre les deux principes importants à notre avis.

M. Côté (Charlesbourg): Sous le principe de 'pas de taxation sans représentation', est-ce que, dans votre esprit, l'usager qui paie en moyenne 33 % ou 35 % devrait être représenté dans une structure comme celle-là?

Mme Pagé: Je pense qu'on pourrait l'envisager. Dans les hôpitaux, par exemple, il y a des conseils d'administration où il y a des représentants des bénéficiaires. On a ça dans les CLSC également. On retrouve la même chose dans les collèges. Je sais qu'une organisation comme Transport 2000 a fait valoir la nécessité d'être représentée au conseil d'administration. Et c'est évident qu'il y a là une expertise qui pourrait être intéressante de tenir compte du point de vue des usagers et des usagères.

M. Côté (Charlesbourg): Abordons maintenant la question du métro, puisque vous venez prononcer en faveur d'un prolongement du métro, compte tenu du fait que l'immobilisation est plus chère mais que sur le plan du rendement, en termes d'exploitation, il y a certains avantages et que vous privilégiez peut-être davantage d'autres alternatives que celles que nous proposons dans le plan de transport, soit Montréal-Nord. Vous semblez rejeter la proposition du prolongement du métro à Montréal-Nord. Est-ce qu'il y a des raisons particulières?

Mme Pagé: Il doit y avoir une prolongation du métro vers l'est. Sur le tracé, donc sur les stations ou le suivi de cette ligne, nous n'avons pas, à ce moment-ci, à vous donner une expertise technique. Ce que nous vous disons, c'est que l'embranchement de cette nouvelle ligne ne doit pas se faire sur une ligne qui est déjà surchargée. Or, présentement ce que nous constatons le matin et le soir aux heures de pointe, c'est qu'il y a vraiment un engorgement entre Jean-Talon et Berri-UQAM. Donc, un prolongement du métro qui aurait pour effet, aux heures de pointe, d'amener encore un autre afflux de clientèle dans ce tronçon, à notre avis, va générer des problèmes importants. Il y a un moyen de prolonger le métro et de faire que ça se rabatte plutôt sur une autre station pour favoriser par exemple qu'on arrive directement

sur la ligne qui s'en va au centre-ville.

il y a aussi un effet de motivation. Moins les gens qui vont au centre-ville auront de transfert à faire dans le métro, mieux ça sera. Si on arrive, par exemple, par le biais de la ligne Honoré-Beaugrand, on n'a pas de transfert à faire, on est directement sur la ligne qui nous mène au centre-ville, alors que, si on arrive par la ligne Jean-Talon, là, on a un effet de transfert à Berri-UQAM. Et pour donner l'exemple de la CEQ, nous sommes présentement dans le nord de Montréal sur la rue Jarry, nous envisageons de déplacer notre siège social plus vers l'est et nous savons qu'en allant vers l'est, notre personnel va être plus porté à utiliser le métro pour se rendre au centre-ville parce que, en arrivant à Honoré-Beaugrand, il prend une ligne de métro et il se rend directement au centre-ville sans faire de transfert. Donc, nous pensons que cette expérience-là est un élément que vous devez considérer comme un argument de poids dans les choix que vous aurez à faire.

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, ce que je comprends dans ce cas-ci, c'est davantage l'effet dissuasif d'un changement, donc de l'intermodalité des différents réseaux dont vous tenez compte et de la surcharge de la ligne. Un critère qui avait été retenu quant au choix de prolonger à Montréal-Nord, c'est que ça permettait de desservir Montréal-Nord et Saint-Léonard, ce qui représente 60 % de la population de l'est de l'île de Montréal. C'est un peu pour tenter de desservir le nombre, cette proposition concernant Montréal-Nord, mais cela ne règle pas votre problème de surcharge et d'intermodalité.

Depuis le début de la commission, on a davantage tendance à aller vers une offre de transport plus léger que le métro. On a beaucoup entendu parler de monorail. C'est ce qui est à la mode depuis le début de semaine, semble-t-il, avec autant de succès et de sécurité pour l'utilisateur public par rapport au métro, à un coût moindre et donc avec une possibilité d'en faire plus avec le même argent. Je ne vous le demande pas sur le plan technique parce que ce n'était pas l'objectif de votre mémoire et vous l'avez fort bien dit, mais, en tant que présidente de la CEQ qui connaissez très bien le milieu montréalais et votre clientèle aussi, est-ce que vous pensez que, demain matin, un monorail pourrait avoir un certain succès sur le plan de la desserte et qu'il rencontrerait aussi l'objectif de transport en commun?

Mme Pagé: Nous voulons un moyen de transport en commun, rapide, donc efficace, qui ne pollue pas et qui s'adapte à nos conditions climatiques. Si le monorail répond à cela, ma foi, vous savez, je n'ai pas d'actions accréditives dans le métro. Ce que nous voulons, c'est vraiment une priorité au transport en commun, un transport qui soit efficace, rapide, qui ne pollue pas et qui réponde à nos contraintes

climatiques. Si, à la suite des études menées par votre ministère en collaboration avec les sociétés de transport de la région de Montréal, vous en arrivez à la conclusion que le monorail est une alternative intéressante, les Montréalais et les Montréalaises ne vous feront sûrement pas grief d'avoir un type de feront plutôt qu'un autre si les objectifs poursuivis sont atteints.

M. Côté (Charlesbourg): Dans votre mémoire, à la page 6, deux têtes de chapitre peuvent être reliées. Vous dites, en haut de la page: "La qualité des transports publics, c'est la clé." Vous dites au centre du paragraphe: "La clé, c'est la qualité des transports publics. La régularité, la fiabilité, la fréquence, le territoire desservi, la vitesse." Ce sont des éléments charnières des choix qui le rendent intéressant à utiliser puisque, finalement, il est attrayant et rapide.

Considérez-vous à ce moment-ci que l'offre de service de transport en commun sur l'île, tel qu'on le connaît actuellement, répond à ces critères-là?

Mme Pagé: Si on prend le métro, par exemple, règle générale, il est assez régulier. Sa fiabilité est également relativement bonne, encore qu'il y ait à l'occasion des pannes, mais qui sont dues plus souvent à des incidents malheureux qu'à des bris. Quant à la fréquence, on sait qu'elle est maintenant moindre pour des raisons de compressions budgétaires. Quant au territoire desservi, on sait qu'il y a toute une région qui n'est pas desservie. Quant à la vitesse, c'est rapide.

Si on considère les autobus, eh bien là, la régularité est moins certaine, la fréquence, les temps d'attente sont assez longs. D'ailleurs, les derniers sondages à cet égard sont assez révélateurs sur l'évaluation qu'en fait la population. Quant au territoire desservi, ils vont à peu près partout. Pour la vitesse, ce n'est pas très bon et, à notre avis, il y aurait moyen de régler ça, par exemple, par des voies réservées ou des mécanismes de contrôle des feux de circulation.

Donc, nous pensons qu'il y a vraiment des efforts à faire pour améliorer ces éléments. Et si on réussissait, je pense que la plupart des Montréalais et des Montréalaises feraient le même choix que les Parisiens et les Parisiennes, ils ne prendraient pas leur auto, ils prendraient le transport en commun parce qu'il serait plus économique, plus rapide et plus fiable.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends qu'on règle le problème des gens sur l'île sur le plan du transport en commun avec le métro ou avec l'autobus en répondant aux critères que vous évoquez. Cela ne règle cependant pas tous les problèmes des gens des banlieues, qui doivent aller travailler sur l'île de Montréal. Et il semble qu'il y en a un bon nombre. Sur le plan du règlement de ces dossiers, c'est clair qu'on a une offre possible de transport en commun avec la

voie réservée sur le pont Champlain et les autobus articulés qu'aura la STRSM - je pense que c'est un moyen de régler le problème - ou, éventuellement, l'estacade, en termes d'utilisation, qui est plus sécuritaire.
(17 h 45)

Que peut-on faire d'autre pour régler en particulier le problème des banlieusards qui travaillent sur l'île de Montréal?

MME Pagé: Vous aimez les comparaisons avec l'Ontario. Le gouvernement du Québec a souvent cité l'Ontario en exemple.

M. Côté (Charlesbourg): Sur le plan salarial, à plusieurs reprises.

Mme Pagé: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, je pense que tout le monde s'en sert

Mme Pagé: Je vais vous inviter à aller constater un peu ce qui se passe dans la région de Toronto, par exemple, en termes de rabattage, où on prend la population des banlieusards par du transport en commun efficace par autobus pour les amener à des terminus qui leur permettent d'avoir accès au transport en commun de Toronto métropolitain. Je pense qu'il faudrait s'inspirer de ça, que ce soit en termes de trains de banlieue ou en termes d'autobus. S'il y avait ce système de rabattage vers les stations périphériques à l'extrême, si on veut, ça favoriserait l'arrivée de ces banlieusards sur le territoire et l'utilisation du transport en commun.

Nous avons également parlé de stationnement. Parfois, compte tenu de la situation et de la résidence, 1 se peut que le transport de rabattage ne soit pas adéquat parce que ça supposerait des coûts importants. Mais s'il y avait des stationnements incitatifs aux bouches de métro, aux stations les plus importantes, on pourrait faire le choix à ce moment-là de laisser l'auto à ce stationnement et de prendre le métro. Il faudrait nécessairement s'assurer que les coûts de stationnement ne sont pas l'équivalent de ce qu'on demande dans le centre-ville pour stationner. Il faudrait qu'en termes de coût de stationnement, 1 y ait aussi une mesure incitative. Mais nous pensons que ce seraient là des mesures qui pourraient être intéressantes.

M. Côté (Charlesbourg): Pour aller à la deuxième tête de chapitre qui faisait l'objet de mon attention, c'était celle du patrimoine du transport public qui se dégrade. Vous dites que la STCUM signale que son patrimoine se dégrade, ses véhicules vieillissent, ses installations se détériorent. " Dans votre esprit, est-ce que vous constatez effectivement que des véhicules vieillissent et que les installations se détériorent? J'ai l'impression qu'on fait allusion peut-être dans certains cas à certaines stations de métro

qui ont été construites au début de l'ère du métro de même qu'aux MR-63 qui font l'objet d'une approbation dans le plan quant à une réfection. Est-ce que c'est davantage à ça que vous faites allusion à ce moment-ci ou si ça vise la flotte d'autobus?

Mme Pagé: Je dirais un peu les deux. Il y a des autobus qui sont, je ne dirais pas vétustés, puisqu'on les entretient, mais assez anciens. Et il y a le métro. Effectivement, dans les premières stations du métro, le concept était peut-être moins au point qu'il l'est présentement. Et on a constaté, ce qu'on doit dire, que ce qui se passe dans le transport public, le vieillissement des équipements collectifs, ce n'est pas une réalité qu'on constate seulement dans le transport. Donc, ce n'est pas de dire que c'est parce que, dans le transport, ils ne se sont pas occupés de leurs affaires. Il y a eu dernièrement des études assez fouillées, par exemple, de la Fédération des commissions scolaires qui montraient le vieillissement dans les écoles. C'est la même chose dans les hôpitaux. Le Québec a consenti des efforts importants pour établir un patrimoine collectif scolaire, hospitalier, de réseau routier ou de transport en commun, et, pour toutes sortes de raisons liées à la crise économique, à la récession, à des choix budgétaires aussi il faut le dire, ces équipements ont vieilli et c'est toute la question de notre patrimoine collectif qui se pose, de la préservation de ce patrimoine collectif, d'une meilleure garantie, de meilleurs investissements des sommes que nous avons injectées dans ce patrimoine.

M. Côté (Charlesbourg): Je terminerai, puisque vous avez vous-même abordé l'exemple de Toronto - à l'occasion, chacun peut tirer des exemples qui font son affaire, et je ne dis pas que vous l'avez tiré parce qu'il faisait votre affaire - en disant que, effectivement, sur le plan de l'organisation du transport en commun, Toronto est un modèle à suivre. La seule question que je voudrais vous poser est la suivante. Compte tenu du fait que des banlieues de Toronto vivent en parfaite harmonie avec le coeur de la ville de Toronto et que le coeur de Toronto est aussi fort que ses banlieues, est-ce que vous croyez cela possible dans la grande région de Montréal?

Mme Pagé: Je vous dirais que j'aimerais qu'il y ait, au Québec, harmonie entre Montréal et ses banlieues, comme il y en a entre Toronto et ses banlieues, mais j'aimerais aussi qu'il y ait harmonie entre la capitale et la métropole comme cela existe en Ontario.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ouvre un débat très intéressant. Il y a effectivement une certaine harmonie et, lorsque, à Toronto, on parle d'un plan d'investissements dans le transport public de 3 000 000 000 \$ sur 30 ans, alors

qu'on parle d'un plan d'immobilisations de 1 600 000 000 \$ sur 10 ans, je conclus que la capitale respecte à tout le moins bien la métropole et que, quant à l'attribution de ces sommes sur le plan des choix à faire, il est évident que l'ouverture de part et d'autre peut amener à des consensus tout à fait extraordinaires, et la capitale ne demande pas mieux que de s'entendre avec la métropole.

Mm» Pagé: Ce qu'il faut privilégier, à notre avis, M. le ministre, ce sont des structures qui vont favoriser tout d'abord ce rapprochement, cette concertation. C'est pour ça que nous avons parlé de structures régionales, parce que nous pensons que c'est un moyen qui permet cette concertation entre les différents milieux. Nous en avons donné les paramètres dans notre mémoire. Et je vous dirais que, comme Montréalaises et Montréalais, nous considérons que les élus municipaux, tout comme les élus provinciaux, ont le mandat de nous représenter, quel que soit le choix électoral que nous avons fait à une date ou à une autre. Et nous pensons que nous n'avons qu'à gagner quand tous les élus, qu'ils soient de la région métropolitaine ou de Québec, recherchent les solutions qui soient les plus efficaces pour répondre aux besoins des Montréalaises et des Montréalais, et également pour répondre au choix de société qui nous interpelle pour les années à venir.

M. Côté (Charlesbourg): Merci beaucoup.

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

M. Garon: M. le Président, je voudrais remercier les représentants de la CEQ, Mme Pagé, Mme Drouin et M. Saint-Denis d'être venus nous rencontrer. J'aimerais vous poser une question. Vous avez dit dans votre mémoire qu'il y a 130 000 membres dans la centrale dont 40 % dans la région de Montréal. Est-ce que vous avez des données sur le comportement des professeurs? Ce que je veux dire par comportement des professeurs, je ne veux pas dire d'inquisition, mais au point de vue transport, 40 % est un grand nombre, 52 000 est un grand nombre dans la région. En termes de banlieusards ou de gens qui demeurent à Montréal, de gens qui voyagent, qui ont l'habitude de s'établir près de l'école où ils enseignent ou de voyager, et, également, je veux dire, mais pas malicieusement, qu'on assiste à un vieillissement général dans la population et on sait que le corps professoral, je ne le dis pas comme une attaque... Est-ce qu'on observe des changements de comportement, parce qu'il s'agit d'un grand groupe, au moment où les gens sont dans une période de vieillissement et lorsqu'elles ont pris leur retraite parce que cela va être un des grands phénomènes qu'on va rencontrer durant les prochaines années, le vieillissement de

la population, alors que les données qu'on a dans le document du ministre, c'est **1966-1986**, cela ne veut rien dire par rapport à ce qui s'en vient. Je voyais des statistiques de la Régie des rentes, que j'ai citées à quelques reprises, je ne sais pas si vous étiez là. On dit que seulement 17 % des gens ont plus de 65 ans par rapport à ceux qui ont entre 20 et 65 ans et on prévoit qu'en l'an 2030, cela sera 45 % qui auront plus de 65 ans par rapport à ceux qui auront entre 20 et 65 ans. Cela veut dire un changement radical dans la composante de la société québécoise.

Au point de vue du groupe, parce que c'est un gros groupe et il n'y a pas beaucoup de gros groupes comme ça de même type professionnel, est-ce que vous avez observé des comportements?

Mme Pagé: Nous n'avons pas mené d'étude scientifique sur le comportement des membres de la centrale, qui ne sont pas seulement des enseignantes et enseignants, mais également des professionnels, du personnel de soutien, des travailleurs et travailleuses en garderies. Le premier constat qu'on peut faire c'est que c'est, bien sûr, lié au niveau de vie, en ce sens, par exemple, que nos travailleurs et travailleuses de garderies qui gagnent à peine 16 000 \$ par année, vous comprenez qu'ils n'ont pas beaucoup d'automobiles privées. Quand on arrive dans d'autres catégories d'emplois où la rémunération est plus adéquate, ils vont avoir une automobile et ils vont avoir le même comportement que l'on peut observer dans la population en général, c'est-à-dire conditionné par le même courant que l'automobile est un facteur de réussite sociale. Et constatant le phénomène d'étalement urbain et les déficiences du transport en commun pour contrer ce phénomène d'étalement urbain, eh bien, les membres de la centrale ont certainement contribué à ce que nous avons constaté, c'est-à-dire une régression du transport en commun et une progression du transport motorisé individuel. Ils ont un comportement qui est conforme à ce qu'on observe dans la région de Montréal, mais toute la question du transport est quelque chose qui dépasse le choix individuel, en ce sens que c'est vraiment un choix collectif de société, compte tenu de certains enjeux, qui va nécessairement se traduire par une éducation visant des modifications de comportement. Et c'est aussi notre rôle d'expliquer aux membres que nous représentons et à la population que l'automobile est un facteur de pollution très important, qu'il faut s'interroger là-dessus. Mais il s'agit en même temps de demander ce qu'il faut pour pouvoir renoncer à ce choix dans les distances qui sont les nôtres.

M. Garon: Vous avez semblé favoriser le métro pour Montréal. Une des choses qui se dégagent des commentaires et des observations qui ont été faits par des gens qui sont venus ici, c'est que, étant donné le vieillissement de la population, les gens qui vieillissent sont de moins

en moins portés à utiliser le métro pour un ensemble de raisons: la sécurité dans le métro, les escaliers qui manquent, le grand nombre d'escaliers à monter, peur d'aller dans le métro à certaines heures, différentes choses. On a vu par une photo dans le Journal que, des fois, il faut être fort pour ouvrir les portes. Est-ce quelque chose dont vous entendez parler à la centrale, la sécurité dans le métro, et je pense aussi en termes de vieillissement de la population?

MME Pagé: D'abord, c'est une chose de dire que nous pensons que le transport en commun est ce qu'il est important de privilégier à cause du vieillissement de la population. Nous pensons que ce doit être le métro - on ne mettra pas le métro partout, il y a des coûts très importants - mais nous pensons qu'il faut à tout le moins considérer un prolongement du métro dans une certaine partie de la ville, compte tenu du bassin de population.

Mais même si on faisait cela, il va falloir questionner certains autres éléments qui sont d'ordre technique ou de service. Il y a moyen de régler le problème de la sécurité dans le métro par des gardes de sécurité, par du personnel qui assure la sécurité. Il y a des effets techniques, il va falloir avoir plus de soucis sur les escaliers, et même penser des systèmes pour les portes, parce que je dois vous dire que, certains jours dans le métro, il n'est pas nécessaire d'être vieux pour ne pas être capable d'ouvrir les portes. Le système d'aspiration de l'air n'est pas toujours adéquat et il faut parfois se battre avec les portes. Ce sont des éléments qu'il faudra considérer, même si on faisait le choix du métro. Nous pensons, malgré tout, qu'il ne faut pas remettre en question le prolongement du métro vers une certaine partie de Montréal, compte tenu du bassin de la clientèle. Mais, en même temps, il faudra poursuivre les études techniques pour certains éléments que je viens de signaler et il faudra développer la préoccupation à l'égard de la sécurité, pas juste parce qu'il y a des personnes âgées, mais parce qu'un transport public doit aussi donner des garanties minimales de sécurité.

M. Garon: Je me disais que si les personnes âgées ont peur du métro et que les jeunes veulent prendre l'auto, cela tire des deux bords pour ne pas prendre le transport en commun. Alors, cela prend d'autre chose.

Mme Pagé: Il faut avoir des mesures incitatives. Il y a une façon d'inciter les jeunes à ne pas prendre leur auto. Il y a moyen de rassurer les personnes plus âgées sur le métro. Ce sont des choix qui interpellent les directions des sociétés de transport et les élus municipaux davantage que les élus du gouvernement, compte tenu du fait que c'est vraiment de nature, je dirais, plus immédiate. Il faut vraiment agir dans les deux sens.

M. Garon: Vous avez fait allusion au ministre qui aime ça comparer avec l'Ontario. On a remarqué que, depuis qu'il est allé faire un voyage à Paris, il nous parle de plus en plus de Paris. Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Grenoble aussi.

M. Garon: Grenoble aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Je pourrais parler de Lyon.

M. Garon: Mais en plus du transport, pensez-vous que la conception de l'habitation, les incitatifs à l'habitation, le modèle du bungalow de type américain qui est préconisé par la Société canadienne d'hypothèques et de logement depuis l'après-guerre n'a pas été un incitatif à amener les gens en banlieue, alors qu'il y a des politiques d'habitation véritablement urbaines? Je pense que, quand les gens ont analysé le dernier programme du gouvernement, il ne pouvait pas, à toutes fins utiles, s'appliquer à Montréal, à cause du nombre de maisons - je ne me rappelle pas du nombre, mais c'était de quelques centaines - parce que, selon les coûts, ça n'entrait pas dans le cadre. Que cela ait joué un rôle aussi important et si on veut changer des choses, il faut aussi rendre la ville différente sur le plan de l'habitation, des loisirs, des espaces verts, dans un ensemble de plans.
(18 heures)

Mme Pagé: Le modèle de l'étalement urbain que nous connaissons, particulièrement en Amérique du Nord, est un modèle qui est apparu après la Dernière Guerre mondiale, avec le "boom" de l'industrialisation, la société d'abondance à ce moment-là, et c'est un modèle de développement urbain qui génère des coûts très importants en termes d'impact sur la qualité de l'air, qui favorise le transport motorisé, mais cela a aussi amené pendant des années une conception de l'urbanisme très déficiente en termes de qualité de vie dans les milieux urbains. Vous avez parlé des espaces verts, on pourrait parler de l'habitation. Et, bien sûr, il y a plusieurs mesures qui peuvent être envisagées pour rendre la ville plus intéressante à habiter. À cet égard, je vais encore vous inviter à vous procurer le rapport de la commission mondiale sur notre avenir à tous, où 1 y a des chapitres qui traitent spécifiquement de l'aménagement urbain, de l'effet que les choix que nous avons faits ont sur le plan de l'urbanisme. C'est la même chose pour René Dumont dans un livre intitulé *L'utopie ou la mort*, où il nous parle justement des choix que les sociétés industrialisées ont faits dans leur urbanisation et de l'impact que cela a sur la protection de l'environnement et le développement des sociétés sous-développées.

Je pense qu'il y a là-dedans des indications qui devraient amener le gouvernement à poser la

question en termes de politique globale de développement urbain, qualité de vie, espaces verts, protection contre le bruit, assainissement de l'air, habitation, incitation aussi à habiter la ville sur le plan économique, freiner la spéculation immobilière, toutes des réalités intimement liées - je vous le disais tantôt - car, parler de transport, c'est plus que parler de déplacement, c'est vraiment parler de choix de société, de qualité de vie et de protection de l'environnement, et il faut vraiment voir ça sous toutes ces facettes.

M. Garon: Je vais vous poser une drôle de question. Est-ce que vous avez observé des comportements différents chez les femmes et chez les hommes, concernant le transport en commun?

Mme Pagé: Les femmes sont de plus grandes usagères du transport en commun. On vous disait tantôt que 40 % des ménages montréalais n'ont pas d'autos. Et dans les ménages où il y a une auto et où les deux partenaires du couple voyagent, c'est très souvent la femme qui utilise le transport en commun et l'homme qui garde l'automobile. Il faut aussi constater que la plupart des familles monoparentales, donc des familles qui ont des revenus faibles, qui n'ont pas les moyens d'avoir une automobile, sont des familles qui sont, la plupart du temps, sous la responsabilité d'une femme, ce qui explique que la grande majorité des usagers sont finalement des usagères.

M. Garon: Le pourcentage - je n'ai pas vu de données là-dessus - de Montréalais qui n'ont pas d'automobile...

Mme Pagé: 40 %.

M. Garon: Oui, 40 %. Reliez-vous ça à 100 % à l'indice de richesse ou à un certain choix d'un certain nombre de personnes? Je sais que M. Parizeau a choisi un jour de ne pas conduire d'automobile, parce qu'il trouvait qu'il perdait son temps à conduire une automobile et qu'il aimait mieux lire pendant le transport, mais ça ne veut pas dire qu'il est représentatif, en ce sens-là, des Montréalais. Est-ce qu'il y a un certain nombre de personnes ou un pourcentage... Avez-vous quelques données sur le nombre de personnes qui ont fait le choix de ne pas avoir d'automobile ou si vous reliez ça, dans un très grand pourcentage, à l'indice de richesse?

Mme Pagé: Il y a certainement des choix. Il y a certainement des personnes qui ont fait le choix de ne pas avoir d'automobile, compte tenu de l'endroit où elles vivent à Montréal, du secteur dans lequel elles habitent, qui serait très bien équipé en transport en commun, par exemple, où il n'y aurait pas de stationnement, ou encore des personnes âgées ou malades qui

décident de ne pas avoir d'automobile, mais il y a certainement un lien direct à faire avec la richesse, parce que, lorsque vous constatez le nombre de ménages sur le territoire de la communauté urbaine qui ont une auto, c'est plus élevé que le nombre de ménages qui ont une auto à Montréal. Par ailleurs, le revenu familial sur le territoire de la communauté urbaine est plus élevé que le revenu familial sur le territoire de la ville de Montréal, ce qui veut donc dire qu'au-delà des choix personnels, au-delà des facilités de transport en commun pour les Montréalais, il y a certainement une relation de cause à effet entre le niveau de revenu et le choix d'avoir une automobile, surtout quand on pense au conditionnement publicitaire qui est fait par les constructeurs d'automobiles pour associer l'automobile à la réussite, au succès. Il y a même eu des années, quand on autorisait la publicité sexiste, où c'était associé à la séduction. On est sorti de là, mais on est encore avec l'automobile, facteur de succès et de réussite.

M. Garon: Au fond, si le gouvernement voulait avoir une politique sociale qui devrait privilégier le transport en commun...

Mme Pagé: C'est ce que nous pensons et nous pensons que, de plus, le gouvernement serait cohérent parce qu'il dit lui-même que les défis des prochaines années sont la protection de l'environnement, le vieillissement de la population, et à notre avis, ce sont deux raisons qui justifient la priorité qu'il faut accorder au transport en commun.

M. Garon: Je vous remercie.

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

M. Dufour: J'aurais juste une question à poser à la Mme la présidente concernant la ligne de métro vers Montréal-Nord, vous ne semblez pas la favoriser? On a eu une démonstration - il faut dire que le gouvernement n'est pas vite - voilà deux ans, alors qu'un certain nombre d'intervenants sont venus nous parler, surtout le maire de Montréal-Nord qui disait que c'était un facteur de progrès, de développement, d'avoir un métro et il donnait les indices de pauvreté, la qualité de vie des gens par rapport au reste de la région de Montréal. Vous ne semblez pas favoriser le développement du métro. Vous nous dites qu'il va y avoir un engorgement. Par contre, quand on va dans les grandes villes, pas trop souvent, à Paris, par exemple, les gens transfèrent d'un métro à l'autre. Il y a des correspondances, etc. Pourriez-vous expliciter un peu plus votre attitude par rapport à ce point-là?

Mme Pagé: Tout d'abord, je ne voudrais pas vous corriger ou vous reprendre, mais je voudrais

vous signaler qu'en page 9 de notre mémoire, nous disons qu'il y a de plus en plus de personnes dans l'est et le nord-est, et donc que le métro doit s'y rendre. Je suis Montréalaise, alors, Montréal-Nord, c'est le nord-est. Donc, on n'exclut pas le prolongement vers Montréal-Nord ou Rivière-des-Prairies ou Pointe-aux-Trembles. Ce que nous disons, c'est qu'il sera important - et vous pourrez probablement en parler beaucoup plus facilement avec les représentants de la société de transport quand ils viendront vous rencontrer là-dessus - à notre avis de ne pas surcharger la ligne qui est déjà engorgée entre Jean-Talon et Berri-UQAM. Cela préservé, ça ne dispose pas du prolongement ou du tracé que pourrait avoir ce prolongement. C'est plus, finalement, à quelle ligne on va raccorder cela. Nous disons qu'il y a vraiment un problème d'engorgement entre Jean-Talon et Berri-UQAM aux heures de pointe, mais, quand on tient compte de cela, après, toutes les possibilités sont là. Il s'agit d'asseoir les personnes les plus spécialisées sur ces questions - les techniciens, les fonctionnaires du gouvernement et de la société de transport - et de voir finalement quel est le tracé qui permettra de desservir les besoins de la clientèle, mais également de ne pas surcharger le tronçon de ligne qui est déjà surchargé. Et nous suggérons de penser quelque chose qui éviterait le transfert, parce que c'est un incitatif quand on n'a pas de transfert à faire.

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

M. Garon: N'étant pas Montréalais de naissance, mais ayant eu à aller souvent à Montréal, j'ai une autre question à vous poser pour voir votre réaction là-dessus. Quand on regarde la carte du transport, tout le monde dit que le transport en commun est beaucoup mieux développé dans l'ouest que dans l'est, alors que, normalement, les gens qui ont le plus besoin de transport en commun, comme vous venez de le dire, sont les gens les moins fortunés qui sont plus dans l'est que dans l'ouest. Comment expliquez-vous qu'historiquement, on a développé plus le transport en commun de la région montréalaise dans l'ouest que dans l'est?

Mme Pagé: Je pense qu'il y a eu des choix politiques. À un moment donné, il y a des élus qui ont fait des pressions. Je ne veux pas dire qu'elles ne sont pas justes ou justifiées, mais je pense qu'à un moment donné, dans ces questions-là, il y a des considérations d'ordre politique qui sont davantage prises en considération. Pourquoi y a-t-il un métro à Outremont et qu'il n'y en a pas encore à Rivière-des-Prairies ou à Pointe-aux-Trembles? Ce n'est certainement pas à cause du seuil de revenu des personnes résidant dans ces endroits ou pour des considérations de bassin de clientèle. Ce sont d'autres

questions qui ont prévalu. Je pense que c'est un genre de questions qu'il faut maintenant se poser, au moment où on envisage des développements, que d'avoir ce souci de faire un choix démocratique, c'est-à-dire un choix qui va favoriser une clientèle donnée et ses besoins: les étudiants qui ont à se déplacer, les personnes âgées, les femmes avec de jeunes enfants, les travailleurs et travailleuses qui ont un seuil de revenus qui ne leur permet pas d'avoir une automobile. Je pense qu'il faudra considérer cela pour ne pas avoir que des choix politiques, dans le sens le plus restrictif du mot, mais des choix politiques dans le sens noble du mot, c'est-à-dire des choix qui tiennent véritablement compte des besoins de la population.

M. Garon: Si on parlait de rééquilibrer les choses à Montréal, le gouvernement ne ferait pas d'erreur en favorisant maintenant les investissements dans l'est plutôt que dans l'ouest? Ce serait encore sur le plan social du meilleur partage des ressources.

Mme Pagé: Il y a des besoins aigus dans l'est. Je pense que, si vous avez le loisir d'écouter le représentant de Transport 2000, M. Chartrand, il faisait tout récemment une intervention là-dessus pour dire qu'il y avait des besoins dans l'est qu'il fallait combler. Plusieurs groupes populaires sont intervenus en ce sens au cours des derniers mois et des dernières années. Il y a même certains maires, comme M. Ryan, qui disent que, dans cette région, on a besoin de développement. Je suis certaine que MM. les députés Gobé et Parent pourront témoigner des nécessités du développement du transport en commun dans l'est et le nord-est de l'île de Montréal. Il y a des besoins qui sont identifiés, et il faudra réussir à les satisfaire.

M. Garon: On a l'impression que le député de Mille-Îles parle plus fort.

Une voix: Oui, il pousse plus fort.

M. Garon: Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. Je tiens, au nom de tous les membres de cette commission, à remercier Mme la présidente ainsi que les gens qui l'accompagnent, pour leur apport aux travaux de cette commission.

Ayant maintenant épuisé notre horaire pour aujourd'hui, la commission ajourne ses travaux à 10 heures demain matin.

(Fin de la séance à 18 h 10)