



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" (3)

Le jeudi 26 janvier 1989 - No 58

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Reçu le
10/04/89

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Communauté urbaine de Montréal	CAE-2739
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	CAE-2771
Chambre de commerce de Montréal	CAE-2783
Regroupement des gens d'affaires de l'est de Montréal et région	CAE-2794
Comité de citoyens et citoyennes pour le transport en commun à Pointe-aux-Trembles	CAE-2804
Groupe SECOR	CAE-2813
Union des producteurs agricoles	CAE-2823

Intervenants

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

M. Marc-Yvan Côté
M. Jean Garon
M. André Boulerice
M. Jean-Claude Gobé
M. Francis Dufour

- * M. Michel Hamelin, Communauté urbaine de Montréal
 - * M. Jean Doré, idem
 - * M. Peter Yeomans, idem
 - * M. Robert Perreault, Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal
 - * Mme Louise Roy, idem
 - * M. Serge Godin, Chambre de commerce de Montréal
 - * M. Luc Lacharité, idem
 - * M. Charles Argento, Regroupement des gens d'affaires de l'est de Montréal et région
 - * M. Richard Chassé, idem
 - * M. Jean-Claude Blanchard, idem
 - * M. Richard Brunet, idem
 - * M. Richard Dorval, idem
 - * Mme Suzanne Rousseau, Comité de citoyens et citoyennes pour le transport en commun à Pointe-aux-Trembles
 - * M. Bernard Lauzon, idem
 - * M. Yves Rabeau, groupe SECOR
 - * M. Daniel Denis, idem
 - * M. Jacques Proulx, Union des producteurs agricoles
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

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

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1060, Conroy, R.-C. Édifice "G", C.P. 28
Québec, (Québec)
G1R 5E6 tél. 418-643-2754

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le jeudi 26 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)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend donc ses travaux, ce matin. Je rappelle le mandat de la présente commission qui est de procéder à des consultations particulières dans le cadre de l'examen des volets "Développement du réseau autoroutier" et "Projets de développement du réseau de transport collectif du plan d'action 1988-1998 intitulé Le transport dans la région de Montréal.

M. le secrétaire, est-ce que vous avez des remplacements, ce matin?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Baril (Rouyn-Noranda-Témiscamingue) est remplacé par M. Bélisle (Mille-Îles); M. Camden (Lotbinière) est remplacé par Mme Cardinal (Châteauguay); M. Charbonneau (Verchères) est remplacé par M. Gendron (Abitibi-Ouest); M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) est remplacé par M. Gobé (Lafontaine); M. Middlemiss (Pontiac) est remplacé par M. Parent (Sauvé); M. Paradis (Matapédia) est remplacé par M. Trudel (Bourget); M. Poulin (Chauveau) est remplacé par M. Joly (Fabre) et M. Thérien (Rousseau) est remplacé par Mme Dougherty (Jacques-Cartier).

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

Alors, ce matin, nous avons prévu trois intervenants, c'est-à-dire trois groupes. D'abord, à l'horaire, nous avons, de 10 heures à 11 heures, la Communauté urbaine de Montréal; de 11 heures à midi, la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal et, de midi à 13 heures, la Chambre de commerce de Montréal.

Cependant, à la suite d'une entente entre les deux groupes parlementaires, il a été convenu de permettre un peu de flexibilité. Donc, à l'intérieur des fonctions qui me sont dévolues, j'essaierai d'accorder à la Communauté urbaine de Montréal, autant qu'à la ville de Montréal, un peu plus de temps, peut-être une période de 30 à 40 minutes, selon le cas. Cependant, je demanderais bien sûr à tous les intervenants d'essayer d'être le plus concis possible.

M. le secrétaire, vous avez deux remplacements additionnels.

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. Mme Juneau (Johnson) est remplacée par M. Boulerice (Saint-Jacques) et M. Paré (Shefford) est remplacé par Mme Harel (Maisonneuve).

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci, ça va pour les remplacements.

J'ai demandé qu'on fasse toute la lumière

sur la commission, M. le président, et, en espérant que la tempête à l'extérieur ne se transportera pas au salon rouge, je souhaite la bienvenue au président de la communauté urbaine, à M. le maire de Montréal, de même qu'aux maires et élus qui vous accompagnent. J'espère que cette commission et les travaux que nous avons à effectuer ensemble ce matin seront des plus fructueux et des plus positifs.

Alors, sans autre préambule, j'inviterais M. le président de la Communauté urbaine de Montréal, M. Hamelin, à nous présenter les gens qui l'accompagnent et, par la suite, d'y aller avec la présentation du mémoire. Il y aura une période de discussion, normalement des blocs de 20 minutes pour le parti ministériel et aussi pour le parti d'Opposition, qu'on essaiera de gérer dans le temps et de répartir également.

Alors, M. le président.

Communauté urbaine de Montréal

M. Hamelin (Michel): Merci, M. le Président, M. le ministre, mesdames et messieurs de la commission, la présence à mes côtés du maire de Montréal, M. Jean Doré, du président de la commission du transport en commun de la Communauté urbaine de Montréal, M. Peter Yeomans, maire de Dorval, de Mme Thérèse Daviault, vice-présidente de la commission du transport en commun et conseillère à Montréal, de M. Hubert Simard, président de la commission de l'aménagement, témoigne de l'importance de l'enjeu de cette commission parlementaire devant laquelle nous déposons unanimement - je le souligne - les conclusions de la communauté. Je voudrais, à ce stade, excuser deux de nos collègues qui sont probablement retardés par la mauvaise température et qui devraient se joindre à nous: M. Bernard Lang, maire de Côte-Saint-Luc et président de la conférence des maires, et M. Raymond Renaud, maire de Saint-Léonard et vice-président de la commission de l'aménagement.

Je veux tout d'abord remercier la commission qui nous donne l'occasion de présenter la position de la Communauté urbaine de Montréal en ce qui concerne l'avenir du transport. Ce dont nous voulons vous parler aujourd'hui, c'est du contenu du plan d'action et des priorités pour les dix prochaines années. Par ailleurs, je dois relever également le fait qu'on a parfois accusé les maires de banlieue de la communauté urbaine de faire cavalier seul à certaines occasions. Et, parallèlement, on a accusé, et encore plus souvent dans le passé, la ville de Montréal de mener de façon exclusive certains dossiers majeurs. Je suis en mesure de vous affirmer aujourd'hui que mes collègues de banlieue et de la ville de Montréal ont collaboré de façon

constante et soutenue à la préparation du mémoire qui reflète les priorités de toute la Communauté urbaine de Montréal.

Dans cet édifice du parlement où délibère l'Assemblée nationale, tout chacun ici présent sait que les consensus ne sont pas faciles à atteindre. La Communauté urbaine de Montréal a réussi à rassembler les élus autour d'une vision commune de son avenir et a atteint ce consensus. Ce que nous déposons devant vous ce matin, ce n'est pas le mémoire d'une ville, ce n'est pas le mémoire d'une île, mais bien les orientations de la communauté urbaine qui définit les priorités pour le développement de la grande région métropolitaine.

Vous avez entendu beaucoup de personnes depuis le début de vos travaux. On vous a proposé plusieurs idées, plusieurs projets. Mais voilà! Vous nous conviez à un exercice de priorités pour les dix prochaines années. Or, ces dix prochaines années seront marquées d'une stabilité démographique. Je relisais encore hier les chiffres officiels du gouvernement concernant la population de la Communauté urbaine de Montréal, 1 752 000 au dernier décret, et c'était le même nombre l'année précédente. Il y a donc une certaine stabilité de la population.

La Communauté urbaine de Montréal a fait ses devoirs et elle a établi les priorités qui vont assurer le développement économique de la communauté, de la région et, forcément, de tout le Québec. Les priorités que nous vous présentons présupposent qu'il faut réaliser certains projets avant d'autres, sans toutefois éliminer ces autres projets, tout en respectant une enveloppe budgétaire suffisante, mais évidemment raisonnable. Tel est l'esprit qui nous anime dans ce débat que nous voulons aborder avec franchise, avec sérénité et avec ouverture d'esprit.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, je voudrais relever deux expressions qui sont souvent reprises dans les discours des intervenants, deux expressions qui n'ont l'air de rien, mais qui peuvent changer beaucoup de choses: l'étalement urbain et la qualité de vie. Nous sommes contre l'étalement urbain et les coûts qu'il entraîne, surtout évidemment dans une période de stabilité démographique comme je viens de mentionner. Nous sommes d'accord, cependant, avec le développement planifié des centres urbanisés. Nous sommes tellement d'accord avec cette idée que c'est ce que nous proposons dans le schéma d'aménagement de la communauté par le développement de sous-centres sur le territoire. Le développement planifié, nous le proposons encore lorsque nous appuyons l'option préférable d'aménagement qui veut consolider les centres-villes de Montréal, de Longueuil et de Laval. Ce que nous n'accepterons jamais, c'est l'étalement urbain sauvage, désorganisé et non contrôlé, c'est l'éparpillement désordonné des années cinquante, soixante et **soixante-dix** que nous avons combattu avec l'aide du gouvernement grâce à l'option préférable

d'aménagement.

La qualité de vie, maintenant, qu'est-ce que cela signifie? Pour nous, la qualité de vie est un milieu de vie construit sur un équilibre des fonctions, avec une multiplicité de fonctions qui se voient, avec des espaces verts et des temps de déplacement raisonnables entre l'habitat, le travail, les loisirs et la culture, et surtout, à la limite, la qualité de vie est un cadre de vie sain et sécuritaire, où chacun a le choix de ses temps et de ses modes de déplacement grâce à des infrastructures qu'il a le moyen de se payer comme membre d'une collectivité. Ce que nous proposons à la région montréalaise et au gouvernement du Québec, c'est un choix politique et des priorités. Quand je dis "nous proposons", je parle des **29** maires et **maïresses**, des 29 conseils de ville, des 29 municipalités dont l'activité économique représente plus de la moitié de l'activité économique du Québec, dont les citoyens paient une large part des impôts et des taxes qui reviennent aux différents paliers de gouvernement dont, évidemment, celui du Québec.

Jamais auparavant, dans l'histoire de la communauté les **élus**, en sont-ils arrivés à des consensus aussi fermes et déterminés qui se sont maintenus depuis les premières recommandations présentées devant la commission parlementaire précédente du mois d'août 1987. Nous avons alors proposé au gouvernement une première série de recommandations. En juin 1988, j'ai remis au ministre des Transports l'objet d'un second consensus unanime des élus sur le développement des infrastructures de transport en commun. Pour une troisième fois consécutive, les élus de la communauté se présentent unis devant le gouvernement pour demander des actions en transport afin de répondre aux besoins réels de la population.

Les mois et les années passent, les discussions et les études qui sont nécessaires au départ, j'en conviens, se poursuivent. Pendant ce temps, les actions concrètes se font attendre. La congestion urbaine et les embouteillages augmentent. La pollution et les heures perdues font tristement partie du quotidien des Montréalais et même des citoyens et des citoyennes qui nous **viennent** des couronnes nord et sud. Il est temps d'agir avant que la région de Montréal n'accuse un retard irréversible face aux autres métropoles **qui**, elles, ont décidé de faire face aux problèmes de transport dans le but de relancer leur économie.

Ce retard à rattraper constitue un réel défi que nous avons à relever au cours des dix prochaines années pour revitaliser l'agglomération montréalaise, **c'est-à-dire**, encore une fois, plus de la moitié de l'économie du Québec, plus de la moitié des industries et des emplois. Ce que nous demandons au gouvernement peut se résumer de façon concrète comme suit. D'abord, concernant le développement du territoire, une priorité préalable à toute action s'impose: le gouvernement doit réaffirmer et actualiser son option

préférable d'aménagement. C'est avec fermeté que les élus de la communauté affirment à nouveau la nécessité d'avoir un cadre cohérent d'investissement et qu'ils demandent au ministre des Transports de maintenir, voire de renforcer cette option dont il a la responsabilité d'ailleurs, faut-il le souligner, à titre de ministre responsable du Développement régional.

En ce qui concerne les enjeux de développement du réseau de transport en commun, nous ne pouvons que rappeler au gouvernement le consensus unanime des 29 maires et mairesses de la communauté de juin 1988. Le gouvernement doit accorder la priorité au transport en commun sur le territoire de la communauté urbaine et dans toute la région métropolitaine afin de répondre adéquatement aux besoins des citoyens et citoyennes. Cette affirmation ne doit pas demeurer un énoncé vide de sens, mais doit plutôt amener des actions concrètes à l'est et à l'ouest de la communauté.

Nous demandons, en effet, de privilégier la desserte du nord-est du territoire par la construction de la ligne de métro numéro 7 jusqu'à Montréal-Nord et, éventuellement, jusqu'à Rivière-des-Prairies et par le prolongement de la ligne numéro 5 à Anjou. Nous demandons également de privilégier la desserte du nord-ouest par la modernisation de la ligne numéro 3 du train de banlieue Deux-Montagnes. De plus - c'est là un point fondamental du consensus de juin 1988 - le gouvernement doit réaliser simultanément la construction de la ligne de métro numéro 7 et la modernisation de la ligne numéro 3. C'était la cheville du consensus. Je souligne tout de suite que le tracé de la ligne 5 dans le nord-est, tel que proposé par le plan d'action du ministère, comporte des lacunes majeures, lacunes dont nous parlerons un peu plus loin.

Ceci dit, tout n'est pas réglé en matière de transport en commun par ces quelques projets de métro. Il faudra, d'une part, continuer à étudier des solutions réalistes aux problèmes de la desserte des secteurs excentriques et, d'autre part, mettre en oeuvre des mesures concrètes susceptibles d'accroître l'achalandage du réseau existant. Je pense ici aux parcs de stationnement incitatifs, aux campagnes d'information, à l'amélioration du service.

D'autres mesures qui relèvent des responsabilités municipales, comme les voies réservées en milieu urbain, par exemple, sont actuellement envisagées sur le territoire de la communauté. Quant aux enjeux majeurs du développement du réseau routier, il faut dorénavant régler le problème de la congestion sur le territoire, plutôt que de tenter de le contourner par toutes sortes de solutions qui ne collent pas vraiment aux besoins réels de la population et qui, dans ce sens, pourraient donner lieu à une gestion inadéquate des fonds publics.

Ce plan d'attaque signifie qu'il faut analyser d'abord des solutions qui améliorent le transport sur le territoire avant d'envisager des

projets périphériques qui s'éloignent du coeur du problème. La Communauté urbaine de Montréal fait deux recommandations principales à ce chapitre. Premièrement, Il faut accorder la priorité régionale à la révision du dossier de l'autoroute Métropolitaine. Cette voie de circulation est plus qu'une autoroute, c'est l'axe économique majeur de la région et du Québec, c'est l'élément structurant de l'industrie manufacturière de toute la région, la desserte principale d'importants secteurs industriels, autant à l'est qu'à l'ouest du territoire. L'autoroute Métropolitaine ne fonctionne plus. L'autoroute Métropolitaine est vétuste, surchargée au-delà de sa capacité, elle est congestionnée, elle est dangereuse. Consultez tous les Montréalais et Montréalaises, demandez à la population ce qu'elle pense de cette autoroute, tous vous le diront: Non seulement l'autoroute ne dessert-elle plus la population, c'est même devenu une nuisance dans le paysage montréalais. C'en est assez des milliers d'accidents qui se produisent chaque année sur l'autoroute Métropolitaine. C'en est assez des embouteillages monstres, des millions de litres de carburant brûlés en attente, de la pollution; c'en est assez des milliers d'heures perdues et des millions de dollars qu'elle consomme. Le temps est venu d'agir non pas pour réparer une structure qui ne fonctionne plus, mais bien pour repenser la conception même de cet axe économique de la communauté urbaine.

Deuxièmement, nous invitons le gouvernement à collaborer avec les municipalités de la communauté pour développer et aménager des boulevards urbains intermunicipaux qui soient intégrés à l'environnement. Ces boulevards sont essentiels au fonctionnement de l'agglomération et jouent un rôle aussi important que les autoroutes en dehors des centres urbanisés. Le grand avantage de ces boulevards, c'est qu'en plus de constituer un élément de design urbain intéressant, ils permettent de rétablir la continuité du réseau routier, d'améliorer les liens entre les municipalités et de desservir efficacement les secteurs industriels au besoin.

Concernant les enjeux de financement du plan de transport, la communauté recommande au gouvernement, en premier lieu, de maintenir ses investissements en chiffres réels au moins au même niveau qu'au cours des dix dernières années. Par conséquent, cela signifie que le gouvernement devra augmenter substantiellement l'enveloppe annoncée dans le plan d'action 1988-1998 du ministère des Transports.

Nous demandons, de plus, au gouvernement d'ajuster sa politique de financement des infrastructures routières pour participer à la réalisation des grands boulevards urbains qui augmentent la fluidité de la circulation.

En tant qu'administrateurs publics, nous sommes conscients de l'importance des investissements auxquels devra consentir le gouvernement. C'est la situation du transport qui l'im-

pose. Devant l'état du transport dans la région, nous sommes convaincus que nous ne pouvons pas reculer devant les efforts qu'il faudra faire. Le statu quo et l'inaction sont un recul lorsque l'on considère les problèmes que nous vivons dans la région. C'est pourquoi la communauté a analysé de nouvelles sources de financement dans le but d'accorder la priorité au transport en commun et de décourager l'utilisation abusive de l'automobile en milieu urbain. À la suite de cet exercice, la communauté recommande d'utiliser une partie de la taxe sur l'essence comme source de financement et, si nécessaire, une partie des droits d'immatriculation.

Voilà, en bref, les recommandations de la communauté qui, je dois le dire, ne correspondent pas toujours aux orientations du plan d'action du ministère et vont même parfois beaucoup plus loin et dans des directions absentes du plan. Dans le but de faire progresser la discussion, je procéderai maintenant à une évaluation du plan d'action.

Le plan de transport du ministère contient certains projets d'investissement qui sont certainement bienvenus dans la région métropolitaine. Cependant, ce plan d'action proposé ne répond pas à nos besoins sous plusieurs aspects. Ainsi, je souligne quatre projets importants qui font ou qui devraient faire partie du plan d'action: la desserte du nord-est du territoire, la réfection de l'autoroute Métropolitaine, les autoroutes de contournement et, enfin, les grands boulevards urbains.

En ce qui concerne la desserte du nord-est, le ministère a présenté un tracé de prolongement de la ligne 5 dans le nord-est qui comporte trois lacunes majeures: ce tracé risque de créer un engorgement sur la ligne 2 entre les stations Jean-Talon et Berri-UQAM; le tracé ne correspond pas aux objectifs de la communauté urbaine concernant le pôle de développement Anjou-Saint-Léonard qui apparaît au schéma d'aménagement et, enfin, il ne respecte pas la position unanime des élus telle qu'exprimée en juin 1988.

La réfection de l'autoroute Métropolitaine, telle que proposée dans le plan d'action du ministère, ne règle pas le problème de fond de cette artère stratégique, comme je l'ai exposé précédemment. L'axe économique majeur du Québec que constitue ce corridor est-ouest est desservi par une autoroute vétuste et dangereuse, je me dois de le rappeler. Une simple réfection de l'autoroute ne régie pas les problèmes d'une artère majeure qui occasionne le plus grand nombre d'accidents au Québec par année: 2100. La congestion et les problèmes de pollution qui s'ensuivent, les embouteillages monstres qui font tristement partie de la réalité quotidienne causent des pertes de plus de 6 000 000 d'heures, au coût de 23 000 000 \$, et une consommation inutile d'environ 25 000 000 de litres d'essence, ce qui représente 13 000 000 \$ annuellement.

Le défi des métropoles dans l'avenir, c'est

de répondre efficacement aux besoins des entreprises et des usagers en transport. La communauté estime qu'avant tout projet routier dans la région il faut régler le problème de l'artère centrale la plus importante du Québec. C'est pourquoi la communauté urbaine demande que l'on recherche une solution globale aux problèmes de l'autoroute Métropolitaine. À ce titre, la Communauté urbaine de Montréal est prête à investir dans une étude conjointe avec le gouvernement du Québec sur cette autoroute. (10 h 30)

Quant aux autoroutes de contournement, le ministère propose l'autoroute 30, à court terme, et l'autoroute 440, à long terme. Bien que nous reconnaissons que ces projets peuvent être intéressants pour les régions qu'elles traversent en tant qu'autoroutes de desserte, aucune étude ne vient appuyer leur nécessité comme autoroutes de contournement. Rien ne permet de justifier l'utilisation de sommes aussi importantes, alors que des projets plus prioritaires sont en attente. À titre d'exemple là-dessus, on estime que 15 % du trafic commercial de l'autoroute Métropolitaine est du trafic de transit dans la section est-ouest pour aller rejoindre les Maritimes et l'Ontario. On n'aurait qu'à penser, par exemple, à une signalisation adéquate qui ferait qu'à partir de Québec cette circulation pourrait prendre l'autoroute de la rive nord, la 640, l'autoroute 13 et reprendre la 40 par la suite. L'autoroute de contournement existe déjà pour une partie du trafic commercial, et on peut même dire qu'elle est sous-utilisée, en tout cas, pour la partie de l'autoroute de la rive nord et de la 640.

Enfin, les boulevards urbains sont essentiels au fonctionnement de l'agglomération. Puisque notre territoire ne permet pas de construire de nouvelles autoroutes, la communauté entrevoit une expansion de ses artères intermunicipales qui faciliteront les déplacements de biens et services et stimuleront ainsi le développement de notre secteur Industriel et commercial. Malheureusement, le plan du ministère ne tient pas compte de cette réalité. C'est pourquoi nous proposons que le gouvernement participe au financement de ces boulevards sur le territoire.

Les grands enjeux de l'heure en ce qui concerne le développement du territoire peuvent se résumer ainsi: maintenir le poids démographique de la communauté afin de contrer la sous-utilisation des infrastructures et équipements existants. C'est bien clair que le phénomène d'étalement urbain entraîne une multiplicité des infrastructures et une sous-utilisation des Infrastructures présentement en place sur le territoire. Redévelopper, aux plans manufacturier, industriel et résidentiel, la zone est du territoire. À ce sujet, des actions gouvernementales ont été entreprises, 225 000 000 \$ seront fournis par les trois niveaux de gouvernement pour la relance de l'est. Il ne faudrait pas qu'en même temps on nuise à cette relance de l'est du territoire. Revitaliser, revaloriser la zone centrale et, enfin,

améliorer l'attrait et la compétitivité aux plans national et international de la région métropolitaine auprès des investisseurs dans un contexte d'ouverture des marchés.

Après une période difficile au plan démographique, la Communauté urbaine de Montréal a connu une stabilisation au cours des dernières années. Il existe sur notre territoire un potentiel de développement résidentiel, commercial et industriel immense. Ainsi, près de 2370 hectares de terrain sont disponibles pour l'habitation et pourraient accueillir près de 50 000 nouveaux logements. Environ 15 % du territoire est encore disponible pour de nouveaux développements; 25 % du centre-ville est disponible également et demande à être développé.

Les municipalités prévoient la construction, d'ici à trois ans, d'environ 700 000 mètres carrés d'espaces commerciaux et de bureaux dans les zones est et ouest. Cela équivaut à la création de 31 000 emplois. Au schéma d'aménagement, on prévoit qu'un peu plus de 50 % des terrains vacants seront affectés à l'industrie, principalement dans l'est et dans l'ouest, ce qui créera 25 000 emplois manufacturiers additionnels.

Face à ces tendances positives qui se manifestent et aux besoins pressants de la région, nous convions le gouvernement à partager une vision commune de l'avenir du Montréal métropolitain. Les investissements en transport sont déterminants et vont orienter le développement futur de la communauté. Ce ne sont pas des investissements neutres et sans effets; au contraire, nous avons acquis la conviction que la communauté se situe à un stade stratégique de son développement où les mauvais choix ou, encore, l'absence de choix tout simplement pourraient atteindre, de façon irréversible, sa vitalité économique et, donc, celle de l'ensemble du Québec.

Le plan du ministère des Transports, qui prévoit des investissements de l'ordre de 1 662 000 000 \$ pour la période 1988-1998, se révèle insuffisant pour répondre aux besoins. Je vous rappelle seulement que, durant la période 1977-1986, le gouvernement a investi en dollars de 1988 plus de 2 187 000 000 \$ en transport. Pour la Communauté urbaine de Montréal, tout plan de transport devrait au moins maintenir l'effort consenti au cours des dix dernières années. C'est donc plus de 2 000 000 000 \$ qui devront être investis au cours de cette période.

Je veux simplement ajouter, avant de conclure, que dans l'ardeur des débats parfois passionnés qui nous animent, au milieu de la mêlée que provoque l'échange d'idées et d'opinions, les solutions ne sont pas faciles à trouver. Dans de telles situations, il n'y a pas de milliers de solutions, il n'y en a qu'une seule: maintenir la sérénité dans les débats, ce qui permettra d'établir un véritable "partnership". En ce sens, c'est à un dialogue que je vous convie dans le plus grand intérêt de la population que nous représentons tous. *Merci*

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci, M. le président. Est-ce qu'il y a d'autres interventions de votre côté à ce moment-ci? Non. Cela va. On va débiter avec des blocs d'environ 25 minutes du côté ministériel et du côté de l'Opposition et, s'il y a lieu, on essaiera de travailler à l'intérieur de ces enveloppes-là. Sans plus tarder, M. le ministre des Transports.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je suis extrêmement heureux que l'on puisse, évidemment, discuter directement. Je pense que c'est le souhait de bien des gens depuis déjà fort longtemps afin de tenter de trouver les terrains d'entente possibles sur un plan de transport qui, inévitablement, comme vous l'avez dit, risque de façonner une bonne partie du visage de la grande région de Montréal au cours des dix prochaines années.

Je veux tout de suite rassurer M. Hamel in ainsi que ceux qui l'accompagnent. M. Lang vient d'arriver, ayant peut-être été retenu un petit peu par la température. Malgré mes qualités d'organisateur, en aucun temps je n'ai eu autant d'influence pour commander une tempête et pour débloquer la route.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, la présentation faite ce matin par M. Hamelin au nom de la Communauté urbaine de Montréal - je pense qu'il a pris soin de le préciser dès le départ - représente une position unanime de la communauté urbaine, et j'en conviens. Je pense que c'est une bonne chose puisque nous pourrions effectivement discuter un ensemble de sujets extrêmement importants à la lumière de tout ce qui s'est passé à la commission parlementaire du mois d'août 1987, puisqu'il y a eu des documents déposés au nom de la communauté urbaine, de même que dans le plan de transport et à nouveau aujourd'hui, par une proposition que vous déposez, qui va dans le sens de ce que vous aviez déposé en 1987 et qui va, d'après mon évaluation, un petit peu plus loin.

C'est donc, à n'en point douter, un des moments forts de cette commission parlementaire puisque tout le monde a situé ça dans un rendez-vous très historique où la rencontre des transports et la rencontre des hommes fera en sorte qu'on règle les problèmes de transport. C'est ce que je souhaite au plus haut point.

Permettez-moi de passer à ce qui est prioritaire, c'est peut-être là l'enjeu principal, et, par le fait même, de tenter de suivre la chronologie de votre présentation pour voir où sont les points de convergence. Je suis très heureux, pour l'une des rares fois, j'ai entendu dans vos propos que vous n'étiez pas toujours d'accord avec le plan. Cela laisse supposer - et je suis très heureux de l'entendre pour une première fois - qu'il y a des éléments dans le

plan qui peuvent être bons. Je vous en remercie.. On va tenter d'aller voir ce qui nous rassemble et ce qui nous sépare. Donc, allons à la priorité.

Comme vous le dites et comme on le dit aussi, priorité au transport en commun. C'est là-dessus que je veux d'abord qu'on s'entende et on prendra, quant à moi, le temps qu'il faut. Si ça prend mes 25 minutes, on les prendra et on reviendra au routier après, parce que c'est un élément aussi important, et au financement, parce que ça me paraît trois chapitres extrêmement importants.

En 1967, mémoire déposé par la CUM à la commission parlementaire qui s'était tenue à Montréal, demande de la communauté urbaine qui, à ce moment-là, était aussi unanime - unanimité trouvée in extremis mais, à tout le moins, unanimité - demande de 1 100 000 000 \$ pour les dix prochaines années en termes d'investissement pour la région de Montréal. Donc, lorsqu'on fait une consultation de ce type, bien sûr, s'attend à recevoir des demandes qui vont façonner le décor pour les dix années à venir, puisque le plan veut couvrir une période de dix ans. On parle de 1 600 000 000 \$ en incluant, bien sûr, le réseau routier, mais d'environ 1 000.000 000 \$ pour le transport en commun. Vous nous dites que ce n'est pas suffisant et qu'il faudrait en ajouter et peut-être qu'on trouvera les raisons lorsqu'on étudiera les dossiers un à un.

Ce que je vais tenter de faire, c'est de bien situer chacun des éléments du plan. On va voir qu'il y a des éléments de convergence et des éléments de divergence. Quant à moi, sur le transport en commun, M. n'y a pas beaucoup de divergences et je pense qu'on peut les régler assez rapidement. Prenons d'abord le métro. Dans le plan de transport, il s'agit de la ligne 2 de Côte-Vertu jusqu'à Bois-Francis qui est incluse dans le plan de transport, on n'en parle pas beaucoup, mais on semble d'accord. Les choses sur lesquelles on est d'accord, on n'en parle pas souvent, à moins qu'il n'y ait eu des changements depuis qu'on s'est parlé. Il y a, par la suite, la ligne 5 à Montréal-Nord et la ligne 7 à Anjou. Ou inversement.

Dans le bloc de vos revendications d'août 1987, vous demandiez en Immobilisations 450 000 000 \$ qui devaient être. Puisque vous n'aviez pas priorisé à ce moment-là les Interventions, selon nos analyses et nos Informations, on avait cru en déduire que c'était pour le métro et pour le train de banlieue de Deux-Montagnes, pour équilibrer les besoins de la communauté de l'ouest et eaux de l'est. On pouvait supposer à ce moment-là que les 450 000 000 \$ étaient affectés à ces deux éléments. On a dit, après une analyse réaliste: Qu'est-ce qu'on peut faire avec les 450 000 000 \$? Il y a donc reconnaissance, dans notre plan, de 100 000 000 \$, alors que, dans votre plan, c'était de 80 000 000 \$ pour Côte-Vertu-Bois-Francis. Ce problème est réglé, on s'entend.

Sur la ligne 5, le plan d'action parle de

200 000 000 \$. alors que, si on prend les lignes 5 et 7, conformément à la volonté que vous aviez exprimée à l'époque, on disait: Pour la ligne 5 vers Anjou, c'est 101 000 000 \$ et, pour la ligne 7, 200 000 000 \$, tel que déposé dans les documents de la CUM, pour un total de presque 400 000 000 \$. Est-ce qu'on peut s'entendre aujourd'hui pour dire que la ligne 5 vers Anjou coûterait, selon nos estimations, 185 000 000 \$, alors que la ligne 7 coûterait à tout le moins, si on en croit les données de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal dans le mémoire qui suivra, au minimum 500 000 000 \$. Donc, on est davantage dans une situation où il en coûterait 500 000 000 \$, 185 000 000 \$ et 100 000 000 \$, donc 785 000 000 \$. Est-ce qu'on se comprend là-dessus⁹.

M. Hamelin: J'ai certains chiffres ici, mais le matériel roulant n'est pas inclus dans les lignes. Il faudrait que je demande...

M. Côté (Charlesbourg): Dans le mémoire de la Société de transport de la communauté urbaine, c'est 450 000 000 \$ d'immobilisations plus 156 000 000 \$ pour le matériel roulant.

M. Hamelin: Mais, à ce moment-là, en août 1987, on n'avait pas priorisé...

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Hamelin: En juin 1988, quand on a déposé, encore unanimement, à ce moment-là, on avait bien dit que ce coût était supérieur à celui qui avait été déposé en août 1987, mais que l'échéance de dix ans pouvait être retardée pour donner à peu près l'équivalent de ce qui avait été dépensé avant.

(10 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Donc, on accepterait à ce moment-ci que l'échéance de dix ans soit un petit peu plus longue, mais en y intégrant la réalisation des lignes de métro que vous souhaitez. Personnellement, je n'ai aucune espèce d'objection. Bien sûr, c'est avec grand plaisir que je pourrai le soumettre éventuellement au Conseil des ministres pour acceptation. Cela va exactement dans les orientations que le ministère souhaitait. Ce qu'on a voulu faire, c'est sur le plan de la priorité. On a dit: Compte tenu des enveloppes disponibles, ça nous apparaît être Montréal-Nord. Si on prolonge le délai, cela m'apparaît un point de convergence facilement acceptable par le ministère des Transports et qui réglerait le problème des métros dans la mesure où on irait vers une technique ou une proposition de transport pour l'est de Montréal qui serait un peu plus légère que le métro, dans la mesure où ça pourrait se démontrer. Dans ce sens, je me dis: Ouf, il y a convergence. Oui, il y a possibilité de réajustement du plan compte tenu du fait que la priorité est le transport en

commun.

Cela m'amène à ma question: Croyez-vous possible une alternative, une solution moins coûteuse et quelque chose de plus léger comme desserte de transport en commun pour l'est de Montréal et peut-être même, dans certains cas, pour la ligne 5?

M. Hamelin: Sûrement que pour l'est de Montréal il est envisagé, dans un développement ultérieur vers Repentigny, quelque chose en surface, un métro léger en surface. Pour ce qui est de la desserte du nord-est, nous continuons à privilégier le métro, le réseau tel qu'il existe actuellement parce que c'est là que nous avons quand même une des plus fortes concentrations de population. Peut-être même plus forte que sur la ligne 2 ouest.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, l'ouverture est là. Je pense qu'on pourra l'analyser ensemble, avec les officiers du ministère, quant à cette desserte possible plus légère, mais qui satisferait la clientèle dans l'est de Montréal. Je comprends que le métro demeure toujours pour vous une priorité pour la desserte du nord.

M. Hamelin: Compte tenu aussi, M. le ministre, que nous sommes dans un territoire fortement urbanisé. Je pense qu'on doit tenir compte de ce fait.

M. Côté (Charlesbourg): Assurément. D'ailleurs, c'est un peu dans ce sens qu'allait la prolongation Montréal-Nord et, éventuellement, Rivière-des-Prairies, quoique l'axe soit toujours discutable. C'était davantage l'esprit de l'orientation que ça devait prendre. Donc, à part les piastres et les cennes qui ont été actualisées, nous sommes d'accord.

Si on continue dans le plan, il y a au moins deux ou trois éléments sur lesquels le plan vous rejoint concernant le transport en commun. Il y avait par la suite un certain nombre de demandes. Rénovation des MR-63. De ce que j'ai compris, à l'intérieur du plan, il y a des sommes importantes allouées à la réfection des MR-63. C'est une décision gouvernementale, donc, de réparer des véhicules que nous payons encore aujourd'hui par le service de ta dette. La réponse à l'intérieur du plan de transport satisfait-elle vos attentes quant à la réfection des MR-63?

M. Hamelin: Concernant la réfection des MR-63, nous sommes très heureux que dans le plan de transport il y ait des sommes prévues. Ce que nous mettons en doute, cependant, c'est l'importance de ces sommes, compte tenu que la réfection va permettre de prolonger de 20 ans et plus, si possible, la vie des wagons. Il y avait une première estimation à 60 000 000 \$, mais il s'avère que cela va être beaucoup plus près de 100 000 000 \$. À ce sujet, la société de transport, qui va suivre, aura un peu plus de détails

parce que ça relève plus spécifiquement de la société.

M. Côté (Charlesbourg): Les prévisions budgétaires contenues au plan actuellement, dans le pourcentage que le gouvernement accepte, c'est à nouveau d'intervenir pour des choses qu'on continue de payer actuellement. Les sommes dévolues actuellement, ce sont des sommes qui vont dans la réparation et l'extension de vie utile de ces wagons, et qui ne retiennent pas les parties de changement à l'intérieur des wagons, mais ce sont des choses discutables et ce que je comprends, c'est que l'orientation du plan est à tout le moins satisfaisante.

M. Hamelin: On pourrait faire l'analyse coûts-bénéfices, à ce moment, il y a peut-être des économies qui se font aujourd'hui, qui risquent de se payer beaucoup plus cher plus tard.

M. Côté (Charlesbourg): Si on continue, il y a toute une série de mesures dans le plan du transport en commun qui sont intéressantes. À l'intérieur de votre demande, il y a une amélioration générale de 80 000 000 \$, pas ventilés. On s'est interrogé afin de savoir ce que c'était. On peut présumer que c'est une série d'interventions d'à peu près 8 000 000 \$ par année pendant dix ans pour toute une série de choses que nous ne pouvons évaluer actuellement. Il n'y a pas de réponse puisqu'il n'y a pas de ventilation. Si on continue, on dit: Améliorations diverses. Centre Duvernay, équipement de perception, système de contrôle MR-63, etc., pour 60 000 000 \$. Le programme régulier du ministère peut reconnaître plusieurs de ces éléments et il n'est pas nécessaire de les retenir dans le plan, c'est la partie métro. Donc, je ne sais pas si vous partagez mon constat: On peut dire qu'il y a une entente, mais il reste des modalités sur lesquelles on doit s'entendre.

M. Hamelin: Mais, là-dessus, je voudrais préciser qu'il y a des modalités quand même très importantes. On vient de faire un bout de chemin sur la desserte nord-est, où vous aviez une proposition de 5, alors qu'on avait une proposition de 5 et 7, et on pourrait joindre les deux positions. Mais il reste l'élément prioritaire suivant pour la communauté qui fait partie du consensus - je l'ai répété tantôt - la simultanéité, c'est-à-dire que les travaux soient entrepris en même temps dans l'est et dans l'ouest.

M. Côté (Charlesbourg): On y reviendra, parce que je pense qu'il faut d'abord s'entendre sur le bien-fondé de chacune des interventions et, après ça, on pourra discuter...

M. Hamelin: Je voulais spécifier que c'est vraiment...

M. Côté (Charlesbourg). • Je vous ai bien compris. D'ailleurs, j'ai pris des notes; j'ai trois belles pages de notes pour qu'on se comprenne. Alors, comme on a la chance de se parler directement, on va régler les dossiers; on va tenter d'en régler le plus possible aujourd'hui.

Deuxième dossier. Si on veut parler de simultanéité, il faut arriver aux trains de banlieue. Pour ce qui est du train de banlieue de Deux-Montagnes, ce que je comprends: on fait la proposition, vous êtes d'accord. Donc, sur le bien-fondé, je pense qu'on s'entend. Donc, un autre élément du transport en commun que vous reconnaissez à l'intérieur du plan et j'en suis fort heureux, merci.

On a ajouté dans le plan le train de banlieue de Rigaud, puisque c'est un élément extrêmement important et que ça nécessite, à l'intérieur du plan, 55 000 000 \$ additionnels. Il nous apparaissait nécessaire de l'inclure.

Sur la simultanéité des interventions, j'ai compris le message qui m'apparaît assez important, le message que vous faites au gouvernement: il faut le faire de manière simultanée, de manière que l'est ne soit pas plus mal desservi que ne le serait l'ouest. Donc, c'est une décision et ce que vous souhaitez, de ce que je comprends, c'est peut-être qu'on considère de devancer la réalisation des métros dans l'est, dans la mesure du possible, si c'est faisable sur le plan technique, de façon qu'ils soient réalisés en même temps que ce qu'on considérerait comme de la conservation en ce qui concerne le train de banlieue. L'élément qui vous accroche davantage, **c'est le fait que** le train de banlieue soit dans la conservation et que le développement se fasse ultérieurement. À tout le moins, le message est compris. C'est un message que je véhiculerai au gouvernement pour savoir si, sur le plan financier, on est capable de déboursier des sommes plus vite et si c'est faisable sur le plan technique aussi.

Donc, je continue dans l'évolution de vos demandes. Effectivement, la demande du plan de transport de 1987, en ce qui vous concerne, était une demande qui portait sur le transport en commun et non pas sur le routier et on aura l'occasion de revenir sur le routier.

Il y avait un autre élément extrêmement important à l'intérieur de votre revendication, qui était le réseau d'autobus. C'était le renouvellement du parc d'autobus. Vous avez une prévision de 205 000 000 \$ sur dix ans. Bien sûr, dans le **plan**, il n'y a pas de somme de prévue, puisqu'elle est à même le budget régulier du ministère et que ce budget régulier du ministère - planification sur dix ans - est fait à **même vos** propres données sur le plan du renouvellement de votre flotte. Donc, c'est un budget qui est dans le programme régulier, qui fonctionne normalement. Vous me direz qu'il y a quand même la subvention qui est moindre que ce qu'elle était.

M. Hamelin: Il y a 30 000 000 \$ qui manquent sur dix ans.

M. Côté (Charlesbourg): Je me réserve le plaisir d'en discuter avec ceux qui vous suivent. Je pense qu'on aura des échanges de vues fort intéressants sur ce plan et je les souhaite aussi sereins qu'avec vous. Une chose est certaine, le programme régulier étant là, c'est un besoin qui est comblé. Sur l'objectif de renouvellement de la flotte, on est d'accord. Vous dites qu'il y a un écart de 30 000 000 \$ sur dix ans qui nous sépare sur le plan du paiement. Je verrai, tantôt, avec la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, les mesures qui s'appliquent. Mais, globalement, on est dans une situation où le principe du renouvellement de la flotte d'autobus est exactement ce que vous souhaitiez dans vos demandes, mais que nous n'avons pas inclus au plan, puisque c'est un programme régulier du ministère. On se comprend bien là-dessus?

M. Hamelin: Sous réserve...

M. Côté (Charlesbourg): Sous réserve des 30 000 000 \$, bien sûr. On continue. Améliorations diverses: deux garages qui étaient un peu plus vieillots, qui avaient besoin d'être rafraîchis et de correspondre aux besoins d'aujourd'hui. À l'intérieur du plan, les deux garages sont là: 46 000 000 \$. On se comprend bien là-dessus?

M. Hamelin: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Un autre degré d'acceptation. On arrive avec un autre projet qui est celui de 94 000 000 \$ pour les ateliers, véhicules de transport adaptés, camions d'entretien et système de communications. À ce moment-là, il n'y a pas tous les éléments, mais des éléments. Je ne prends qu'à seul titre d'exemple les véhicules de transport adaptés, qui ont un programme spécifique sur le plan de leur acceptation et du renouvellement de cette flotte ou de l'ajout à cette flotte. C'est donc reconnu dans un programme régulier qui fonctionne actuellement et qui va répondre à une bonne partie des besoins exprimés là.

Donc, c'est la question que je vous pose: Lorsque j'examine le plan de transport en commun, le volet le plus prioritaire du plan, selon vous et selon nous, par rapport aux demandes que vous avez déposées au mois d'août 1987, par rapport à l'extension de votre demande que vous avez déposée en juin 1988 au moment où, quant à nous, le plan était presque terminé, je conviens que ce sont davantage des ajustements de sommes d'argent. On est dans une situation où, à tout le moins, environ 90 % des demandes à véhiculer par la communauté urbaine, d'un consensus unanime, sont incluses à l'intérieur du plan. Ce que vous souhaitez davantage

comme point important, c'est un mouvement concernant le métro que nous acceptons de faire, d'abord, et de regarder la possibilité de réaliser simultanément le métro dans l'est et la rénovation du train de Deux-Montagnes.

M. Hamelin: Ce sont effectivement deux des points majeurs qui font l'unanimité de la communauté. Il y a l'aspect que l'ensemble du plan prévoyait à un moment donné 242 000 000 \$ et que les besoins seraient de 650 000 000 \$ globalement, mais compte tenu qu'il y a une possibilité d'extension sur un peu plus de dix ans je pense, si on peut s'entendre sur le principe de la simultanéité de la 5 et de la 7, qu'il y a un grand pas de fait dans le transport en commun.

M. Côté (Charlesbourg): Sur le plan des corridors à privilégier pour le métro, je ne vois pas de problème. Sur le plan de la simultanéité, je pense qu'il y a un peu de travail à faire chez nous, d'abord sur le plan technique, afin d'examiner les possibilités et, aussi, d'établir les contacts avec l'autorité propriétaire des voies de chemin de fer qui a donné, elle, un délai jusqu'en 1992 quant à la réalisation. Dans ce sens-là, ce sont des choses que l'on devra voir. La porte n'est pas fermée, la porte est ouverte. Je suis, quant à moi, très heureux de la conclusion de ce qui devrait être votre priorité et aussi la nôtre, soit le transport en commun.

Je tourne la page sur le transport en commun. Je continue, malgré le fait qu'il ne me reste pas beaucoup de temps. J'aurais tendance à aborder le routier qui est un élément plus laborieux. Comme M. le Président m'indique qu'il me reste cinq minutes, je souhaiterais attendre que mon tour revienne parce que je pense qu'on ne réglerait pas cela dans cinq minutes, il faut un détour plus long que cela. J'aborderais peut-être à ce moment-ci la question du financement.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le maire de Montréal, vous désiriez intervenir rapidement?

M. Doré (Jean): Juste une précision, M. le Président. Je trouve que M. le ministre a fait un assez bon résumé de la discussion qu'il a eue avec le président, mais pour bien se comprendre, tout en tenant compte de la remarque du président, même s'il y a une simultanéité des travaux entre la 3 et l'est et qu'à l'est on pourrait faire des choses par étapes, il reste qu'on s'entend pour dire que c'est une entente globale sur la base des tracés tels qu'ils sont proposés par la communauté, à la charge du ministère et de la STCUM de déterminer le tracé optimal des techniciens et tout cela. C'est-à-dire que pour rejoindre le corridor nord-est, une 7 viendrait couper la 5, qui pourrait rejoindre la 1 et la 5, éventuellement, jusqu'à la ville d'Anjou pour assurer la desserte des corridors les plus denses. C'est ce que je comprends de ce que le ministre

nous dit.

Conséquemment, il y a une certaine révision de l'assiette prévue au plan de transport qui était globalement de 242 000 000 \$ et 250 000 000 \$ par rapport à - si on fait le total, y compris les éléments qui sont contenus dans le mémoire, mais qui portent davantage sur la conservation des acquis - 650 000 000 \$. Ce que je comprends, c'est que le ministre nous dit qu'il est d'accord pour envisager la simultanéité, il est d'accord pour que les corridors proposés soient les corridors retenus, quitte à optimiser, dans les faits, les tracés définitifs. Par ailleurs, tout en pouvant se faire par étapes, cela suppose qu'on revioie l'enveloppe un peu à la hausse pour tenir compte de cette entente. Est-ce que je comprends que c'est un peu ce que le ministre nous dit? (11 heures)

M. Côté (Charlesbourg): M. le maire, à quelques distinctions près. Les nuances à ce moment-ci étant enregistrées, il faut bien prendre soin de dire ce qu'on veut dire. Devant l'ouverture manifestée par M. Hamelin de pouvoir prolonger la période à dix ans, peut-être à douze ans, cela crée une ouverture sur le plan financier et c'est clair qu'on peut envisager de revoir les chiffres réels. Vous savez, quand on demande des choses, règle générale - ce n'est pas commun à vous autres, c'est commun à tout le monde - quand on veut faire passer quelque chose, on met le prix le plus ancien parce que c'est le moins élevé. À partir du moment où tu as le pied dans l'engrenage, tu dis: C'est décidé, il faut le réaliser. Et cela coûte toujours plus cher. Dans le cas des lignes de métro, à ce moment-ci, on est dans cette situation-là, mais, à partir du moment où le principe me paraît accepté quant à l'orientation que devrait prendre le métro sur le plan de ses axes de développement - le corridor sera choisi par les techniciens, et je n'en suis pas un; Ils décideront avec vous et le ministère des Transports - cela ne m'apparaît pas très difficile. J'ai dit: Oui, regardez la faisabilité de la réalisation simultanée de Deux-Montagnes. Regardez la possibilité - c'est ce que cela veut dire - sur le plan des échéances que nous avons avec la compagnie de chemin de fer qui nous a fixé 1992 comme point ultime. Dans ce sens-là, je pense qu'on est en position de régler nos problèmes de transport en commun.

M. Doré: M. le Président, quand on parle de simultanéité - là-dessus, je pense que le consensus au sein de la communauté est le suivant - c'est évident que moderniser une ligne de chemin de fer existante, l'emprise étant là, et des études ont déjà été faites, cela peut généralement démarrer. Ce qui est important, c'est qu'on ne commence pas les études et les travaux une fois qu'on aura terminé la 3. On pense que les études doivent commencer immédiatement et les travaux peuvent commencer dans une étape qui dure le

temps que cela prend pour les faire mais, une fois que les études sont faites, on amorce les travaux. Quand on parle de simultanéité, c'est que les travaux sur la 7 commencent au moment où ceux sur la 3 se poursuivent ou se terminent, et non pas dans un ordre séquentiel qui nous mènerait vers l'an 2015.

M. Côté (Charlesbourg): Monsieur, je m'excuse de ne pas avoir eu l'idée de l'exprimer aussi clairement dans le passé, mais c'était aussi clair dans mon esprit.

Le Président (M. Parent, Bertrand): À ce stade-ci, je proposerais que nous ayons un bloc de 25 minutes pour l'Opposition qui toucherait surtout au volet du transport en commun et, par la suite, on pourrait revenir sur le volet autoroutier. Le même temps que le ministre prendra pourra être accordé à l'Opposition, toujours à l'intérieur d'un temps raisonnable. Alors, on pourrait écouter l'Opposition sur ses premières questions concernant un volet qui a été touché jusqu'à maintenant.

M. le critique de l'Opposition officielle, s'il vous plaît. Je demanderais la collaboration de tout le monde. Merci. M. le critique de l'Opposition en matière de transports, M. le député de Lévis, d'abord.

M. Garon: M. le Président, je voudrais saluer les gens de la Communauté urbaine de Montréal. Vous avez été bien avisés de venir coucher à Québec. J'aurais dû faire la même chose, même si j'habite du côté sud, pas très loin d'ici, mais ce matin, cela prenait une heure et quart ou une heure et demie pour faire ce qui prend normalement une demi-heure. J'ai remarqué que le ministre a parlé de ses talents d'organisateur; il est capable de commander les tempêtes, mais il n'a pas dit qu'il y avait quelquefois des failles dans son organisation. Aux dernières élections fédérales, sa moyenne au bâton a été plutôt de zéro. Il n'a pas commandé la tempête de ce matin, il avait préféré la faire avant!

Je dois dire que, dans tout cela, nous avons beaucoup apprécié l'attitude plus conciliante de la Communauté urbaine de Montréal et moins axée sur la confrontation. Je pense que cela mérite d'être souligné. Si vous aviez eu la même attitude que nous avons eue envers vous, principalement la ville de Montréal. J'ai l'impression qu'on se serait retrouvé devant un genre d'empoignade qui n'aurait été utile à personne. Je pense que l'attitude que vous avez eue, principalement M. le maire de Montréal, permet d'avoir des débats, aujourd'hui, qui vont être sans doute plus constructifs.

Je dois vous dire que nous avons été impressionnés, du côté de l'Opposition, par la cohésion de la Communauté urbaine de Montréal. Nous n'avons pas connu cela dans notre temps. Nous aurions bien aimé cela. Nous l'avons bien souhaité, ce climat d'unité et de cohésion où les

gens ont réussi à faire des consensus au niveau régional. Je pense que c'est ce qui est souhaitable. Il serait dommage que ce consensus ne serve pas au développement de la région de Montréal. Même s'il n'y a pas un accord parfait avec les banlieues - on a même noté une absence d'animosité de leur part à votre endroit - nous croyons que le dialogue est vraiment possible dans la région de Montréal, mais on aimerait que le ministre développe la même attitude de discussion, de concertation. Je comprends qu'on est dans une période où on parle de l'anglais à l'intérieur et du français à l'extérieur, mais je pense qu'il ne faut pas adopter le principe de diviser pour régner, mais plutôt essayer de travailler dans l'esprit de concertation que vous avez développé.

On a dit que le projet de Montréal arrivait un peu tard. J'ai remarqué que le ministre n'avait pas la même attitude concernant le monorail de Laval, qui est arrivé encore plus tard. On aurait aimé qu'il ait la même attitude. On est dans une période de concertation, de discussion, même les idées de dernière minute sont bonnes. On dit souvent qu'on engage des chercheurs, mais on n'a pas toujours des "trouveurs". Il arrive souvent qu'on cherche des solutions et qu'on ne les trouve pas. Et, même si elles arrivent, elles arrivent à la dernière minute. Elles semblent être de bonnes solutions et je pense qu'elles devraient être regardées avec autant de mérite. D'ailleurs, selon un principe évangélique, les arrivées à la dernière minute peuvent être aussi valables que les arrivées des invités de la première heure. Je pense que c'est un principe que le ministre devrait pratiquer. Si on avait toutes les solutions, on ne serait pas ici, on serait tous chez nous. Tout le monde est en train de chercher des solutions pour que les gens soient plus heureux, essentiellement.

C'est pourquoi je m'affaire, ce matin, à poser des questions pour être bien sûr qu'on comprend tous la même chose. Le ministre a laissé entendre qu'il y avait une entente, j'aimerais être bien sûr de ce que vous avez compris concernant les lignes de métro dans l'est. Si ne réagit pas, ça veut dire qu'il a compris la même chose, j'imagine, et s'il réagit, c'est parce qu'il n'aura pas compris la même chose. J'aimerais que vous nous disiez ce que vous avez compris de la discussion qui vient d'avoir lieu.

M. Hamelin: M. le Président, ce qu'on a compris dans la discussion qui vient d'être faite avec le ministre, c'est que le ministre consent à adopter la position unanime de la Communauté urbaine de Montréal qui privilégie, pour la desserte du nord-est du territoire, la ligne numéro 7 jusqu'à Montréal-Nord, éventuellement Rivière-des-Prairies, dans un prochain plan de transport, et la ligne numéro 5 jusqu'à Anjou. C'est ce qu'on a cru comprendre, avec la possibilité d'un étalement dans le temps. Ce plan précis ne serait pas nécessairement réalisé en dix

ans, cela pourrait être retardé de quelques années. C'est ce que nous avons compris, ça semble avoir été bien précisé. Plus la simultanéité.

M. Garon: La simultanéité, donc une somme additionnelle nécessaire pour ces réalisations.

M. Hamelin: C'est ce que nous avons compris.

M. Garon: Les sommes additionnelles nécessaires seraient de quel ordre?

M. Hamelin: Il faudra s'entendre techniquement. Il y a la limite de 1992, mais j'ai cru comprendre que cette limite de 1992 pour la ligne 3, c'est dans le cas où rien n'est entrepris. Si les choses sont entreprises, si c'était bon jusqu'en 1992, ça pourrait peut-être être bon jusqu'en 1994, le temps que la modernisation se fasse. À ce moment-là, il s'agira de répartir ces sommes entre les deux projets, il s'agira de s'assurer que des sommes sont dépensées dans chacun des deux projets. Il ne s'agit pas d'exiger que, quand on construit un kilomètre de la 3, il faut avoir un kilomètre de métro prêt à fonctionner. Ce dont il s'agit de s'assurer, c'est que des sommes d'argent équivalentes vont être dépensées sur les deux projets. Maintenant, la réalisation dans le temps, les techniciens et les experts pourront s'y arrêter. C'est ce que nous comprenons du plan.

M. Garon: Maintenant concernant l'autre partie, dans les réunions que nous avons eues depuis mardi, la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec a fait une proposition. Selon moi, en tout cas, c'était la première fois qu'elle était faite. On a dit que ç'avait déjà été mentionné par le maire de Blainville concernant l'utilisation d'une ligne du Canadien Pacifique qui va de Sainte-Thérèse vers Montréal.

M. Hamelin: On ne l'a pas étudiée comme telle, cette solution. Je sais qu'il y a une telle ligne qui passe; elle est probablement utilisée pour du commercial. Maintenant, ça n'a pas été envisagé comme tel. Ce n'est pas venu à l'étude. Il avait été question d'une desserte de Mirabel, mais, à ce moment-là, celle-ci devrait s'orienter beaucoup plus vers Dorval, dans un premier temps, vers le centre-ville, dans un deuxième temps, mais, à notre connaissance, c'est vraiment arrivé sans aucune étude. De notre côté, ça n'a pas été étudié.

M. Garon: Ce qu'on mentionnait, c'est que le nombre de personnes à desservir serait plus important que celui d'une ligne vers Deux-Montagnes. Sur une grande partie du trajet, les gens sont déjà desservis.

M. Hamelin: La ligne vers Deux-Montagnes...

M. Garon: Le gros volume de la population est déjà desservi. On disait que le volume de population à desservir serait plus important de Sainte-Thérèse. On mentionnait Mirabel parce que la ligne du Canadien Pacifique se rend jusqu'à Mirabel, mais on ne parlait pas nécessairement de rendre ce train jusqu'à Mirabel, mais principalement autour de Sainte-Thérèse vers le centre-ville de Montréal.

M. Hamelin: Ce n'est sûrement pas à rejeter a priori, puisque la priorité de la communauté, c'est le transport en commun dans toute la région. Cependant, ce matin, nous ne sommes clairement pas en mesure de fournir des chiffres ou des données, ou même une évaluation préliminaire. Cependant, ce que je peux dire, c'est que nous ne le rejetons pas du revers de la main et nous allons sûrement demander à nos gens de se pencher là-dessus, à tout le moins pour avoir une opinion préliminaire. Ce matin, je ne suis pas en mesure et il n'y a personne de la délégation de la communauté qui est en mesure de vous donner des précisions là-dessus.

M. Garon: il a été question jusqu'à maintenant d'un organisme régional de coordination et de mettre dans cet organisme principalement les équipements qui desservent plus qu'un territoire juridique, avec une forme de représentation qui a été suggérée, dont vous avez sans doute entendu parler. J'aimerais connaître votre réaction par rapport à un organisme de coordination régional.

M. Hamelin: Disons que nous avons déjà fait connaître nos couleurs pour un organisme régional de transport. Il est clair qu'un organisme régional de transport, ayant pour but une meilleure intégration entre les divers réseaux, les déplacements interréseaux, nous apparaît une nécessité. Nous n'avions pas compris que le principe de cet ORT devait être discuté ici. Nous avons compris qu'ici il s'agissait de discuter des équipements.

Il y a un projet qui a été mis de l'avant. Pour nous, les projets devraient respecter deux conditions: la responsabilité des élus locaux et le principe d'une meilleure intégration. Le projet dont il a été fait mention cette semaine, nous n'avons pas pu l'étudier en profondeur; nous ne sommes pas prêts à en discuter de façon exhaustive aujourd'hui. Simplement un élément: la force de la STCUM au Canada et ce qui fait sa réputation dans le monde, c'est justement l'intégration qu'elle fait du réseau d'autobus avec le réseau de métro. Ce qui a été proposé faisait une dichotomie entre ces deux réseaux. Cela nous pose déjà une interrogation au départ, mais, pour ce qui est du principe d'un ORT, la communauté urbaine dit oui.

(11 h 15)

Pour ce qui est de ce qui a été déposé cette semaine, ça demande beaucoup plus d'étu-

des, à notre avis. D'autant plus - un simple élément - que les trains de banlieue ne faisaient pas partie de ce qui a été proposé cette semaine. Cela nous semble un élément assez important dans le transport régional, les trains de banlieue, qui eux sont vraiment du transport régional, alors que le métro, sur une bonne partie de sa longueur, sert aussi au déplacement local. Pour les milliers de personnes qui sont à 500 ou 600 mètres d'une station de métro, le métro n'est pas un transport régional, c'est vraiment un transport local. Il y a une foule de choses à regarder là-dedans. Pour le principe, c'est oui, mais selon ce qui a été suggéré cette semaine, nous ne sommes pas en mesure, actuellement, d'adhérer à ce projet.

M. Garon: On remarque, dans le plan du ministre, qu'il y a beaucoup de données concernant le passé, mais qu'il n'y en a pas beaucoup concernant l'avenir. En ce qui concerne les données démographiques, on parle beaucoup de 1966-1986, mais je n'ai pas l'impression que les années 1986-2006 ou 1988-1998 vont ressembler beaucoup à 1966-1986 puisque les enfants du baby-boom commencent à prendre de l'âge et que, selon des prévisions, le vieillissement de la population... La seule prévision qu'on y voit, c'est qu'il y aura une population additionnelle de 243 000, d'ici à l'an 2000. Il y a aussi un fort vieillissement de la population qui - si on regarde les données de la Régie des rentes - va être beaucoup plus fort que tout le monde ne l'imagine. Donc, quand vous regardez l'avenir, en termes d'équipement, en tenant compte que la population va vieillir considérablement - pas nécessairement selon les données du passé. Je comprends que, quand on parle d'expérience, c'est le passé mais, comme on l'a souvent dit au ministre, on serait mieux de maîtriser l'avenir plutôt que de gérer le passé - et aussi en pensant que, d'après tous les gens qui sont venus ici les personnes, en vieillissant, craignent plus le métro, sont inquiètes en ce qui concerne la sécurité du métro, les escaliers, tout un ensemble de choses, quelle est votre réflexion là-dessus, en termes d'avenir, par rapport au vieillissement anticipé de la population et le transport en commun?

M. Hamelin: Bon, écoutez, quant à la question de la crainte, chez les personnes âgées, du métro, je pense qu'il ne faut quand même pas exagérer la situation. Certaines personnes peuvent craindre le métro comme d'autres vont craindre de sortir sur la rue. Alors, je pense que cet argument, à savoir que les personnes âgées craignent le métro et que, parce qu'il y aura beaucoup de personnes âgées, on ne fera pas de métro, ne nous semble pas, en tout cas, sérieux à ce chapitre-là.

Ce qu'il faut bien dire aussi, c'est que les personnes âgées auront peut-être tendance à moins s'éloigner du centre-ville et, à ce moment-

là, auront peut-être besoin d'un meilleur service de transport en commun. Quand je serai rendu à un certain âge, j'aimerai peut-être beaucoup mieux me déplacer dans un réseau de métro, à l'abri des intempéries, une journée comme aujourd'hui, que d'être obligé d'aller attendre l'autobus ou de faire deux ou trois transferts d'autobus. Sous cet aspect-là, je pense qu'on ne peut pas décemment entretenir des craintes qui ne peuvent être fondées que dans certains cas, pour certaines personnes mais, non globalement, pour toute la population. La population vieillissante de demain est une population qui aura été habituée à prendre le métro une partie de sa vie, sinon toute sa vie. Donc, ça ne soulève pas chez nous de craintes si grandes que l'on doit envisager de ne plus construire de métro.

M. Garon: On voit, dans les notes du ministre, que le phénomène du vieillissement est beaucoup plus accentué sur l'île de Montréal. On peut donc se demander s'il y a une forte tendance, chez les gens âgés, à demeurer dans les centres urbains, et, si oui, quelles sont les conclusions qu'il faut en tirer pour les années à venir, en considérant le fait que, selon les données de la Régie des rentes, il y a 17 % des gens, actuellement, qui ont plus de 65 ans par rapport à ceux qui ont entre 20 et 65 ans? On croit qu'en l'an 2030 ça sera 45 %.

M. Hamelin: Écoutez, si on regarde le phénomène de l'étalement urbain, ce dernier est causé par l'automobile, finalement, c'est-à-dire, pas causé par l'automobile, mais l'automobile encourage l'étalement urbain, parce que les gens, à ce moment-là, ont une plus grande facilité pour circuler. Il y a souvent une deuxième automobile par foyer. Mais plus les gens vieillissent, normalement, moins ils aiment conduire. Et même, rendus à un certain âge, s'ils peuvent s'en passer, ils le font avec plaisir. Ce qui nous amène à supposer que, normalement, ces gens-là, s'ils abandonnent la conduite automobile, s'ils abandonnent la deuxième automobile parce qu'ils sont à la retraite, ils ont normalement tendance à revenir vers le centre-ville et à se rapprocher des équipements culturels, à se rapprocher, en fait, de tout ce qui peut contribuer à une qualité de vie. Ce faisant, puisqu'ils délaissent l'automobile, nous devons offrir à ces gens un transport en commun efficace.

M. Garon: C'était ça ma question. Étant donné qu'on constate que les gens de Montréal sont plus âgés, qu'ils sont nés à Montréal et qu'ils y ont vieilli, et que, si pour les gens plus jeunes, c'est un "status symbol" d'avoir l'automobile la plus sportive possible, par ailleurs, en vieillissant, ça tombe et ça s'estompe un peu, quand vous regardez vers l'avenir, anticipez-vous qu'il y aura des mouvements de population en sens inverse? Vous l'avez abordé vous-même,

mais, selon les prévisions que vous avez faites, je pense que ce sont des...

M. Hamelin: Je n'ai pas de prévisions comme telles. Je constate plutôt, un peu comme M. Tout-le-Monde, le phénomène que je viens d'expliquer. Je ne sais pas si on aurait un chiffre...

M. Doré: Non. Ce qu'on peut dire là-dessus, c'est qu'on commence à déceler une tendance. C'est un peu normal. Des gens qui ont élevé une famille et qui possèdent une maison unifamiliale de trois ou quatre chambres à coucher font le choix, à un moment donné, que cela devient grand à entretenir et que, conséquemment, il serait peut-être intéressant pour eux de se retrouver dans quelque chose de plus simple, pour un couple plus âgé. Dans bien des cas, le choix est, bien sûr, de se rapprocher non seulement des services culturels, mais, dans certains cas, des services hospitaliers et, donc, un peu du centre de la ville. Il y a une certaine tendance actuellement, mais elle n'est pas vraiment vérifiable.

Par contre, le corollaire de ce que vous dites est important, parce qu'il n'y a pas de croissance démographique prévisible et importante. En fait, les démographes nous disent que, dans la meilleure des hypothèses, on est en croissance démographique zéro, mais que, selon une hypothèse peut-être plus réaliste, on est dans une certaine situation, sur un horizon prévisible de 30 ans de décroissance, pour l'ensemble de la région métropolitaine, d'à peu près 5 %.

La question qui se pose, en ce qui concerne les choix d'aménagement qu'on doit faire - forcément, les choix de transport sont une composante essentielle du développement et de l'aménagement du territoire - c'est justement: Est-ce qu'on doit ouvrir de nouveaux secteurs au développement ou est-ce qu'on doit consolider les secteurs existants qui ont encore un potentiel de développement? C'est vrai pour l'île, mais c'est aussi vrai pour Laval, comme c'est vrai pour la rive sud. Il faut voir, quand on fait un examen de l'ensemble du potentiel de développement du territoire viabilisé ou près de l'être à des fins industrielles et résidentielles, aussi bien sur l'île - et je pense que notre mémoire en fait largement état - qu'à Laval ou sur la rive sud, qu'on a tout ce qu'il faut, actuellement, compte tenu des tendances démographiques prévisibles. Je ne dis pas que cette situation, sur 50 ans, est totalement irréversible, rien n'est irréversible, mais là, c'est un autre débat; c'est un débat social qu'il nous faudra faire pour être capable de voir si on peut renverser une tendance à la dénatalité, et l'ensemble des conséquences dues au vieillissement de la population. Je ne pense pas que ce soit l'objet du débat ici.

Il faut quand même tenir compte de cet *indicatif*, à tout le moins prévisible pour les

quinze prochaines années, pour faire des choix conséquents en termes d'aménagement et de développement. Je pense que c'est l'un des enjeux sous-jacents du plan de développement qu'il nous faut examiner sérieusement quant à ses impacts.

M. Garon: Dans la recommandation 1, vous dites: "Réaffirmer et actualiser l'option préférable d'aménagement". Pourquoi dites-vous, d'abord, réaffirmer - on avait entendu dire que le gouvernement disait qu'N l'affirmait, mais qu'il voulait la réviser - et actualiser? Par rapport au transport, comment voyez-vous cette actualisation?

M. Hamelin: D'abord, réaffirmer, c'est bien faire sentir clairement à tous les intervenants que cette option préférable d'aménagement est là et qu'elle y est pour rester; l'actualiser, évidemment, c'est parce qu'elle remonte quand même à 1975. Il s'agit de voir, avec l'évolution de la société, l'évolution de la grande région montréalaise, comment cette option peut être actualisée. Ce qu'on dit, c'est que l'option préférable d'aménagement doit viser à un développement sain et ordonné du milieu urbain, actuellement. L'étalement urbain nous force presque à doubler certains investissements. Que l'on regarde les demandes des municipalités pour la réfection des conduites d'eau, d'aqueduc et des infrastructures urbaines; pour le Canada, cela représente 15 000 000 000 \$ et on cherche le moyen de réaliser ces rénovations. En même temps, si on facilite l'étalement urbain, on va construire les mêmes infrastructures à l'extérieur du territoire, on va agrandir et on va gruger de plus en plus sur le territoire disponible. L'option préférable d'aménagement doit viser à contrer l'étalement urbain, non seulement quelque chose de négatif, mais quelque chose de positif, et être axé sur un développement intelligent, un développement des zones déjà urbanisées.

On parle d'autres grandes villes qui se développent et qui peuvent être fortes à cause de leur banlieue. Je pense qu'il faut toujours se dire que les banlieues existent en fonction d'une ville centrale et, puisqu'il a déjà été fait mention de Toronto, il faut mentionner que la ville de Toronto est développée à 99 % et que le développement, dans cette région, s'est fait de façon concentrique. Le problème chez nous, c'est qu'il reste plus de 15 % du territoire de la communauté à développer. Il est clair que, lorsque l'ensemble du territoire sera développé, lorsque nous serons rendus à la rivière, il sera temps de la traverser, à ce moment-là, à l'aide d'un pont ou autre chose.

M. Doré: M. le Président, je me permets d'ajouter un commentaire à ce que j'ai dit tantôt en réponse à votre question, parce que je sens qu'elle vous préoccupe et j'ai vu, dans les comptes rendus, que c'est une question que vous

avez posée souventefols. Il y a une chose que j'ai oublié de dire tantôt et qui est importante. La décision du gouvernement du Québec de supprimer l'âge de la retraite obligatoire a comme conséquence - et c'est une autre tendance qu'on décèle actuellement - que les personnes âgées, parce que l'espérance de vie augmente et que la qualité des soins de santé suit, demeurent de plus en plus longtemps actives. Ce n'est pas rare maintenant de voir des personnes âgées travaillant dans un McDonald's, en fait, dans ce genre d'entreprises de services, etc. Donc, là aussi, même si la population vieillit, ces besoins de déplacement demeurent pour les gens qui ont été habitués d'utiliser le transport en commun depuis 30 ans, qui sont, comme on les appelle souvent, les nouveaux vieux. En ce qui concerne les gens qui ont connu le démarrage du métro et qui étaient littéralement effrayés de prendre l'escalier mobile et de descendre dans le trou, leur pourcentage diminue et la nouvelle population âgée qui continue à être active va maintenir, quand même, une certaine clientèle. Mais on ne tient pas compte de ça!

L'autre élément, c'est qu'il y a aussi une tendance, dans certains quartiers de Montréal, à un rajeunissement de la population dû à l'immigration. Le taux de natalité chez les nouveaux arrivants est beaucoup plus élevé, actuellement, et cela amène un certain rajeunissement de la population. Enfin, c'est une tendance. Elle n'est pas lourde, elle n'est pas significative, mais elle est là, on la sent. En fait, ça complète un peu le portrait du point de vue de la démographie. Voilà.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Lévis, ça complète ce volet. Te! que mentionné tantôt, concernant le volet autoroutier et les autres volets, il faudrait essayer de limiter ces interventions à 15 ou 20 minutes, quoique ce soit important, de chaque côté. M. le ministre, sur le volet autoroutier et les autres volets, pour une période de 15 à 20 minutes. L'Opposition aura la même chose. Par la suite, on pourra conclure.

M. Côté (Charlesbourg): Je veux juste vous dire, M. le Président, que, parfois, dans une voie de ceinture, c'est plus long, sur le plan du territoire, mais ça prend moins de temps à le parcourir. Je suis très heureux d'aborder le volet autoroutier puisque, dans ses propos, M. Hamelin, à une question de mes prédécesseurs, disait: Je ne suis pas contre le pont...

M. Hamelin: Quand on sera rendus à la rivière, on trouvera un moyen de la traverser.

M. Côté (Charlesbourg):... je ne suis pas contre le pont, mais on le traversera quand on sera rendus à la rivière. Alors, je suis très heureux de voir cette ouverture d'esprit. Avant

d'aborder le volet autoroutier, j'aurais quand même une petite question concernant le transport en commun, parce que je ne me sentirais pas bien dans ma peau si je ne me souvenais pas qu'en 1987 on a eu le privilège de recevoir le maire de Montréal-Nord, M. Yves Ryan, qui est venu faire une démonstration assez éloquente, à l'époque, des 17 années d'attente - on est maintenant rendus à 19 - pour la desserte de son territoire. Il m'expédiait dernièrement une lettre qui va dans l'esprit de la communauté urbaine et qui ne défait pas son unanimité - je pense que ça me paraît très évident et je veux le dire dès maintenant. Il disait, dans son résumé - vous savez à quel point les Ryan sont clairs dans leurs communications - ceci: "En résumé, M. le ministre, vous pourriez convenir qu'il n'y a aucune contradiction ou différence entre les lignes 5 et 7, au nord de Jean-Talon, quant au tracé éventuel; que la réalisation du tronçon nord de Jean-Talon, à l'intersection de Langelier et de Maurice-Duplessis, est plus urgente et qu'il était sage de l'introduire dans votre plan et, enfin, que les immobilisations requises dans cette première étape seraient au moins deux fois moins importantes tout en étant conformes aux priorités du schéma d'aménagement de la communauté urbaine, de même qu'abordables par rapport aux investissements que votre gouvernement est prêt à consentir. J'espère grandement que cette clarification s'avérera utile.

Ma question est très simple: comme il va falloir quand même, privilégier quelque chose, à l'intérieur des priorités d'intervention, est-ce que je dois comprendre que, selon cette unanimité, la communauté urbaine partage la priorité qu'évoque M. Ryan?
(11 h 30)

M. Hamelin: Évidemment, et vice versa. M. Ryan partage la priorité de la communauté.

Une voix: Voilà!

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire que je suis très heureux que ces débats aient fait l'unanimité un peu partout. Au moins, la commission aura donné ça.

Le Président (M. Parent, Bertrand): On aurait dû se réunir il y a deux semaines, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Abordons le volet autoroutier, puisqu'on n'a pas beaucoup de temps et que c'est un volet qui est peut-être un volet plus contentieux, même si le contentieux apparaît plus gros qu'il ne l'est en réalité, si j'ai une bonne lecture de la situation. D'abord, il y a trois points extrêmement importants dans votre revendication: le Métropolitain, les voies de contournement, les boulevards urbains. Régions un dossier qui se règle assez rapidement: les boulevards urbains. En ce qui concerne le

boulevard Henri-Bourassa, on a fait la démonstration qu'il y avait une possibilité de collaboration entre le gouvernement du Québec et la ville de Montréal, en particulier, dans ce cas-là. C'est un exemple. Il n'a pas besoin d'être inclus au plan pour qu'on y règle toute une série de problèmes.

Dans le cas du boulevard Henri-Bourassa, j'ai pris l'initiative de faire une proposition à la ville. Règle générale, on attend que les entités municipales nous fassent une demande. Bien sûr, il y a toujours un budget à gérer, mais le cas du boulevard Henri-Bourassa démontre la volonté du gouvernement de partager une partie des coûts, pour les dessertes sur le plan interne de l'île, que ce soit nord-sud ou est-ouest, de la même manière qu'on l'a fait dans le cas de Montréal-Nord avec le boulevard Pie-IX.

Ce sont des ouvertures. Il s'agit pour vous de saisir les occasions. Quant à moi, c'est un point réglé.

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

M. Doré: Est-ce que je dois comprendre, M. le Président, que le principe établi dans le cas d'Henri-Bourassa, dans la lettre que le ministre nous faisait parvenir et selon laquelle le gouvernement était d'accord pour, dans le cas de boulevards urbains intermunicipaux, participer à 50 % des coûts, est le principe que le ministère des Transports va retenir pour cet ouvrage et d'autres ouvrages à caractère intermunicipal, aussi bien dans l'est que dans l'ouest, et que ce sera une politique qui tiendra compte du fait que, dans des endroits densément peuplés, on ne peut pas, dans ce contexte, faire d'autoroute, mais plutôt un boulevard urbain?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que ça s'inscrit dans notre volonté, sur le plan de la communication intermunicipale, que des artères, aujourd'hui, permettent de soulager les grands axes de communication. Cela s'inscrit dans ce sens; ce n'est pas un programme défini par le ministre. Cela s'inscrit davantage dans la marge de manoeuvre qu'a le ministre des Transports de reconnaître un certain nombre de travaux, à partir du moment où il y a des demandes et une justification.

C'est dans cet esprit que cela a été fait avec Montréal-Nord, avec la ville de Montréal dans le cas du boulevard Henri-Bourassa. Cela peut être refait dans d'autres cas et je pense que ça répond, à tout le moins, à l'esprit de la demande, sachant que, toutefois, les budgets du ministère ont leur limite aussi, comme les vôtres. Dans ce sens-là, si c'est vrai ailleurs, pourquoi pas sur l'île de Montréal. C'est la démonstration des boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX. Donc, un axe nord-sud et un axe est-ouest.

Le deuxième dossier est celui du boulevard Métropolitain. Il y a deux manières, quant à moi,

d'aborder la problématique du boulevard Métropolitain: il y a le futur, donc une portée plus lointaine, et il y a l'immédiat. L'analyse que nous en avons faite au ministère, avec les spécialistes du ministère, fait en sorte que, selon les analyses que je possède actuellement, nous avons l'obligation d'intervenir dès maintenant pour conserver le boulevard Métropolitain pour une quinzaine d'années. C'est la première intervention. C'est ce que le plan a voulu consacrer, sur le plan de l'intervention.

Donc, tout le monde reconnaît, à ce moment-ci, sur le plan esthétique, que c'est nuisible et, sur le plan de la qualité de vie, que c'est absolument affreux. On ne peut tout de même pas m'imputer la conception du boulevard Métropolitain. Si je ne m'abuse, cela provient de votre prédécesseur qui était à la tête de la ville de Montréal, à l'époque, et M. Lesage a accepté de la récupérer comme paiement, au moment où il a été nommé premier ministre.

Donc, s'il est nuisible aujourd'hui, sur le plan visuel, je pense qu'il l'était aussi à l'époque. Il y a certainement des raisons pour lesquelles les concepteurs ont proposé ce genre de structures. L'importance du boulevard Métropolitain, si on parle de 140 000 à 150 000 véhicules par jour, on ne peut pas s'en passer au moment où on se parle, à moins de n'avoir des solutions qui, demain matin, prendraient la relève. C'est clair. Si on fait la démonstration que c'est devenu une artère très importante de communication est-ouest pour les individus, pour l'industrie, on ne peut pas souffrir de s'en passer pendant quelques années, cela me paraît très évident. Il faut donc le conserver dans le sens de s'assurer que, pour les 10 ou les 15 prochaines années, il puisse remplir la vocation qu'on attend de lui à l'ultime limite, en termes de vocation.

Donc, ce que nous nous apprêtons à faire, c'est d'apporter les correctifs qui s'imposent pour faire en sorte que le boulevard Métropolitain soit plus sécuritaire, de même que les échangeurs Saint-Pierre et Turcot sur la 20, et cela devient une question de priorité sur le plan du maintien du boulevard Métropolitain.

Ma question est la suivante: Peu importe l'alternative qu'on voudrait voir intervenir sur le boulevard Métropolitain dans 10, 15 ou 20 ans, est-ce qu'on n'est pas dans une situation aujourd'hui où il nous faut faire le nécessaire - et Dieu sait que 50 000 000 \$, ce n'est pas la mer à boire dans le cas du boulevard Métropolitain - où il nous faut investir les sommes que nous nous apprêtons à investir dans la mesure où des gens accepteraient de réfléchir sur une alternative de rechange au boulevard Métropolitain? Est-ce qu'on n'est pas dans une situation où nous avons l'obligation d'intervenir pour faire en sorte que les utilisateurs du boulevard Métropolitain puissent l'emprunter en toute sécurité et, en même temps, apporter des accommodements et des aménagements de façon qu'on puisse optimiser la fluidité du trafic en toute

sécurité sur le boulevard Métropolitain?

M. Hamelin: Quant à la sécurité, M. le Président, il est évident que la communauté urbaine ne peut pas s'opposer à toutes sommes qui devraient être dépensées pour assurer la sécurité de l'autoroute Métropolitaine.

En ce qui a trait aux sommes qui pourraient être dépensées pour l'amélioration de la fluidité, pour des améliorations ou des ajouts au boulevard, vous avez dit vous-même, dans votre introduction: Nous nous apprêtons à faire des travaux pour le conserver pour une quinzaine d'années. Cela nous apparaît à courte vue, compte tenu de l'importance de cet axe routier pour la communauté. J'ai un principe: Administrer, c'est prévoir. Je pense que, dans le cas du boulevard Métropolitain, il faut prévoir pour plus de 10 ou 15 ans. Dépenser des sommes pour le faire durer 15 ans pour, dans 15 ans, se retrouver devant un problème encore beaucoup plus grave, parce que les réparations ne sont évidemment jamais comme du neuf... Ce que la communauté dit, c'est qu'il faut trouver une solution globale non pas pour 15 ans ni pour 10 ans, mais pour 25 ou 30 ans. Quand on fait un métro, c'est pour 40 ou 50 ans; c'est un peu comparable à ce chapitre-là. Compte tenu de son importance, tout argent, dans les solutions pour les dix prochaines années, qui serait dépensé en excédent de la stricte sécurité nous apparaîtrait beaucoup plus utile s'il était dépensé à la recherche d'une solution, et nous en sommes tellement convaincus que nous faisons l'offre au ministère de partager les coûts de l'étude de ce que pourraient être des alternatives de rechange au boulevard Métropolitain.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends que le dossier du boulevard Métropolitain est assez délicat pour presque tout le monde, en particulier pour ceux qui l'utilisent. Mettons-nous dans l'hypothèse où il y aurait une solution à plus long terme. Je pense que, s'il y a une solution à plus long terme, elle ne durera pas 15 ou 20 ans, elle va davantage durer 40 ou 50 ans. D'ici à ce que cette solution à plus long terme puisse être mise sur la table, trouvée, peu importe ce qu'elle est, ne croyez-vous pas qu'il y a des travaux très importants et urgents à faire en ce qui concerne ces axes de communication très importants?

M. Hamelin: Évidemment, je l'ai dit en ce qui a trait à la sécurité. Cependant, ces sommes ou ces réparations de niveau sécuritaire doit-on les envisager pour les 15 prochaines années? Il y a aussi cette chose à pondérer et à envisager. S'il faut attendre 15 ans avant d'avoir la solution permanente ou disons, à long terme - 30 ou 40 ans - il sera peut-être déjà trop tard à ce moment-là. Les 15 prochaines années auront rachevé et le boulevard et tout le développement industriel autour.

M. Côté (Charlesbourg): Pour bien se comprendre, peu importe si l'on prolongeait sa vie de 10 ans ou de 15 ans, ce que nous nous apprêtons à faire sur le plan des structures et sur le plan du remplacement des garde-fous aurait coûté le même montant. Ce qui coûterait plus cher dans une perspective plus lointaine, c'est l'implantation de la gestion que nous voulons faire en termes d'améliorations. Ce que nous nous apprêtons à faire maintenant, ce sont des réparations au boulevard Métropolitain pour permettre de l'utiliser de manière plus confortable et pour faire en sorte qu'on puisse l'utiliser en plus grand nombre si c'est possible, en termes de fluidité, d'accès et de sorties. Cela, peu importe si c'est pour 10 ans ou 15 ans, les travaux que nous nous apprêtons à faire sont nécessaires et nous investissons dans le nécessaire. C'est devenu, il faut le comprendre, une responsabilité du ministre des Transports qui doit entretenir son réseau, en particulier le boulevard Métropolitain; c'est une question d'urgence, et c'est ce que nous nous apprêtons à faire.

Quant à l'autre partie à venir - je ne dirai pas "nous", j'ai l'honnêteté d'aller jusque-là - je crois qu'il y a un autre problème extrêmement important sur le plan du réseau routier qui n'est pas réglé par la proposition que nous faisons. C'est le croisement de tout le trafic du boulevard Décarie et du boulevard Métropolitain, un point névralgique extrêmement important, qui ne trouve pas sa solution dans le plan de transport et qui pourrait certainement faire l'objet d'une étude en collaboration avec le ministère des Transports et la Communauté urbaine de Montréal, si elle le désire, et d'autres intervenants, dans le but de tenter de trouver des solutions ultimes à cette problématique et, par le fait même, une analyse poussée de ce qu'est le boulevard Métropolitain aujourd'hui. Finalement, en faisant une analyse poussée - probablement que lorsque les résultats sortiront je ne serai plus là - cela va peut-être vous soulager dans le sens d'avoir une vision à plus long terme.

Je pense que la problématique est la suivante: Il faut maintenir un équipement qui est là et qui dessert 140 000 véhicules par jour afin qu'ils puissent l'utiliser de manière convenable. Un deuxième point névralgique extrêmement important de congestion de trafic est le croisement du boulevard Décarie et du boulevard Métropolitain, avec toutes sortes de problèmes au plan de l'ajout de la circulation et, au-delà de tout cela, bien sûr, les conséquences pour le boulevard Métropolitain, qui s'appelle ainsi aujourd'hui, qui pourrait peut-être s'appeler autre chose après, dans la mesure où il y a une planification. Cela ne se fait pas du jour au lendemain. Si je ne m'abuse, j'ai même entendu, à l'époque, M. Doré dire que ça prend un certain temps et qu'il faut faire des études. Je pense qu'on doit davantage les faire chez nous qu'ailleurs, mais faire en sorte qu'effectivement ces

études puissent être faites en tenant compte du principe extrêmement important de croisement du trafic, du règlement des problèmes du boulevard Décarie, il va falloir graduer les solutions, compte tenu de la capacité de payer du gouvernement. Pour régler le problème de la congestion du trafic du boulevard Décarie et du boulevard Métropolitain, il faut entre 400 000 000 \$ et 500 000 000 \$. Donc, il faut bien s'assurer qu'on a les bonnes solutions. Ce montant de 400 000 000 \$ ou 500 000 000 \$ m'apparaît davantage dans l'avenir ce dont le gouvernement du Québec pourrait disposer pour régler ces problèmes et non au-delà de cette somme.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le maire de Montréal. M. le président?

M. Doré: Il y avait un complément de réponse du président.

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

M. Hamelin: Tout simplement un complément de réponse, M. le Président. C'est vrai que ce carrefour Décarie-Métropolitain-autoroute des Laurentides est peut-être le noeud du problème, mais il ne faudrait pas étudier simplement ce carrefour et y apporter des réponses pour ensuite se pencher sur le reste de l'autoroute Métropolitaine. Il faudrait peut-être le voir globalement, quitte à ce qu'il y ait des solutions échelonnées dans le temps. Je verrais mal qu'on règle ce problème et qu'ensuite on se penche sur le reste de l'autoroute Métropolitaine. Il faudrait regarder cela dans son ensemble. C'est dans cet esprit-là que la Communauté urbaine de Montréal propose des études conjointes avec le gouvernement. Votre observation, en ce sens que l'un des noeuds du problème, c'est Décarie-l'autoroute des Laurentides et l'autoroute Métropolitaine, est bien claire. Ce que nous demandons, c'est de voir cela dans une solution d'ensemble et de le voir pour les 30 ou 40 prochaines années.
(11 h 45)

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

M. Doré: M. le Président, je pense que personne dans cette salle ne va remettre en cause - je pense que le ministre s'en rend bien compte - qu'on est en présence d'un ouvrage désuet, dont la géométrie, même à l'origine, était déjà douteuse - le prix citron de l'ingénierie routière qui est cité par beaucoup d'écoles de génie comme un exemple à ne pas suivre - et qui est dangereux. Il y a trois fois plus d'accidents sur cette artère que sur d'autres voies rapides autour et il est dans une situation d'engorgement permanent.

Le cheminement de la communauté a été de revoir cette artère quant à son rôle. Je pense que, lorsqu'on le regarde sous cet angle, on

s'aperçoit que ce que le ministre met de l'avant ne règle pas un problème de fond qui se pose déjà sur l'île de Montréal et dans la région. Je m'explique.

Tout le monde va s'entendre sur ce qu'il faut faire. C'est, bien sûr, de s'organiser pour assurer d'abord la sécurité des usagers. S'il y a des joints d'étanchéité qui sont dangereux, s'il y a des morceaux qui tombent, il faut les réparer. Il faut que l'ouvrage tienne; on n'a pas de solution de remplacement à court terme. Est-ce qu'on doit revoir la géométrie à certains endroits? Est-ce qu'on doit faire de petites unités de sécurité, ou des îlots de sécurité, des porte-à-faux à quelques endroits qui permettraient de garer une voiture, dans la mesure où elle aurait la bonne idée de tomber en panne près de là ou en face de là? J'en doute. Je ne suis même pas sûr qu'on doive, à cette étape...

Bien sûr, il faut qu'on injecte les sommes prévues, que le gouvernement est prêt à investir, dès le printemps prochain, pour assurer la sécurité. Tout le monde va s'entendre là-dessus. Une fois qu'on a dit ça, qu'est-ce que l'autoroute Métropolitaine? L'autoroute Métropolitaine est la plus importante artère économique du Québec. C'est la plus grande concentration d'entreprises de haute technologie au Canada. C'est notre autoroute 128, par rapport à Boston. Quand on va à l'étranger, aussi bien moi, comme maire de Montréal, que les collègues du ministre qui font la promotion du Québec, qu'est-ce qu'on met de l'avant? On met de l'avant les créneaux qui sont ceux de l'avenir du Québec: l'électronique, l'aéronautique, le matériel de transport, pour n'en nommer que quelques-uns, la pharmacologie, la biotechnologie, la recherche et le développement, les produits métalliques et les autres. Toutes ces entreprises sont desservies par cette artère névralgique et sont situées le long de cette artère, directement branchées dessus. L'autoroute Métropolitaine n'est pas l'autoroute des Montréalais, ce n'est pas l'autoroute de la communauté urbaine, c'est l'autoroute de l'ensemble de la région, qui dessert aussi bien les gens de Repentigny que de Vaudreuil, de Laval et de Longueuil.

Partant de là, compte tenu de son importance stratégique, l'autre élément dont on a tenu compte est le suivant. On est en 1988; il faut de plus en plus parler de productivité si on veut être compétitif. L'ensemble des entreprises et le secteur du camionnage vont le dire. En 1988, les entreprises ne fonctionnent plus comme en 1950. Elles ne fabriquent pas tout; elles procèdent par sous-assemblage. Elles assemblent des composantes, elles procèdent par sous-traitance; elles ont besoin de s'approvisionner régulièrement et les échanges interentreprises sont de plus en plus nombreux en termes de communications et de produits, d'où l'importance d'assurer rapidement les communications routières.

Les entreprises nous disent que l'autoroute Métropolitaine, pas juste aux heures de pointe

mais de façon permanente, ne remplit plus sa fonction. Cela mine leur compétitivité à terme, dans un contexte de libre-échange, d'une part, et de plus en plus, de la mondialisation des échanges. On est en train de jouer sur l'avenir économique du Québec. On dit à la communauté urbaine qu'il faut faire les réparations urgentes. Personne ne mettra ça en cause. Là-dessus, le ministre a notre appui total. Plutôt que de mettre de l'argent pour tenter d'améliorer un ouvrage désuet ou de replâtrer un ouvrage ou de prolonger l'agonie de l'ouvrage, est-ce qu'il ne serait pas plus utile qu'on s'assoie ensemble pour trouver des solutions durables et permanentes? C'est ça qu'on dit. On dit: Priorité dans la région métropolitaine pour le transport des personnes, le transport en commun, pour des fins de destination aller-retour au travail. Pour ce qui est du transport à caractère commercial et industriel, la priorité dans le domaine routier, c'est de régler le problème permanent du boulevard Métropolitain, qui ne date pas de la semaine dernière, mais bien de 20 ans. Il y a des gens payés à temps plein, avec des hélicoptères et des avions, qui, tous les matins, nous rappellent que la situation est dramatique. Les entrepreneurs nous le disent également. C'est dans ce sens qu'on dit qu'il faut le repenser et qu'il faudrait le repenser dans son ensemble.

Je suis conscient et on est conscients - on gère la rareté, comme vous gérez la rareté - que ça implique des investissements importants. D'où le fait qu'il ne faut pas gaspiller de l'argent public à développer des projets routiers qui ne règlent pas les problèmes fondamentaux de l'économie de Montréal. C'est la première conclusion.

Quant à la deuxième, nous disons: Nous sommes prêts à nous associer aux études. Sur le plan du financement - c'est une question qui a été posée et je pense qu'elle est importante - il faut faire l'effort d'examiner des solutions. D'aucune façon, comme maire de Montréal, comme membre de la communauté urbaine, avec mes collègues de la communauté, nous ne voulons remettre en cause les équilibres budgétaires du gouvernement, ses priorités sociales et ses priorités dans l'éducation.

Ce qu'on a suggéré, ce qu'on suggère dans le mémoire, c'est d'aborder cette question, d'abord, en faisant les bons choix en termes de priorités du réseau routier, d'une part, et, d'autre part, d'examiner d'autres hypothèses de financement, telles des taxes, un cent sur l'essence. Le ministre y a fait référence. Quand on demande aux Québécois de les taxer directement pour améliorer une situation donnée - pour l'environnement, on l'a demandé - les gens disent oui, et, pour le transport, ils disent oui. Il n'est pas nécessaire que ce soit 0, 01 \$ de plus. Le ministre Ciaccia faisait référence, il n'y a pas si longtemps, à une certaine société de gestion de contrôle des prix de l'essence parce que la différence entre le Québec et l'Ontario, ce n'est

pas juste la taxe ascenseur, c'est peut-être que les multinationales du pétrole en profitent peut-être un petit peu trop; on voulait un peu serrer la vis de ce côté pour s'assurer qu'il y ait un contrôle des prix. C'est peut-être là qu'il faut regarder: une taxe additionnelle sur les immatriculations qui permettrait d'avoir un financement directement relié aux bénéficiaires usagers et du transport en commun, quand on dégage les rues, et d'amélioration du réseau routier.

Ce matin, je voyais Lucien Saulnier, l'ancien président du comité exécutif, qui avait combattu, à l'époque, le projet d'autoroutes élevées. Vous savez que cela a été adopté par une voix, à l'époque, au conseil municipal, en 1957. Il disait: Ecoutez, dans le fond, les 120 000 000 \$ de la taxe sur le tabac, qui actuellement s'en vont exclusivement à payer l'ouvrage qu'était le stade, peut-être qu'on pourrait poursuivre en 1993-1994. Il n'est pas affecté, ça ne déséquilibre rien et on pourrait peut-être l'affecter au routier. Je dis oui, pour le Métropolitain, et peut-être pour certains ouvrages routiers, dans les régions excentriques, qu'on ne peut jamais faire parce que, bien sûr, il y a d'autres priorités.

Il me semble que cela se regarde, ça s'examine, mais il ne faut surtout pas faire l'erreur - c'est ça qui est important et ce qui est en cause - de miner la compétitivité de l'île; 80 % des emplois de la région de Montréal sont concentrés sur l'île de Montréal. Si on fait cette erreur, si on se retrouve dans une situation où on force les entreprises à quitter l'île ou la région, parce que certains y pensent itou, ce qui peut se produire, c'est qu'on est en train, comme collectivité, comme société québécoise... C'est notre cœur économique, actuellement; il y a une interrelation entre les régions du Québec et la région de Montréal. Il y a une interdépendance. On a besoin au Québec d'une locomotive forte au plan international, au plan commercial et au plan financier pour assurer justement la vitalité des régions. Si on mine ce caractère dynamique de Montréal, de l'île de Montréal et de l'ensemble de la région en ne résolvant pas un problème endémique qui est en train de miner les impacts économiques... C'est le bout par lequel il faut le prendre, il faut examiner les impacts négatifs de l'inexistence de solutions. Je dis très honnêtement qu'on peut faire une erreur qu'on va payer cher, pas dans 10 ans - un horizon de 10 ans, c'est une chose - mais sur un horizon de 25 ou 30 ans.

C'est le "partnership" qu'on propose au gouvernement, soit de nous associer aux études et je souligne, entre autres, que la ville de Montréal n'exclut pas une participation au financement de l'ouvrage. C'est clair. Mes collègues s'entendent qu'il faut repenser l'ouvrage. J'ajoute qu'en ce qui me concerne, comme représentant des Montréalais et des Montréalaises, si on doit repenser l'ouvrage, comme je

pense fondamentalement qu'on doit le faire après 30 ans - sa vie utile est terminée; il ne remplit plus ses besoins, non pas d'autoroute de desserte mais d'autoroute essentielle au développement économique de la région - je dis très honnêtement qu'une des solutions qu'on doit regarder, c'est celle du souterrain. Il n'y en a pas d'autres.

On ne peut pas faire l'ouvrage à deux étages. Le ministre convient avec moi qu'une autoroute surélevée, c'est polluant, ça détruit l'environnement, ça crée une déchirure urbaine. On ne peut pas le ramener au niveau non plus; elles sont en plein coeur de l'île de Montréal ces interconnexions nord-sud dans les rues, etc. Cela n'a pas de bon sens. On ne peut pas élargir l'emprise par une tranchée. D'abord, il y a des problèmes techniques insurmontables d'infrastructures et de métro qui sont là et, en plus, une déchirure de la longueur, séparer l'île en deux à toutes fins utiles... Il n'y a pas 50 solutions, il faut regarder le souterrain. Cela se fait ailleurs, ça peut se faire chez nous. De toute façon - je termine là-dessus - quand je dis que ça se fait ailleurs, il est bien sûr qu'on regarde ce que d'autres font. C'est tout à fait normal de regarder ce que d'autres font. On n'a pas besoin d'aller ailleurs, on a toute l'expertise qu'il faut chez nous. Trois des plus grandes firmes d'ingénierie du monde, parmi les dix plus grandes, ont leur siège social à Montréal. Le tunnel Ville-Marie ou une partie de ce tunnel a été construit quand même en tunnel, on a fait quelque 50 kilomètres de tunnel; dans toute l'Europe et dans toutes les conditions possibles à Montréal pour le métro; on a fait des intercepteurs dans n'importe quelle condition. On a de l'expertise sur le "tunnelage"; on n'est pas obligé d'aller à l'étranger pour en chercher. Par contre, on peut regarder ce que d'autres font pour voir comment ils trouvent des solutions à des problèmes qui sont, somme toute, similaires, quels que soient les centres urbains. C'est ça qu'on met de l'avant.

Le Président (**M. Parent**, Bertrand): Merci, M. le maire. Je rappelle, autant au ministre qu'au parti de l'Opposition, qu'on a déjà largement dépassé le temps. Je suis conscient que ce qu'on discute et ce qui se passe ce matin, c'est important. Alors, je permettrai, M. le ministre, si vous voulez ne pas en abuser, parce que l'Opposition aura le même temps, peut-être un autre bloc de dix minutes, mais on a déjà dépassé de 25 minutes. Est-ce qu'on s'entend là-dessus?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne veux pas nécessairement dix minutes, M. le Président. Ce que je comprends, c'est que M. le maire a réussi le tour de force de prendre de mon temps pour vendre son projet auquel je crois moins.

M. Doré:...

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que le plaidoyer de l'entreprise et des industries, du rôle de Montréal et de l'importance de Montréal dans l'économie, est très clair. Le gouvernement du Québec lui-même l'a reconnu, en particulier dans le développement de l'est de Montréal, encore tout récemment. C'est un plaidoyer que tout le monde accepte et auquel il faut faire face.

Cependant, dans les propositions, il est clair - et vous avez eu la prudence de l'évoquer - que la capacité financière des gouvernements, qu'ils soient municipaux, qu'ils soient régionaux ou que ce soit celui du Québec, a ses limites. Et, dans ce sens-là, uniquement dans une proposition faite par Lavoie pour déposer le Métropolitain sur le sol d'est en ouest et éliminer le croisement de Décarie pour aller rejoindre la 15 par rapport au Métropolitain, la facture était, il y a un an et demi, de 810 000 000 \$. Il est clair que lorsqu'on va vers un tunnel, lorsqu'on parle de 2 000 000 000 \$, deux fois le coût des Jeux olympiques - vous faisiez allusion au fait, tantôt, qu'en 1993 on aura fini de payer, parce qu'il s'agit de 120 000 000 \$ par année. Il faut bien se rendre compte que la facture de 2 000 000 000 \$, financée à un taux extraordinaire de 10 %, irait nous chercher 200 000 000 \$ par année et que, sur le plan financier, il faut bien convenir qu'il y a des limites à la capacité de payer du gouvernement et de taxer aussi. Et, dans ce sens-là, il m'apparaît très évident que les travaux que nous allons faire sont des travaux qui répondent à l'esprit que vous avez évoqué quant au Métropolitain. Prolongeront-ils sa vie de dix ou quinze ans? Selon les estimations, on parle davantage de quinze ans que dix ans, mais à tout le moins les travaux sont, quant à nous, devenus nécessaires et se feront.

Quant à une étude sur l'avenir, il n'y a personne de suffisamment borné, je pense, pour ne pas ouvrir la porte à une étude, à un devis d'étude qui pourrait être fait en collaboration avec les différents intervenants pour avoir cette vision que tout le monde souhaite, pas de dix ans, mais une vision encore à bien plus long terme, de 25, 30 ou 40 ans. Et, dans ce sens-là, ça ne me crée pas de problèmes majeurs qu'on puisse éventuellement s'asseoir à la table et voir ce que l'avenir nous réserve quant au Métropolitain et ce qu'on pourrait éventuellement faire. Étude en main, on sera à même de parler des coûts et des problèmes sur le plan technique. Il ne faut jamais oublier que, selon le Règlement sur le transport des matières dangereuses, il y a 3500 désignations de produits qui ne peuvent pas emprunter un tunnel et qui iraient affronter directement les industries que vous voulez desservir et qui ne pourraient pas, par conséquent, utiliser un tunnel. De toute façon, la bataille du tunnel va revenir. On va avoir davantage l'occasion de s'en reparler dans le futur. Il y a d'autres sujets que j'aimerais

aborder à ce moment-ci, puisqu'on aura l'occasion d'en reparler.

M. Doré: Deux remarques.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Doré: Deux remarques, M. le Président, si vous me les permettez, M. le ministre. Première remarque, j'ai omis une chose tantôt et il est important de la rappeler quand même. On peut toujours, évidemment, le voir sous l'angle d'une dépense épouvantable, mais je dis que l'économie de Montréal et de sa région et la vitalité économique du Québec peuvent justifier, sur 40 ou 50 ans, un investissement aussi important, si c'est notre compétitivité comme unité économique qui est en cause.

Deuxièmement, un investissement fait avec des matériaux d'ici, une technologie d'ici, des travailleurs d'ici, rapporte un retour sur l'investissement, selon les études économétriques du Bureau de la statistique du Québec, 1984, de 22 % au gouvernement, sous toutes formes: impôt sur le revenu, impôt sur les corporations, non-paiement d'assurance-chômage parce que les gens travaillent. Donc, il faut le voir aussi dans cette perspective. Bien sûr, 2 000 000 000 \$, je ne sais pas là; le chiffre a été mentionné. Je n'ai pas vu les études. Je n'ai pas de chiffres à mettre sur la table mais je dis que, lorsque c'est un retour sur l'investissement de 22 % - et je prends les études économétriques du gouvernement sur lesquelles celui-ci s'appuie pour dire quel est l'impact de ses projets et quel est le retour sur l'investissement - ça fait aussi partie de la problématique qu'il faut regarder.

Quant aux matières dangereuses, je sais que cela a été évoqué une couple de fois. Les Anglais ont une expression qui dit "Business as usual". Que je sache, les matières dangereuses ne passent pas par le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. Elles ne passent pas par l'autoroute Ville-Marie. Elles ont toujours transité en surface et elles vont continuer à transiter en surface. Parce que ce qu'il faut comprendre, c'est que dans l'option qu'on doit considérer pour la ville centrale, la partie surélevée, si on passe dans le souterrain, on remplace l'ouvrage par un ouvrage en surface, un boulevard urbain. On peut, en dessous du sol, avoir trois voies d'un côté, trois voies de l'autre, avec un accotement pour prévoir les urgences, les panes, la circulation des ambulances, etc. - c'est ce que d'autres villes prévoient - et, en surface, on maintient un boulevard urbain d'au minimum trois voies de chaque côté.
(12 heures)

L'ensemble du camionnage qui ne peut pas circuler en tunnel va continuer à circuler sur un boulevard urbain, comme cela se fait actuellement. On ne peut pas circuler ailleurs qu'en surface. Cela ne pose pas un problème immense. Cela va juste dégager la surface parce qu'une

bonne partie pourra circuler, en transit, en dessous de la ville centrale pour le bout où c'est généralement bloqué, le bout où on ne peut pas élargir ni bâtir en deux étages. Grosso modo, je pense que c'est ainsi qu'a faut le voir.

Ce qui m'apparaît important, M. le ministre - vous nous dites qu'il faut faire les investissements et je suis d'accord avec cela - c'est l'urgence de colmater l'ouvrage pour qu'il tienne. Il faut qu'il tienne parce que, quelles que soient les hypothèses qu'on retiendrait en réévaluant l'ouvrage, on en aura au moins pour deux ans d'étude et pour six ou sept ans à reconstruire. Donc, il faut au moins qu'il tienne encore une dizaine d'années. Il faut s'organiser pour que l'hypothèse qu'on retiendra ait le moins d'impact. L'avantage du souterrain, c'est qu'on peut faire les travaux pendant que cela continue à opérer. Et quand c'est fait, on ouvre et on est capable de refaire l'ouvrage en surface; il n'y a pas de perturbation. J'ajoute que l'important, c'est qu'on prévienne les enveloppes actuellement affectées au réseau routier dans le plan de transport pour la réfection et qu'on repense le boulevard Métropolitain. Si la décision du gouvernement - là-dessus, je vais être très clair - était éventuellement de colmater la brèche, de faire le système de gestion... Au fond, il va dire aux gens, d'après ce que je comprends du système, que, quand il y aura un blocage, ils seront avertis à l'avance et pourront descendre dans la ville plutôt que de rester pris sur l'ouvrage. Je vous soumetts très simplement qu'on colmate et qu'on ne règle pas. Et s'il s'agit de dire: On va étudier et, dans quinze ans, quand la vie utile de l'ouvrage sera terminée, on commencera à penser à la solution de rechange, et entre-temps, on fait d'autres ouvrages routiers autour; je pense que cela ne règle rien et qu'on va très sérieusement miner la compétitivité. Je le répète encore une fois, et quand je dis cela, ce n'est pas un "montréaliste" qui parle, c'est une personne préoccupée par la vitalité économique de l'ensemble de la région et du Québec. Je pense que l'impact du non-règlement de ce problème est une considération fondamentale qu'il faut prendre en ligne de compte.

Je termine en disant que la congestion sur l'ouvrage, à court terme, peut aussi se résoudre par des formules du type covoiturage pour diminuer la pression sur l'ouvrage pendant qu'on étudie.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, une première remarque. Sur le plan technique, on pourrait en discuter bien longtemps. Quant à nous, nous prétendons qu'il n'y a pas de possibilité de construire le tunnel, dans la mesure où on veut y ajouter des voies et en même temps maintenir le boulevard Métropolitain. Sur le plan technique, cela semble...

M. Doré:... le font, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Cela semble une technique...

M. Doré: Les Parisiens le font.

M. Côté (Charlesbourg):... assez difficile.

M. Doré: Cela se fait ailleurs, alors, cela doit se faire chez nous.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Tout se fait, mais à quel coût! Il s'agit de payer. Traditionnellement, le Québec a largement payé sa part de certains équipements.

M. Doré: On a creusé des tunnels, M. le ministre...

M. Côté (Charlesbourg): Si vous me permettez...

M. Doré:... très honnêtement, partout dans Montréal, et des métros, et cela n'a pas empêché la circulation au-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): M. Doré, si vous me le permettez.

M. Doré: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous faites un tunnel, il faudra bien que vous ajoutiez plus de voies que ce qu'il y a sur le boulevard Métropolitain. Sinon, vous investissez de l'argent des citoyens du Québec pour offrir exactement la même possibilité, sur le plan de la desserte ou de la capacité routière. Il faut donc offrir davantage si vous faites un tunnel, sur le plan de cette desserte, à tout le moins.

M. Doré: En surface, on ajoute de la capacité.

M. Côté (Charlesbourg): Un boulevard urbain. Dans ce sens, il y a des problèmes extrêmement importants sur le plan technique. J'aimerais bien, si vous avez des études, que vous puissiez les déposer pour savoir où l'on va. Dans ce sens, une constatation et peut-être même deux, en terminant, et puisqu'on a la chance d'être là tous les deux, sur tout le plan de transport qui a été rendu public. Tout le monde est intervenu en disant qu'il faut mettre la priorité sur le transport en commun. On a convenu qu'une bonne partie des efforts du plan de transport vont au transport en commun. Je me rends compte, en cours de route, qu'on change la priorité pour que cela devienne du routier. Et, dans ce sens, on veut investir très majoritairement sur le réseau routier et pas autant sur le transport en commun. On se retrouve avec du routier qui est justifiable pour l'île, mais qui ne

le serait pas pour certaines couronnes. Cela me crée des problèmes de cohésion sur le plan logique.

M. Hamelin: M. le Président, là-dessus, la position de la Communauté urbaine de Montréal a toujours été la même: nous privilégions le transport en commun pour ce qui est des nouveaux développements, pour ce qui est d'ajouter aux infrastructures actuelles.

Quant au réseau routier, c'est-à-dire le transport, la desserte commerciale et les véhicules, ce que nous prônons, c'est le maintien des acquis et leur amélioration; aucun nouveau développement du routier. C'est la position de la communauté. Il pourrait arriver, en termes de coûts, que le maintien des acquis routiers soit aussi dispendieux ou plus dispendieux, mais, en termes de priorités, les nouveaux développements et les nouvelles infrastructures doivent, selon nous, aller essentiellement au transport en commun.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais conclure parce que d'autres gens ont été conviés et on ne peut pas repousser ultimement nos limites de temps.

Vous me permettez de ne pas partager votre conclusion concernant le développement du réseau routier où d'autres régions du Québec, en particulier celles autour de l'île de Montréal, ne devraient avoir aucun développement du réseau routier. Je ne peux absolument pas partager cette vision des choses puisqu'elle me paraît largement égoïste par rapport aux possibilités dont regorgent aussi les banlieues.

M. Hamelin: M. le ministre, nous ne pouvons non plus partager cette vision. Il n'est pas question d'égoïsme là-dedans. L'autoroute Métropolitaine n'est pas l'autoroute de la Communauté urbaine de Montréal, c'est l'autoroute de la région. Si on doit consacrer des sommes d'argent, il faut d'abord les consacrer à régler ce problème qui est le centre vital du développement économique de la région.

M. Côté (Charlesbourg): L'autoroute Métropolitaine, c'est l'autoroute de l'ensemble du Québec et, en particulier, de l'ensemble de la grande région métropolitaine, voulue, souhaitée et décidée par la ville de Montréal en 1957 pour canaliser sur son territoire le développement économique et industriel. Je pense que cela a aussi son mérite. Je ne dis pas que c'est une mauvaise chose. Toutes les régions du Québec sont bien heureuses d'avoir Montréal comme locomotive. Tout le monde veut continuer d'avoir Montréal comme locomotive, mais je pense très honnêtement qu'il y a, autour de Montréal, des communautés qui, elles aussi, ont droit à un certain développement et, dans ce sens-là, votre plus grand problème au plan de la compétitivité, d'attirer des entreprises et de les garder chez

vous, c'est un facteur taxes et coûts des terrains, et ce n'est pas le gouvernement du Québec qui peut y faire quelque chose, mais davantage vous.

M. Hamelin: Si on encourage l'étalement urbain, ce facteur taxes et ce facteur coûts des terrains vont aller en s'amplifiant et vont continuer à vider le centre. On se demande toujours si les banlieues sont là en fonction de Montréal ou si Montréal l'est en fonction des banlieues.

M. Côté (Charlesbourg): M. Hamelin, je vais vous poser une question.

M. Hamelin: Qui est arrivé en premier?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous poser une question en tant qu'homme d'affaires. C'est bien beau avoir de belles pensées collectives, une belle philosophie collective, une philosophie de société, mais l'individu qui choisit - M. Hamelin, président d'une compagnie X - d'investir dans une entreprise aura à faire le calcul de ce qu'il lui en coûtera pour implanter son entreprise sur l'île par rapport à ce qu'il lui en coûterait pour l'implanter dans la banlieue sud de Montréal ou au nord de Montréal. L'individu Hamelin, à moins qu'il ne soit masochiste, quand il fera les additions, si cela lui coûte moins cher d'aller ailleurs, ira ailleurs. La vision de société en prend pour son rhume quand l'individu a décidé.

M. Hamelin: L'individu Hamelin, M. le Président, va se dire aussi: Avant d'aller m'installer à l'extérieur, je vais calculer l'ensemble de mes coûts et les services qu'on m'offre. Si on m'offre des autoroutes pour y aller, je déciderai probablement d'y aller. Mais s'il n'y a pas d'autoroute et si on ne me facilite pas la tâche, peut-être que le coût d'achat des terrains s'amortit sur de très nombreuses années...

M. Côté (Charlesbourg): C'est le cas actuellement et on doit quand même admettre qu'il n'y a pas d'autoroutes actuellement, ou presque pas, que la ville de Laval s'est développée au plan industriel et que la banlieue sud aussi, de plus en plus. Il y a des problèmes de coûts extrêmement importants.

M. Hamelin: Laval a quand même l'autoroute des Laurentides et l'autoroute 13...

M. Doré: Et la 440.

M. Hamelin:... et la 440, mais il y a aussi des possibilités de développement.

M. Côté (Charlesbourg): L'autoroute 13 finit dans un champ.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Si vous permettez peut-être une dernière intervention, il y aura le bloc de l'Opposition. Je pense qu'on ne pourra pas régler tous les problèmes ce matin. On pourrait peut-être inviter les parties à se rencontrer ici, à l'arrière; on pourrait mettre des salles à votre disposition.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le maire de Montréal, peut-être une dernière intervention et on permettra à l'Opposition de poser des questions.

M. Doré: M. le Président, ce que je veux souligner, c'est ceci. Le ministre vient de dire: Ce qui explique l'étalement, c'est le coût des terrains et l'assiette fiscale. Je vous ferai remarquer qu'à la ville de Montréal, en 1989, le coût des taxes est le même qu'à Laval. Pas moins cher, pas plus cher. Cela se compare. Demandez au maire Lefebvre, il va vous le dire, il est propriétaire à Montréal.

Deuxièmement, je souligne que ce qui est fondamental dans la décision d'implantation d'une entreprise - on le sait parce que l'office d'expansion fait la prospection de tous les marchés internationaux et on fait annuellement une comparaison des coûts d'implantation à l'intérieur de la communauté urbaine, donc, dans la région de Montréal, par rapport à treize grandes villes du monde - ce n'est pas le coût d'achat du terrain qui est déterminant, c'est le coût d'opération. Là-dessus, on est très concurrentiel. Quant au coût d'installation, quand on dit à une entreprise qu'on a du terrain industriel dans l'est de Montréal qui se vend 4, 50 \$ et 5 \$ le pied carré, elle tombe sur le dos. J'étais à Genève et les entreprises genevoises qui s'en viennent à Montréal en délégation ne peuvent pas acheter de terrain à moins de 200 \$ le pied carré. Elles trouvent ça effrayant. C'est évident que, de l'autre côté, il y a des terrains à 0, 50 \$ le pied carré, le long d'autoroutes que l'on vient de dézoner, qui ne sont pas développés et qui ont un potentiel de développement.

Ce que je dis, c'est qu'il y a assez de terrains disponibles pour les fins de développement industriel et résidentiel à Laval, sur l'île de Montréal et sur la rive sud pour nos besoins à nous, parce qu'on n'a pas de croissance de population; ce qui s'en va à une place disparaît d'une autre place. On se partage la même tarte, globalement. Et affaiblir - je reviens à cela - la ville centrale, cela a des conséquences. Montréal est la seule ville de 1 000 000 d'habitants au Canada. Toronto, 600 000. Calgary, un peu plus. On n'a pas intérêt à voir la population de Montréal chuter à 800 000. D'abord, on va être moins pour se partager un effort fiscal. On ne pourra plus donner la même qualité de services à l'ensemble des entreprises et à l'ensemble de la population. À terme, c'est notre concurrence qui

est en cause.

Ce que je dis simplement - Je ne dirais pas que c'est une mise en garde - c'est que les membres de la commission doivent tenir compte de cet élément, le garder en tête. Dans les décisions que vous vous apprêtez à prendre, ce sont des décisions - pas juste de régler des problèmes de transport pour telle partie de la région ou telle autre - de développement. Vous allez orienter le développement des 10, 15, 20 prochaines années. Il est évident que, si vous ouvrez de nouveaux territoires au développement alors qu'il y en a déjà en masse, on fait simplement augmenter les coûts. Il y a des déplacements de population. L'île s'appauvrit. L'assiette fiscale diminue. Il y a moins de monde pour la payer. Les coûts augmentent et c'est un phénomène sans fin. Il y a un choix à faire.

Les gens qui veulent se déplacer actuellement, qui veulent avoir le choix d'une ville de banlieue, ils peuvent l'avoir du côté de la ville de Laval, du côté de la rive sud, ou sur l'île de Montréal. On a tous les modes de tenure possibles et imaginables, et on (es offre à différents coûts. Pas besoin d'en créer d'autres. Je ne comprends pas pourquoi, de ce point de vue, le réseau routier... Quand on examine la situation, avant de faire de nouveaux développements, il faut régler les problèmes sérieux qui sont là. Le problème fondamental... Ce que je propose au gouvernement et aux membres de la commission, c'est un "partnership". On veut prendre encore quelques mois pour s'asseoir ensemble autour d'une table et étudier toutes les hypothèses, y compris celles reliées au financement.

Cela vaut la peine de ne pas rater ce tournant car, encore une fois, je souhaite profondément... Si on agit autrement, non seulement ce sera une erreur pour l'ensemble de la région de Montréal, mais ce sera une erreur majeure pour le Québec dans son ensemble, cela ralentira et diminuera notre capacité concurrentielle. Montréal n'est pas en concurrence avec Laval. Montréal n'est pas en concurrence avec la rive sud. Montréal et sa région sont en concurrence avec Toronto, avec New York, avec Boston et avec d'autres grands centres urbains internationaux comme unités économiques. C'est cela qu'il faut regarder et c'est cela qu'on propose de faire.

Je dis: Prenons garde de ne pas prendre les bonnes décisions. Je ne pourrais, personnellement, comme maire de Montréal, accepter que des décisions viennent éventuellement mettre en cause ce rôle de locomotive qu'a la région de Montréal pour l'ensemble du Québec, non seulement parce que ça ne répondrait pas aux besoins de Montréal, mais parce qu'à terme, c'est notre avenir économique qui peut éventuellement périlcliter si on ne règle pas ces problèmes.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le maire, le même temps sera alloué à l'Opposition, il y a une période de 46 minutes qui appartient à

l'Opposition. Peut-être qu'il serait bon, à ce stade-ci, de mentionner qu'il y avait d'autres gens de prévus à l'horaire. Si on regarde l'heure, ça nous reporte déjà à 13 heures ou autour de 13 heures. Je pense qu'il serait souhaitable que les Intervenants de la Société de transport de la CUM puissent intervenir immédiatement après le lunch donc à 15 heures, et suivrait la Chambre de commerce de Montréal, parce que, du train où on va là, il y en a qui risquent de se passer de dîner.

(12 h 15)

Une voix: C'est en commun, ça.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je le proposerais, et c'est aussi dans le but d'avertir les différents intervenants. Si la Société de transport de la CUM de même que la Chambre de commerce de Montréal étaient décalées à compter de 15 heures, est-ce que cela ferait l'affaire de tout le monde?

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

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

M. Côté (Charlesbourg): Quant à moi, je vous dis très honnêtement que je préférerais, si on en arrivait... Je ne sais pas combien de temps il reste à l'Opposition, parce que...

Le Président (M. Parent, Bertrand): 46 minutes.

M. Côté (Charlesbourg): Je préférerais, si on était capable de gagner un peu de temps, entendre la STCUM, quitte à aller jusqu'à 14 heures, qu'on ait seulement une heure pour le dîner et qu'on reprenne à 15 heures avec la Chambre de commerce de Montréal. Sinon, on n'en sortira pas.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je n'ai pas d'objection. M. le député de Lévis, là-dessus.

M. Garon: Je pense qu'il serait préférable de recommencer à 14 heures plutôt qu'à 15 heures étant donné que les restaurants fonctionnent plus entre 13 heures et 14 heures qu'entre 14 heures et 15 heures.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'en conclus que, là-dessus, on a un consensus. Alors, on continue jusqu'à 13 heures avec les questions de l'Opposition. À 13 heures, on pourra suspendre pour une heure seulement pour le dîner et reprendre à 14 heures avec la société de transport et suivra la Chambre de commerce de Montréal.

M. le député de Lévis, la parole vous

appartient, de même qu'au groupe de l'Opposition, pour les 46 prochaines minutes.

M. Garon: M. le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'attention les propos qui ont été tenus ici, parce que quand on parle...

Le **Président (M. Parent, Bertrand):** Si vous plaît! Je demanderais votre collaboration afin qu'on puisse bien entendre. Allez-y, monsieur.

M. Garon: On parle d'étalement urbain. J'ai eu à travailler plusieurs années en ces matières et je sais à quel point l'étalement urbain, c'est coûteux. Il n'y a rien qui coûte plus cher que l'étalement urbain et, au cours des dernières années, il y a eu beaucoup d'actions qui ont été entreprises par le gouvernement pour faire de la densification urbaine, pour que les équipements servent davantage et pour que ça coûte moins cher aux citoyens. La réforme de la fiscalité municipale a justement pour but d'empêcher l'étalement urbain et d'aider à la rationalisation des **dépenses** des gouvernements pour qu'ils puissent prendre des bonnes décisions. Je pense à l'ensemble des municipalités - pas à Montréal en particulier - du Québec où, autrefois, les réseaux d'aqueduc se bâtissaient dans les champs et, après ça, on essayait de connecter des maisons. C'est souvent le gouvernement du Québec qui finançait ces réseaux d'aqueduc et dégoût, sans maisons, avec des quantités considérables de dégoûts et d'aqueducs dans les champs qui n'ont servi à rien pendant des années et il y en a encore qui ne servent à rien. Il y a des coûts importants à l'étalement urbain.

J'écoute vos propos et je ne peux m'empêcher de penser, quand vous dites que votre priorité n° 1, c'est de réaffirmer et actualiser l'option préférable d'aménagement, que tout cela se tient, au fond, et que, si on prévoit que la population du Québec sera de 10 000 000 en l'an 2010, il est évident que les perspectives sont différentes. Si on calcule qu'on aura un boom de la natalité incroyable, il faudra construire des écoles, alors qu'actuellement il y a beaucoup plus d'écoles qui se ferment que d'écoles qui se construisent. On est dans un cadre... Quand vous dites que le point n° 1, c'est de savoir où on s'en va en termes d'aménagement, je pense que c'est fondamental.

Le ministre n'en dit pas grand-chose, le gouvernement ne dit pas grand-chose et tous les chiffres qu'on voit dans le document sont des chiffres du passé. Il n'y a à peu près rien comme chiffres d'avenir. On ne peut pas baser l'avenir en pensant 1966 et 1966. Ce serait une erreur épouvantable que de penser cela; ce n'est pas la réalité. Je pense que vous avez parfaitement raison quand vous dites qu'il faut réaffirmer et actualiser l'option préférable d'aménagement; après cela, ça prend des gestes cohérents.

Je vais vous dire franchement, quand j'ai vu

vos déclarations, M. le maire, concernant la réfection du boulevard Métropolitain, je me suis dit, non pas dans le sens que vous arrivez trop tard, mais: Comment se fait-il que cela n'a pas été un sujet avant? Il me semble que la première chose qu'on dit, au fond, c'est: Est-ce qu'on peut refaire ou réorganiser ce qui existe avant de faire autre chose? Je ne sais pas si vous avez raison ou non; ce n'est pas cela que je veux faire. Je dis qu'il m'apparaît fondamental que ce doit être la première chose à étudier. Il y a des conséquences terribles à dire, par exemple: On va faire d'autres voies avec tout ce que cela suppose comme relocalisation. Souvent, maintenir deux autoroutes plutôt que d'en maintenir une, cela coûte bien plus cher.

C'est pour cela que j'aimerais vous entendre dire davantage quelles seraient les implications économiques - vous avez commencé à le dire tout à l'heure - pour Montréal, mais aussi pour la région, de la construction d'une voie souterraine à la place du boulevard Métropolitain et quelles seraient les conséquences qu'un autre choix, en termes de dynamique nouvelle, pourrait représenter dans votre région, les conséquences, mais en termes de dynamique différente. Ce que vous proposez et ce vers quoi semble pencher le ministre, c'est de faire des voies de contournement.

M. Doré: M. le Président, la question m'est posée. Le président du comité exécutif de la communauté. M. Hamelin, a dit tantôt - je pense que c'est fondamentalement juste - qu'une autoroute de contournement, pour qu'elle soit appelée par un tel nom, est un moyen pour que des automobiles, mais surtout dans ce cas-là du camionnage, pour des fins de transport, qui transitent dans une ville, mais qui n'ont pas à s'y arrêter pour des fins de livraison ou d'expédition, puissent l'éviter.

Quand on regarde les chiffres et qu'on les remet en question, on note que sur 140 000 véhicules, entre 140 000 et 150 000, par exemple, sur le boulevard Métropolitain, en particulier, 7800 véhicules à caractère commercial sont des véhicules de transit. Ce sont ces chiffres qu'on nous donne. J'estime que construire, par exemple, entre Brossard et Valleyfield, la poursuite de l'autoroute 30 à une capacité de 100 000 véhicules par jour pour accommoder les 7800 véhicules qui voudraient contourner, cela ne se justifie pas, dans la mesure où, avec une signalisation et une information appropriées, données aux entreprises de camionnage du Québec, des Maritimes, des États-Unis et d'ailleurs, on peut dire aux gens. Quand vous voulez transiter de Toronto vers Halifax, ne passez pas par l'île. Pour une grande partie, vous pouvez passer, à partir du pont de Québec, par la rive nord, l'autoroute 640, qui est sous-utilisée, et l'autoroute 13 qui, elle, a certaines pointes, particulièrement le matin en direction sud et le soir en direction nord; mais, pour le reste, il y a

de la fluidité et on continue sur l'autoroute 40. C'est ma réponse sur les autoroutes de contournement.

À partir du moment où je me dis qu'il n'y a pas de besoin de contournement, à quoi servent éventuellement un pont sur la rivière des Prairies et la poursuite vers l'autoroute 440 et à quoi va servir l'autoroute 30? Bien, on regarde les emprises éventuelles, les demandes de dézonage agricole et on ne peut faire autrement qu'en conclure qu'on va ouvrir du nouveau territoire et du développement et que ces autoroutes vont les desservir. La question que je pose est la suivante: Est-ce le bon choix en termes routiers pour l'économie? Ma première réponse est qu'on a tout le territoire sur l'île, à Laval et sur la rive sud pour accommoder tous les projets de développement qu'on peut imaginer, en termes industriel, commercial ou résidentiel pour les dix prochaines années.

Le deuxième élément de ma réponse, c'est de dire avant de commencer à développer cela... Je ne nie pas qu'un jour ce seront des ouvrages qui vont être utiles, dans un horizon de 25 ans, possiblement, mais, à court terme, c'est quoi qu'il faut faire? C'est le boulevard Métropolitain qui est le problème routier n° 1. Ce qu'on propose de faire, c'est de le prolonger de 15 ans, de prolonger l'agonie. Certains disent que c'est: mettre un plâtre sur une jambe de bois mais, bref, c'est de prolonger l'agonie. On n'augmente pas sa capacité. Il faut trouver le moyen, des solutions qui vont augmenter sa capacité.

Bien sûr, il y a le problème très clair entre le boulevard Décarie et le boulevard de L'Acadie, entre l'autoroute des Laurentides et le boulevard Décarie, qui est l'autoroute 15, en fait, c'est la même autoroute, sauf qu'elle embarque sur le boulevard Métropolitain, sur une section. Il faut revoir tout cela, mais juste cela, ça ne règle pas le problème de l'autoroute Métropolitaine. La congestion est aussi dans la partie surélevée. Celle-là, on ne peut pas l'élargir, on ne peut pas la mettre en hauteur, il faut la repenser. C'est comme cela qu'on est arrivés à la conclusion, dans ce contexte - je le dis et tous mes collègues s'entendent - qu'il faut repenser au complet l'ouvrage. J'ajoute, comme maire de Montréal, que pour la partie surélevée qui est sur le territoire de la ville, notre option, c'est le souterrain. L'avantage qu'il a, c'est qu'il peut être construit parallèlement, au moment où on continue à circuler sur le Métropolitain, ça ne perturbe rien parce que le boulevard Métropolitain peut continuer à être utilisé. Une fois qu'il est construit, on démolit et on remplace par un boulevard urbain. Au lieu d'avoir trois voies d'un côté, trois voies de l'autre, est-ouest, dans un axe important, on en a six d'un côté et six de l'autre, six en souterrain, six en surface. Conséquemment, on augmente la capacité, on augmente la fluidité, on augmente les liaisons est-ouest. Beaucoup d'entreprises de l'est de Montréal sont des sous-traitantes d'entreprises de l'ouest, et

vice versa. On augmente la communication avec Dorval pour les dirigeants qui ont besoin de se déplacer rapidement. Bref, c'est ce type de réponse qui m'apparaît être la priorité pour les dix prochaines années. Encore une fois, elle ne concerne pas seulement les gens de l'île de Montréal, mais les gens de Repentigny comme de Vaudreuil, les gens de Longueuil comme ceux de Laval. Tout aboutit sur le Métropolitain et tout tourne autour de cette autoroute. Si on ne résout pas ça, je pense qu'on passe à côté du problème, très honnêtement, et c'est une erreur qu'on va payer très cher. J'ai eu l'occasion de le faire ressortir. On a déjà payé cher, effectivement. Mon collègue peut compléter.

M. Yeomans (Peter): M. le Président, c'est sûr et certain. Je parle de tous les déplacements sur l'île et des centres de camionnage qui existent dans certains secteurs de l'île, surtout au sud-ouest, à Saint-Laurent, et dans toutes les villes autour de l'aéroport. Cela vous donne une indication des déplacements. Vous aussi êtes souvent à Dorval. Ils doivent circuler sur l'île et dans le centre-ville. C'est très important, c'est primordial. Je vous demande de considérer ça davantage. Ce n'est pas juste pour aujourd'hui, mais pour les années à venir.

M. Garon: Tantôt, au sujet du métro pour la ligne 7 et la ligne 5, vous avez parlé du consensus qui existait, en taquinant un peu M. Ryan. J'aimerais savoir s'y a le même consensus entre la communauté urbaine et la ville de Montréal concernant le boulevard Métropolitain?

M. Hamelin: Quand on parle de consensus, tout le monde est d'accord pour qu'une étude soit entreprise. Tout le monde est d'accord pour dire que l'ouvrage est désuet, qu'il cause des problèmes sur l'ensemble du territoire et même dans l'ensemble de la région. Nous n'avons pas poussé le consensus jusqu'à ce que doit être la solution. À la communauté urbaine, nous sommes d'accord pour envisager le problème, pour envisager des solutions permanentes dans un horizon de 25 à 30 ou 40 ans.

Pour ce qui est de la solution à privilégier, la communauté ne s'est pas encore prononcée. Des gens peuvent avoir, au sein de la communauté, différentes opinions sur ce sujet. L'étude nous permettra de trouver la solution optimale. Il y a des gens au sein de la communauté qui sont peut-être plus avancés que d'autres dans l'étude de ce projet. Nous nous sommes concentrés encore une fois sur le transport en commun, c'est notre première priorité. Sur ce plan, le consensus est fait; quant au réseau routier, la priorité, c'est le Métropolitain, le consensus est aussi fait là-dessus. Le consensus reste à faire sur les façons de remédier aux problèmes de l'autoroute Métropolitaine.

M. Garon: Il doit y avoir aussi un certain

caractère d'urgence en fonction d'autres choix, des échanges, etc.

M. Hamelin: Évidemment, le caractère d'urgence est dans le fait que des sommes d'argent vont être dépensées. S'il fallait dépenser des sommes d'argent importantes pour des améliorations, pour du replâtrage qui n'est pas absolument essentiel à la sécurité, c'est autant de sommes qui seront gaspillées. Quand on me dit qu'on va prolonger l'utilité de 10 ou 15 ans, si on met des sommes pour le rendre plus fluide ou pour améliorer sa conception comme telle et que d'ici à 10 ou 15 ans on sera obligé de le repenser en totalité, il m'apparaît que ce sont des sommes d'argent qui sont gaspillées.

M. Garon: En termes de financement, les possibilités de financement, lorsque le boulevard Métropolitain a été fait - la voie, je pense, pour la route qui est supposée aller de Vancouver à Halifax - la contribution fédérale au Québec, dans la partie la plus coûteuse, avait été de combien, à l'époque? (12 h 30)

M. Hamelin: Quant à l'ancien boulevard Métropolitain, je ne saurais vous le dire, J'étais trop jeune à l'époque. Je l'ai juste vu se construire quand J'étais à André-Grasset, juste vis-à-vis. Mais il reste que le gouvernement fédéral a une responsabilité...

Une voix: Trop jeune.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Hamelin:... par rapport à la Transcanadienne et que l'autoroute Métropolitaine est une partie de la Transcanadienne.

M. Garon: Montréal doit s'en rappeler.

M. Doré: Oui, Montréal s'en rappelle même si le maire actuel aussi l'a regardé construire. J'ai consulté les gens qui étaient là à l'époque. J'ai fait référence à M. Saulnier tantôt. L'autoroute, à l'époque, n'a pas été construite dans le cadre de la Transcanadienne. Elle a d'abord été construite sur une initiative qui était celle de la ville. Le ministre a justement rappelé que le gouvernement, après coup, a épongé la dette de l'autoroute pour en faire un ouvrage provincial et, quand on l'a complétée dans sa partie est - parce que pendant très longtemps il n'y avait pas d'autoroute à l'est - c'est là qu'on a fait le raccordement avec le pont Louis-Hippolyte-Lafontaine et la ville d'Anjou pour en faire une composante de la Transcanadienne. Donc, c'est par étapes.

Je pense que, pour le reste, le président a raison. Le gouvernement fédéral a intérêt, pour des raisons économiques - d'autres diraient aussi de défense et de protection civile - à pouvoir avoir un axe de communication est-ouest impor-

tant. Et, de ce point de vue, c'est possible aussi - je ne l'ai pas mentionné tantôt, mais je pense que c'est possible et même souhaitable - qu'on arrive à convaincre le gouvernement fédéral de participer aux coûts de réaménagement d'un ouvrage qui est une composante importante de la Transcanadienne et, j'ajoute, un élément essentiel au développement économique de l'Est du Canada puisque Montréal continue de jouer son rôle de métropole de l'Est du Canada.

M. Garon: Au fond, ce que vous dites, c'est que le gouvernement fédéral n'avait pas participé, dans le temps.

M. Doré: Le fédéral n'a pas participé à sa construction.

M. Hamelin: Pas dans la partie qui est en cause actuellement, la partie surélevée et la partie autoroute Décarie, autoroute des Laurentides.

M. Garon: C'est à peu près la partie la plus coûteuse.

M. Doré: Cela le devient maintenant.

M. Garon: Alors qu'en Ontario il avait participé, si ma mémoire est bonne - j'ai souvent donné ces chiffres-là dans des discours - sur 1453 milles de route, au Québec, c'était sur 399 milles de la Transcanadienne. Le fédéral n'avait pas participé dans la partie la plus coûteuse à Montréal.

M. Doré: Voilà des arguments que je retiens et que je fouillerai pour éventuellement convaincre nos représentants fédéraux à Montréal de rouvrir le dossier.

M. Garon: Cela ferait peut-être sourire...

M. Doré: Merci.

M. Garon:... le ministre davantage s'il savait que le gouvernement fédéral a de l'argent, à peu près 1 000 000 000 \$, pour un tunnel à l'île-du-Prince-Édouard.

M. Doré: Pardon?

M. Garon: Le gouvernement fédéral semble avoir 1 000 000 000 \$ pour un tunnel à l'île-du-Prince-Édouard, pour une population de 115 000. J'ai vu récemment qu'à Rogers Pass, pour faire un autre accès pour les trains dans les Rocheuses - il y avait déjà une passe, mais il s'agit d'une autre passe - on investit 650 000 000 \$ juste pour un trou dans les Rocheuses pour faire passer le train qui passait déjà ailleurs. Possiblement qu'il pourrait être intéressé à contribuer à cette partie-là. En tout cas, vous auriez sûrement de bons arguments.

M. Doré: Je continue à prendre note.

M. Garon: Dans une perspective de libre-échange - parce qu'on a bien dit qu'il fallait être plus concurrentiel - un élément important de la capacité concurrentielle, c'est l'efficacité du transport, surtout quand le coût du transport est un élément important du contenu du produit. Si ça représente, 0001 dans le contenu du produit, peut-être que ça ne compte pas beaucoup. Quand on transporte des diamants, habituellement, le transport n'est pas cher. Il ne compte pas beaucoup.

M. Hamelin:...

M. Garon: Quand on transporte d'autres genres de matériaux, souvent le transport est très important. Sur le plan économique, dans la proposition que vous avez faite, M. le maire, de regarder cette hypothèse-là, quelles sont les analyses que vous avez faites par rapport au libre-échange, en termes d'efficacité, au point de vue - bien sûr, on a parlé des centres de distribution du camionnage - de l'entreprise? On se rend compte actuellement que... On assiste à certaines concentrations. On le voit actuellement dans l'aviation. Il y a trois ou quatre fusions qui viennent d'arriver en l'espace de quelques jours. Et les entreprises qui vont se concentrer dans le cadre du libre-échange après ça vont faire des choix de localisation qui vont être des choix, j'imagine, basés sur l'efficacité.

M. Doré: Quand on fait de la promotion économique - et j'ai eu l'occasion de piloter un certain nombre de missions pour l'office d'expansion de la communauté urbaine à New York, à Chicago, aussi bien en Europe qu'en Asie, toujours avec les délégations du Québec - l'argument qui intéresse les gens quand ils examinent le Québec et Montréal, c'est de savoir quels sont, bien sûr, les coûts d'implantation, mais quels sont les coûts d'opération. Et parmi les coûts d'opération, ce sont des questions comme: Est-ce qu'il y a un aéroport à proximité? Est-ce qu'on peut y avoir accès rapidement? Si on décide de procéder par assemblage ou par sous-assemblage, est-ce qu'on peut avoir l'assurance qu'il y a un système routier adéquat? C'est le genre de questions posées. Bien sûr, le reste: les ressources humaines et l'université. De plus en plus, quand on va dans les entreprises qui impliquent une forte composante recherche et développement, c'est l'environnement urbain de qualité, la qualité de vie à l'intérieur de la ville, du centre-ville et de l'ensemble de la périphérie qui sont des éléments importants, d'où le fait que Montréal mise beaucoup sur une amélioration substantielle de la qualité de vie. La communauté urbaine, la ville de Montréal a, depuis quinze ans, investi énormément d'argent pour changer éventuellement la face de la qualité de la vie urbaine. Chez nous, c'en est effectivement un bel

exemple. Je dis donc que ce sont un peu ces facteurs-là qui le font.

J'ajoute une autre chose, une nouvelle tendance. Je parlais tantôt de l'interdépendance des entreprises et, donc, de la multiplicité des échanges à cause de ce nouveau phénomène de production lié, entre autres, à la sous-traitance et au sous-assemblage. Un autre élément important au plan économique que j'ai oublié de mentionner - d'ailleurs, vous pourriez interroger les gens de la chambre de commerce à ce sujet et je suis convaincu qu'ils corroboreraient ce que je vous dis - c'est que, de plus en plus, de façon concrète, la livraison se fait au jour le jour. Les gens ne veulent plus supporter des inventaires dans leurs entreprises; ils ne financent plus d'inventaires. On a en place de véritables systèmes selon lesquels les fournisseurs livrent quotidiennement, ou à peu près, ce dont le fabricant a besoin en termes de composants en matières premières pour faire un produit fini. Ce système multiple également (es échanges. Tout ça s'appelle de la productivité. Interrogez les gens qui font du camionnage aussi bien que les entreprises, si on veut être compétitifs, on doit résoudre ces problèmes-là et, malheureusement, dans le cas de l'artère qu'est le Métropolitain, sa congestion non seulement aux heures de pointe, mais endémique, commence à poser des problèmes sérieux face à ce type de modification dans les échanges interentreprises et, éventuellement, dans la promotion qu'on peut en faire. Ce que les entreprises font quand elles viennent ici, une fois qu'on a réussi à les intéresser, elles se promènent et elles rencontrent non seulement le commissaire industriel, mais des collègues, des concurrents, elles s'informent et, quand elles apprennent qu'il y a de petits problèmes du genre, que malheureusement au plan routier, ce n'est pas fiable, ce sont des facteurs qui peuvent éventuellement influencer des décisions de non-investissement.

M. Garon: Tantôt, vous avez dit que, sur 140 000 automobiles ou véhicules qui empruntaient le boulevard Métropolitain, 7800 seraient diverties; d'autres données nous disaient que 85 % des véhicules qui empruntaient le boulevard Métropolitain venaient de Montréal ou allaient à Montréal.

M. Doré: Vous avez raison: 85 % des véhicules commerciaux. Ce sont les 15 % des véhicules commerciaux qui font les 7800 qui passent... Excuse-moi, Michel.

M. Hamelin: Ce sont les 15 % dont je parlais tantôt avec la possibilité de contournement à partir de Québec par l'autoroute de la rive nord. Le reste comprend les 85 %. Mais ces 85 %, de toute façon, doivent emprunter l'autoroute Métropolitaine parce qu'ils desservent immédiatement les industries situées le long de cette autoroute. Même s'il y a une autoroute de

contournement, ces gens-là ne s'en serviront pas. Il faut qu'ils desservent le territoire. De toute façon, étant une artère économique importante, ce n'est pas pour rien. À votre avis, il ne servirait à rien de faire des voies de contournement parce qu'elles ne seront pas utilisées, sinon par 15 % de cette circulation et, à ce moment-là, l'analyse coûts-bénéfices nous porte à croire qu'on est mieux d'investir dans de nouvelles solutions à l'autoroute Métropolitaine comme telle.

M. Garon: Dans les enquêtes statistiques, combien de camions utilisent les autoroutes, mais partent de Toronto et s'en vont directement dans les Maritimes?

M. Hamelin: C'est 15 % de ces... En gros, 7000 à 8000.

M. Doré: Sur 140 000.

M. Garon: Sur 140 000.

M. Hamelin: Et, encore une fois, ils ont actuellement en place une façon de contourner le problème.

M. Garon: Avez-vous d'autres questions? Non?

Je pense, à moins que vous n'ayez autre chose à ajouter, qu'on n'a pas couvert par nos questions, qu'il ne nous donne rien de prendre du temps additionnel pour vous faire répéter des choses que vous avez déjà dites. Quant à moi, ça m'apparaît assez clair et je pense qu'on pourrait peut-être ajourner, à moins que des députés ne veuillent poser une question particulière. La discussion que vous avez eue avec le ministre vous a permis de faire, avec beaucoup de conviction, une démonstration. À mon avis, c'est sûrement la première chose qui doit être étudiée, et il serait souhaitable que cette étude se fasse le plus rapidement possible pour que les autres décisions ne soient pas retardées. Comme vous le dites dans votre mémoire, les mesures annoncées par le ministre ne font que reporter l'échéancier où une décision majeure devra être prise, la durée de cette autoroute étant de plus en plus restreinte. Il nous apparaît évident que cette étude devra être faite le plus rapidement possible pour que les décisions... Si c'est la meilleure solution, les bénéfiques et les avantages qu'il peut y avoir peuvent compenser les coûts et, si ce n'est pas la meilleure solution, l'étude doit le démontrer. Puis, je pense bien que le consensus qui se fait entre vous, c'est sûrement la plus belle voie de l'avenir parce que, sur le plan économique, avoir des consensus, ça aide toujours. Je sais que les tiraillements ne sont habituellement pas toujours la mère du succès, la maternité ou la paternité du succès.

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

député de Lévis, si vous avez terminé, j'aurais une question ou deux. Je sais que le député de Saint-Jacques - on n'abusera pas du temps mais, à l'intérieur de l'enveloppe qui est dévolue... Les propos tenus ce matin par la communauté urbaine de même que par Montréal sont très clairs quant à la priorité au fameux transport en commun. Bien sûr, dans la question du réseau autoroutier, on s'entend moins sur le plan. Je dois dire que dans l'ensemble je partage assez bien les propos qui ont été tenus autant par M. Hamelin que par M. le maire.

Un volet n'a pas été touché. J'aimerais savoir quelle est votre position si on veut marier les deux, c'est-à-dire être capables de se véhiculer à Montréal, finalement, et accélérer le transport en commun. Est-ce que la solution des voies réservées aux autobus sur des axes importants, autant sur les ponts et dans le tunnel que sur certains axes qui pourraient s'appeler Henri-Bourassa ou boulevard René-Lévesque, est-ce que ces fameuses voies réservées aux autobus et, disons, aux véhicules de quatre passagers et plus, ne seraient pas une mesure d'incitation qui ne coûte, finalement, que très peu et qui, très souvent si on la mettrait de l'avant, pourrait, en tout cas temporairement, pour les trois ou les cinq prochaines années, solutionner le problème? Préconisez-vous cette approche? Êtes-vous favorables? Êtes-vous prêts à collaborer? Pour moi, c'est une des solutions. C'est le premier volet.

Le deuxième volet. Vous avez mentionné tantôt les fameux 140 000 véhicules sur le Métropolitain. Je pense que c'est de l'acquis, ils sont là. Mais il y a une voie qui s'appelle le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine qui, avec le pont Champlain et le pont qui traverse l'autoroute 15, est la plus achalandée. Selon les chiffres de 1987, 110 000 véhicules doivent traverser le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. Donc, dans beaucoup de cas, et tous les matins - Je le sais, à Boucherville, ça refoule jusqu'à l'autoroute 30. Vous pouvez voir que c'est sur deux, trois ou quatre kilomètres que ça refoule. Donc, c'est devenu complètement inacceptable, mais 110 000 véhicules doivent passer dans le tunnel. Je pense qu'il y a lieu d'envisager quelque chose. Rien n'est prévu dans le plan. Toute cette partie est qui est en fort développement, mais qui vient congestionner, d'une part, tout le carrefour Anjou et aussi le carrefour Métropolitain, à mon avis, il y a là un problème. J'aimerais savoir votre position là-dessus, surtout que vous ne semblez pas préconiser de débouchés avec la 25 pour essayer d'envoyer, de l'autre côté de l'île, un trafic. En tout cas, pour moi, il semble y avoir un problème d'engorgement de ce côté.

Finalement, sur la question du camionnage, tantôt M. le député de Lévis posait la question sur les fameux 15 %. Combien cela représente-t-il de véhicules? Je pense qu'il ne faut jamais perdre de vue que ce n'est pas seulement le

nombre de véhicules en termes de camionnage et de transport routier de type commercial. Un train routier, qu'il soit double ou simple, prend l'espace de deux ou trois véhicules. Aussi, beaucoup d'accidents ou de problèmes sont occasionnés par rapport à ça. Il ne faut pas juste mettre en relation le nombre avec le fameux pourcentage de 15 %. Beaucoup de problèmes dans le tunnel, pour le vivre régulièrement tous les matins, sont occasionnés par du camionnage. Je veux vous dire aussi que toute cette expansion sur la rive sud de Montréal dans les parcs industriels, particulièrement ceux de Longueuil et de Boucherville, est en train d'être étranglée par le fait que les entreprises ne peuvent plus envisager de s'installer parce que, tous les matins, ils doivent avoir 100, 150 ou 200 camions qui partent faire des livraisons à Montréal. Cela cause un problème sérieux. Je pense que vous avez envisagé... Cela a plusieurs volets, mais je pense que c'est important.

(12 h 45)

M. Hamelin: Au sujet de la dimension des camions, je pense que vous avez tout à fait raison. Cela n'a pas été mentionné mais 7800 camions commerciaux, cela peut représenter facilement quelque 20 000 automobiles. On connaît la longueur des camions; cela peut être une partie du problème.

Si on remonte un peu en sens inverse dans l'ordre de vos questions: la congestion du pont-tunnel. C'est clair! Regardez où aboutit le pont-tunnel sur l'autoroute Métropolitaine. Il n'y a rien qui nous indique, si la 25 était prolongée, il n'y a rien qui nous indique que ces gens s'en vont à Laval. Au contraire, ces gens s'en vont prendre le Métropolitain. Lorsque nous aurons réglé la question du Métropolitain, nous aurons réglé en même temps la question du pont-tunnel. Probablement que les études que nous demandons, que nous nous apprêtons à faire avec le gouvernement devraient établir clairement ce principe. Réglez le Métropolitain, vous allez régler aussi le pont-tunnel.

Quant à la question des voies réservées, ce n'est pas du ressort de la communauté urbaine. C'est du ressort de la municipalité. Cependant, je peux affirmer qu'en ce qui concerne la ville de Montréal on se penche très sérieusement sur cette option actuellement. Peut-être que M. le maire pourrait compléter.

M. Doré: Oui, je peux peut-être compléter. Sur la question des voies réservées: vous savez, dans le milieu urbain, c'est plus compliqué d'établir une voie réservée sur une artère importante que ça peut, à la limite, l'être sur un pont. Il y a des axes importants qu'il serait intéressant de regarder. La STCUM nous en a suggéré un certain nombre. L'avenue du Parc, par exemple, à Montréal. Mais, l'avenue du Parc, sauf dans la partie située près du parc Jeanne-Mance, en face de la montagne, sur toute la longueur, il y a du commerce. Dans ce cas, à

partir du moment où l'on met une voie réservée là-dessus, il faut être en mesure aussi de faire du remorquage sur rue. Si une auto se met dans une voie réservée, il faut qu'on l'enlève de là. On ne peut pas juste mettre une contravention. Alors, il y a toute une série de préalables qu'on est en train de mettre en place. Cela s'en vient.

Ce que je peux vous dire, c'est ce qu'on fait pour le centre-ville de Montréal. D'abord, je voudrais corriger une impression qui a été donnée devant cette commission. Les édifices du centre-ville de 800 000 000 \$ en investissements, l'année dernière, cela n'ajoute pas, cela remplace des stationnements en surface. Les stationnements souterrains répondent d'abord aux besoins des édifices, mais à peine, puis en partie au stationnement en surface. L'avantage, c'est que ça nous permet d'enlever du stationnement sur rue afin d'assurer une meilleure fluidité de la circulation, surtout pour des fins de livraison et d'échange d'Informations de messageries à l'intérieur du centre-ville.

Deuxièmement, on va mettre en place des endroits où, il y aura priorité à la livraison et interdiction de stationner et cela, parallèlement à du remorquage sur rue. Il est clair qu'il faut faciliter la possibilité pour les entreprises de s'approvisionner. Il ne faut pas que ça perturbe. Le gros problème dans le centre-ville, c'est souvent le stationnement en double ou en triple. On va régler cela aussi. Les voies réservées, c'est la conséquence de cela. Quand on a mis en place un système de remorquage sur rue, lorsqu'un véhicule est dans un endroit identifié comme zone de livraison et qu'a la bloque, forçant le camion à se mettre en double, ce n'est pas le camion qui reçoit la contravention, s'il est devant la zone, c'est le véhicule qui est remorqué avec une contravention, comme dans le cas d'urgence neige. Bon, ça c'est un bout. Une fois qu'on a cela, on peut faire des voies réservées. Cela s'en vient. Je vous dis donc oui, c'est une solution.

Par contre, j'ajoute - parce que cela a été mentionné devant la commission, et pose la question aux gens de la STCUM qui vont nous suivre - pour ceux qui s'imaginent que le métro, c'est effrayant, c'est cher, cher, cher, et que l'autobus, dans le fond, c'est une bien meilleure solution pour l'est de Montréal, parce que ça ne coûte pas cher, j'ajoute ceci. Dans les zones densément peuplées, quand on fait des projections sur 40 ans du coût de construction, du coût d'opération du métro et qu'on fait la même chose avec les autobus, ça en prend trois par rapport à un wagon de métro, par rapport à la durée d'un métro, etc.; au total, on arrive avec un coût équivalent par passager transporté par kilomètre avec un avantage majeur pour le transport en commun lourd, dans ce cas, quand la densité le justifie, c'est l'efficacité et le confort. Cela fait partie des éléments. Cela dit, les endroits où on peut mettre des voies, on met des voies réservées.

Une autre chose qu'il faut dire, je l'ai esquissée tantôt, mais je la rappelle. Ce ne sont pas les camions qui bloquent le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. Ce ne sont pas les camions qui bloquent l'autoroute Métropolitaine. Ce sont les gens qui sont seuls, un à un, dans leur automobile. Demain matin, si vous imposiez que les gens, aux heures de pointe, circulent au minimum deux par automobile, vous enlèveriez du coup 50 % des automobiles qui bloquent le camionnage et la fluidité. Cela, c'est un élément. Il faut le regarder. Le covoiturage a été essayé et existe partout en Amérique du Nord, dans les grands centres urbains. Cela prend beaucoup de conviction et de volonté politique de la part du gouvernement. Je peux assurer le gouvernement que pour des solutions comme celle-là, en ce qui concerne les élus de la communauté urbaine, il va recevoir notre appui. Je pense aussi que mes collègues de banlieue vont faire la même chose.

Cela dit, il faut toute une série de mécanismes. Il faut que les entreprises collaborent. À Boston, il n'y a pas une entreprise qui peut s'implanter à l'intérieur du périmètre sans avoir un plan qui prévoit comment ses travailleurs et travailleuses vont s'acheminer. Dans le covoiturage, elle a la responsabilité de leur fournir le soutien Informatique pour faciliter le pairage des gens, afin qu'ils utilisent le covoiturage.

Ce sont des solutions qu'il faut regarder. Si on faisait ça, on diminuerait de seulement 20 000 ou 30 000 le nombre des véhicules dans le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine et on n'aurait peut-être pas de problème le matin, comme il y en a actuellement. La congestion est en partie due à l'utilisation d'une automobile par personne. Pour peu que ce soit bien organisé, tout le monde y gagne, y compris les gens qui voyagent en automobile et qui n'ont pas d'autre choix dans bien des cas. Ce n'est pas une catastrophe d'avoir des autos dans notre société. C'est juste que, pour des fins de destination au travail, il ne faut pas que les gens viennent toujours travailler au centre-ville et dans la ville et dans l'île - surtout que c'est une le - avec une personne par véhicule. On peut songer... Tu en mets deux: tu viens de solutionner le problème. Pour la personne qui fait du covoiturage - ce sont des gens qui ne restent pas loin les uns des autres; l'un utilise son auto, puis l'autre utilise la sienne - cela coûte moins cher. Tout le monde en profite. Dans le fond, ce n'est pas si désagréable de s'en aller au travail et de pouvoir jaser avec quelqu'un, plutôt que de juste écouter la radio au lieu de faire les deux. Cela se vit. Je veux seulement souligner que ce sont des éléments qui font partie, je pense...

Il reste l'étalement des heures de travail, pour essayer de diminuer les pointes. Cela, c'est une mesure que nous sommes en train d'expérimenter à la ville, parce que toute notre gestion du personnel ne le permettait pas. Une fois qu'on l'aura fait, on sera peut-être en mesure de demander à d'autres entreprises de faire la même chose. Il faut quand même donner

l'exemple. On ne l'a même pas fait à la ville encore. Les horaires flexibles s'en viennent, l'étalement des heures et, après coup, on voudrait beaucoup que les gouvernements, les bureaux importants du gouvernement du Québec, le gouvernement fédéral et les entreprises incitent et mettent en place des horaires flexibles pour étaler les pointes, de façon à diminuer la pression aux heures de pointe. Cela, c'est un ensemble d'autres mesures périphériques qui sont des composantes essentielles de la fluidité de la circulation dans l'île et au centre-ville.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'ai des commentaires, M. le maire. Je partage entièrement ces principes de covoiturage. ayant moi-même été très engagé dans la transport en commun et ayant fait certaines études, tant du côté américain qu'en Europe. Pour une grande région comme Montréal, 50 % de la solution réside dans le covoiturage, les voies réservées et un agencement avec la participation des entreprises. J'ai déploré, comme je le déplore encore, que ce ne soit pas dans le plan de transport comme tel. Mais tout ce que j'espère, c'est qu'au cours de la prochaine année on puisse voir des plans dans cette approche-là et qu'à Montréal - parce que je sais que sur la rive sud les élus sont tout à fait ouverts et qu'il y a même des expériences qui se font dans ce sens - la communauté urbaine aussi bien que la rive nord puissent embarquer là-dedans avec des expériences pilotes. Cela, ça ne coûte pas cher.

M. le député de Saint-Jacques, je pense que vous aviez une question ou un commentaire..

M. Boulerice: Oui, M. le Président. Comme je suis un député "montréaliste", comme le dit avec humour Doris Lussier, je pense qu'il est normal que je veuille poser une question à mon maire. Ayant été son ancien député - malheureusement, il a changé de circonscription... Mais, cela, c'est un autre sujet, M. le maire. Vous avez parlé du Métropolitain, du couloir du Métropolitain, comme zone économique très concentrée et vitale pour le développement économique de la région de Montréal. Vous avez introduit la notion de voie souterraine et, à mon point de vue, je pense que c'est un débat qu'il va être difficile - si vous me permettez le jeu de mots - d'enterrer, pour ceux qui le voudraient bien. Je pense que c'est lancé. Est-ce que, dans votre évaluation de ça. C'est bien entendu qu'il n'y a pas d'étude et vous appelez à une étude, mais dans votre évaluation de cette idée il y avait, dans votre pensée, l'hypothèse d'une récupération d'espace. Quand on voit où est situé géographiquement ce Métropolitain, c'est de l'espace, comme on dit en latin, du "prime rate space". L'impact que ça pourrait peut-être avoir pour un second souffle au développement économique ou au développement commercial, parce que c'est un "prime rate space", toujours pour employer la formule latine, et potentiellement du

résidentiel, puisqu'il y a toujours une demande, est-ce que cela faisait partie de votre analyse?

M. Doré: Si vous me permettez, M. le Président. Il est évident que, quand on regarde ce qu'est l'emprise, il y a trois voies de chaque côté pour l'autoroute Métropolitaine et des voies de service qui font également trois voies de chaque côté. Cette emprise-là a donc douze voies. Si, dans l'hypothèse où on retiendrait le fait qu'une partie de la circulation dans l'axe est-ouest, pour éviter l'engorgement qu'est le centre de Montréal, passerait en tunnel, ce qu'on récupère, c'est effectivement une immense emprise et, là, on peut très bien visualiser ce que cela peut donner.

Je ferai remarquer qu'en 30 ans, depuis la construction de l'autoroute Métropolitaine, il n'y a pas eu grand investissement dans des projets de qualité le long de la voie surélevée, sauf 1ST, tout récemment, au coin de Papineau, et la décision du gouvernement du Québec d'y mettre le Centre de recherche industrielle du Québec. Place Crémazie date des années soixante, ce n'est pas une merveille d'architecture, disons-le comme cela. Et, pour le reste, ce sont des édifices industriels qu'on bâtissait à la tonne dans les années soixante et qu'on trouve dans le bout de Saint-Michel; c'est un secteur forcément dévalorisé à cause de l'autoroute. Imaginons qu'on la remplace, imaginons qu'on fasse un boulevard urbain: trois voies, trois voies, avec une voie, par exemple, réservée pour le transport en commun et le taxi, et les véhicules d'urgence. On pourrait le paysager, parce que ce boulevard n'est pas nécessairement un boulevard de béton, il est tout à fait possible en design urbain de concevoir un boulevard qui serait extrêmement intéressant. On pourrait très bien imaginer que, dans les voies de côté, on puisse également réaménager de façon à faire des voies de déserte. Il est évident que toute cette partie centrale de Saint-Laurent, enfin de L'Acadie à Pie IX, à la limite, a un potentiel de redéveloppement important.

C'est l'une des raisons qui m'amènent à dire que la ville n'exclut pas une participation au financement de l'ouvrage. Pourquoi? Parce que j'ai la conviction que, quand on aura fini l'étude coûts-bénéfices, on va se rendre compte que sur 25, 30 ou 40 ans le gain que l'on fera comme ville, par rapport à l'assiette fiscale potentielle que cela engendrera, justifiera qu'on participe à l'investissement tout à fait à partir de notre propre vision foncière. C'est pour cela que je le mets de l'avant. On participe aux études, je n'exclus pas la participation au financement de l'ouvrage. Il est évident qu'on peut complètement redévelopper l'axe le long de ce secteur-là. Du résidentiel, oui; du commercial, sûrement à l'étage. Il y a toute une série de composantes qu'on peut repenser complètement, cela peut devenir une rue très importante. Redéplacer une partie du centre... Peut-être que cela ferait

plaisir au maire de Laval; on pourrait peut-être remettre le centre-ville en plein centre, plus près de sa ville, parce que j'ai compris qu'il y avait historiquement un problème avec le centre-ville au bas de la ville. Mais, très honnêtement et blague à part, il s'agit d'un ouvrage, d'une réfection qui, au plan urbain, serait extraordinaire, et qu'on peut vraiment imaginer comme étant une amélioration substantielle, énorme de ce qu'a été la qualité de vie dégradée à cause de l'ouvrage depuis maintenant 30 ans. L'environnement et tout cela vont devoir devenir beaucoup plus intéressants.

M. Boulé: Merci, M. le maire.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Lévis, une dernière question, il nous reste trois minutes.

M. Garon: Ce n'est pas vraiment une question, mais j'aimerais dire, au nom de l'Opposition officielle, qu'on aimerait beaucoup si vous aviez une formule... Je comprends qu'habituellement, dans les études conjointes, l'Opposition n'est pas souvent là, mais comme il s'agira de travaux importants et surtout, j'imagine, avec beaucoup de justifications économiques... On entre dans une nouvelle ère, qu'on soit pour ou contre, elle est maintenant en place, celle du libre-échange où la distribution va être très importante. Monsieur en a dit un mot tout à l'heure, et je suis convaincu que la distribution va jouer un rôle majeur, les centres de distribution vont jouer un rôle majeur, et je pense qu'on voulait faire - on a perdu les élections - de Montréal un centre de distribution du poisson pour l'Est du Canada. Je peux vous dire que, dans les Maritimes, plusieurs étaient d'accord avec cela. Actuellement, comme le gouvernement n'est pas beaucoup intéressé au poisson... Mais les centres de distribution, c'est majeur dans le développement économique, et on a de l'expertise là-dedans. Je pense à la distribution alimentaire. Pourquoi nos gens ont-ils réussi à faire ce qu'ils font actuellement? C'est parce qu'on a une expertise qui est peut-être meilleure que celle des autres. Des épiciers indépendants ont réussi à faire des regroupements, en gardant des propriétaires à l'échelon local, mais en réussissant une force de distribution avec des regroupements comme Métro, Provigo, Hudon et Deaudelin, etc. Et dans plusieurs domaines, je suis convaincu que dans le domaine de la bière, cela va jouer un rôle important, s'il y a des concentrations d'entreprises, la distribution sera majeure. Avec la concentration des entreprises que le libre-échange va apporter, il y aura sûrement une efficacité de la distribution qui va s'amplifier et qui sera nécessaire.

J'aimerais cela que vous trouviez une façon... Le ministre a avoué tantôt qu'il ne serait peut-être pas longtemps au ministère des Transports; il a peut-être pensé que cela pourrait

vouloir dire un changement de gouvernement, alors, on voudrait être prêts pour ne rien retarder. J'aimerais cela que, d'une façon ou l'autre, vous nous teniez au courant du cheminement qui va se faire dans ces études-là. Moi, je suis un de ceux qui pensent que ces décisions sont importantes et doivent être prises rapidement, mais que les bonnes décisions soient prises avec toute la justification et la problématique, et avec la concertation que vous êtes en train de faire à Montréal et à la Communauté urbaine de Montréal, ce qui m'apparaît extraordinaire et pour laquelle je vous félicite. Nous aurions aimé avoir cela de notre temps.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Peut-être un bref commentaire, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, compte tenu de l'importance du mémoire présenté par la Communauté urbaine de Montréal et du temps qu'on y a consacré, je crois que ce sont assurément des sujets qui étaient très chauds, mais qui ont fait l'objet de discussions très civilisées malgré le fait que le ton ait pu, à l'occasion, monter de part et d'autre. C'était pour mieux illustrer la pertinence de chacun de nos propos. Je veux rassurer le député de Lévis. Quand je disais tantôt "changer", je voulais dire que, puisqu'on parlait de perspectives de transport de 25 à 40 ans, je ne présumais pas que Je serais là encore dans 25 ou 40 ans.

Au-delà de tout cela, ce que je veux dire à M. Hamelin et à M. Doré, ainsi qu'à ceux qui accompagnaient les gens de la Communauté urbaine de Montréal, c'est que nous avons fait un bon bout de chemin ce matin. Choisissons le mode de transport: peu importe si c'est en commun ou en routier, on a fait un bon bout de chemin. Il subsiste des divergences, je pense, mais pas sur la vocation de Montréal ni sur la prédominance de Montréal sur le plan économique. Le chemin qui s'est fait, c'est que le transport n'est pas l'unique considération qu'on doit avoir au moment où on fait du transport, où on planifie du transport. C'est davantage une vision globale de la locomotive qu'est Montréal tout en n'oubliant pas, de mon point de vue, bien sûr, le rôle extrêmement important des banlieues. Je veux les assurer de mon entière collaboration pour les mois qui viennent. Cela me donnera quelques jours de réflexion au sujet d'une décision éventuelle à prendre sur une étude. Je consulterai les officiers du ministère à ce propos et, là comme ailleurs, l'ouverture, quand c'est du dialogue direct, se manifeste. C'est ce que je souhaite davantage au cours des prochaines semaines. Merci.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le président Hamelin, oui. Brièvement.

M. Hamelin: M. le Président, brièvement, je voudrais remercier les membres de cette commis-

sion de nous avoir permis d'exposer le point de vue de la Communauté urbaine de Montréal. Je remercie aussi le ministre de ses ouvertures. En ce qui concerne le transport en commun, je crois que nous avons fait un immense progrès ce matin. Je veux remercier également mes collègues de l'unanimité qu'Us ont manifestée pour présenter le point de vue de la communauté. Pour paraphraser le président qui parlait de tempête à l'extérieur et de calme à l'intérieur, Je crois que c'est la sérénité des débats qui a entraîné la sérénité de la température. Il n'y a plus de tempête à l'extérieur.

M. Côté (Charlesbourg):... cet après-midi.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je rappelle aux membres de la commission et à tous les intervenants que nous reprendrons les travaux à 14 heures cet après-midi. Je tiens à remercier le président de ta Communauté urbaine de Montréal de même que le maire de Montréal. Merci.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 14 h 12)

La Présidant (M. Parent, Bertrand): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. On s'excuse du peu de temps qui a été accordé pour l'heure du dîner, mais ça fait partie des contraintes.

Cet après-midi, à compter de maintenant et pour la prochaine heure, on a la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Suivra, pour un bloc d'une heure, la Chambre de commerce de Montréal. Par la suite, pour une autre heure, ce sera le Regroupement des gens d'affaires de l'est de Montréal et région. Pendant l'heure qui suivra, il y aura le Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM et, finalement, le Comité pour le transport en commun de Pointe-aux-Trembles, chacun ayant droit à une heure.

Sans plus tarder, Je souhaite la bienvenue aux gens de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, à son président, M. Robert Perreault - ça me fait plaisir, M. le président du conseil - de même qu'à Mme la présidente-directrice générale, Mme Roy. M. Perreault, si vous voulez bien nous présenter les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que nous devons nous en tenir à l'heure qui est accordée, c'est-à-dire à trois blocs de vingt minutes. Vous aurez vingt minutes pour la présentation, vingt minutes seront dévolues au parti ministériel, à M. le ministre et à ses collègues, et vingt minutes à l'Opposition. Étant donné le retard que nous avons pris ce matin, mais qui était, je pense, quand même nécessaire, on doit essayer de respecter l'horaire.

Je fais appel à votre collaboration pleine et entière.

Sans plus tarder, M. Perreault, on vous souhaite la bienvenue.

Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal

M. Perreault (Robert): Merci, M. le Président. Vous disiez qu'on avait pris du retard, ce matin. Comme représentant de la société, je dois vous dire qu'on a aussi le sentiment d'avoir pris un peu d'avance, compte tenu des indications du ministre, notamment sur le dossier du développement du réseau de transport sur l'île de Montréal qui, comme vous le savez, fait partie de notre mémoire.

Je vous présente les personnes qui m'accompagnent. D'abord, le vice-président de la société, le maire de la ville de LaSalle, M. Michel Leduc, de même qu'à sa droite M. Labrosse, maire de Montréal-Est, Mme Ginette L'Heureux, membre du conseil d'administration, conseillère à la ville de Montréal; à ma gauche, M. Abe Umonchik, M. Xavier Ceccaldi, directeur de la planification à la société de transport, Mme Roy, présidente-directrice générale. Probablement que M. Knox, membre du conseil d'administration et maire de Pointe-Claire, va nous rejoindre bientôt.

M. le Président, dans le fond, on aurait pu, dans notre mémoire, aborder plusieurs questions. Vous-même, vous indiquez qu'on n'a peut-être pas trop de temps. Je proposerais tout simplement d'attirer l'attention des membres de cette commission sur quatre aspects de notre mémoire qui nous semblent les plus importants. Je n'en ferai donc pas la lecture, laissant plus de place à la discussion. Je pense que tout le monde souhaite avoir l'occasion de discuter et de clarifier un certain nombre de questions; c'est peut-être de cette façon que, tous ensemble, on va le plus avancer.

Le premier aspect que je voudrais soulever et qui est dans notre mémoire concerne les résultats de l'enquête origine-destination de 1987. C'est une enquête faite auprès de 80 000 ménages de la région métropolitaine et que nous faisons tous les cinq ans. Je dirais simplement ceci. La principale constatation de cette enquête est que l'automobile gruge régulièrement une part importante du transport public. On a donné des chiffres. De fait, dans l'ensemble de la région métropolitaine, la part du transport public a diminué de 28 % à 23 %. Et, sur le territoire de la communauté comme telle, la part du transport public a diminué de 37 % à 32 %. On a également assisté à une augmentation sans précédent du phénomène de l'acquisition de la deuxième voiture: près de 40 % d'augmentation. Essentiellement, il faut le reconnaître, c'est un phénomène surtout externe à la ville centrale et plus important dans les grandes périphéries.

La place du transport en commun est donc

d'une certaine façon menacée. On peut en tirer deux conclusions qui pourraient être contradictoires. Certains pourraient être tentés de dire qu'il y a là visiblement un choix des consommateurs, un choix fait individuellement, et qu'en quelque sorte le rôle des administrations publiques serait de respecter ce choix et de fournir les services qui correspondent à ce choix individuel des habitants de la grande région métropolitaine. D'autres, dont nous faisons partie pensent plutôt et sont convaincus que les pouvoirs publics ont le pouvoir d'intervenir et de faire en sorte qu'effectivement, en matière d'investissement dans les grandes infrastructures, à la suite de politiques éclairées, on puisse corriger ces tendances lourdes dans le sens des objectifs souhaités pour l'avenir. Pourquoi? Je ne m'étendrai pas sur cela. Je pense que, ce matin, les représentants de la Communauté urbaine de Montréal ont eu l'occasion de faire valoir que cette question de l'érosion de la part du marché du transport en commun dans la région montréalaise, si elle devait se poursuivre, menace bien plus que l'équilibre financier de la société de transport. C'est à la fois une question de qualité de vie et de vitalité économique de la région montréalaise et du centre-ville de Montréal, entre autres. Des problèmes de congestion, des problèmes de perte de temps, des problèmes d'augmentation de la pollution, je pense que toutes ces questions ont été largement discutées ce matin. Je voudrais attirer l'attention de la commission sur le fait que ce n'est pas une pente descendante irréversible. Au contraire, il est encore temps de corriger cette situation puisque, à titre de comparaison, il nous reste encore du chemin à faire si on veut rejoindre une ville comme Toronto, où près de 73 % de la population se rend au centre-ville par le transport public contre 58 % pour la communauté de la région métropolitaine.

Je pense également que d'autres raisons justifient qu'on accorde beaucoup d'attention à cette question. La principale est sans doute celle de rentabiliser des investissements pour lesquels, comme société - et je veux bien sûr parler de l'ensemble des Montréalais, mais également des gens de la région et de tout le Québec - on a consenti des efforts considérables durant les 20 dernières années afin de doter Montréal et sa région d'un système de transport public dont on peut être fier à juste titre, et pour lequel nous avons consenti collectivement plus de 3 000 000 000 \$. Donc, on ne peut pas se permettre, par nos politiques, de laisser tomber ces investissements.

Pour nous, il y a là un choix de société et ce choix doit être fait très clairement en faveur du transport public pour les raisons que j'ai données. On parle souvent des choix individuels, mais on pourrait donner des exemples. Par exemple, dans le domaine de la cigarette, on a longtemps considéré que c'était un choix des personnes. Maintenant, personne ne remettrait en

question l'intervention gouvernementale pour orienter les choix et pour amener la population à se rendre compte qu'il y a peut-être des solutions meilleures pour sa santé. De la même façon, si on offre à la population des alternatives, mate des alternatives réelles, efficaces et performantes, on pense que les gens peuvent choisir le transport public. Il suffit pour cela de se rendre compte de ce qu'a été l'expérience de la mise en exploitation et de la modernisation de la ligne vers Rigaud et le centre-ville, où on a vu s'accroître, de façon significative, la clientèle utilisant cette ligne. Donc, on croit que, si on peut offrir aux gens un autre choix réel, les gens vont le choisir.

Encore une fois, pour la plupart des individus, c'est facile; on peut choisir d'aller s'acheter une voiture au coin de la rue, au garage; on ne peut, chacun, choisir d'investir dans le transport public. Ce sont les pouvoirs publics qui seuls peuvent faire le choix d'investir dans le transport public. Donc, c'était le premier point sur lequel on voulait attirer l'attention de la commission. Cette enquête que nous faisons tous les cinq ans en est une qui, dans ses conclusions, interpelle, il me semble, non seulement la société de transport et le gouvernement du Québec, mais tout le milieu montréalais sur les choix de société qu'on souhaite pour votre avenir.

Un deuxième point, peut-être, sur lequel j'aimerais attirer votre attention, c'est qu'il est difficile de discuter de développement sans en quelque sorte, au préalable, avoir réglé un certain nombre de questions, notamment quant au financement des équipements déjà existants. On l'a dit tantôt, à la société de transport, nous avons des équipements dont la valeur est de 3 000 000 000 \$, de 3 500 000 000 \$, si on calcule les autobus. Ils vieillissent et ils ont besoin d'être renouvelés. Ce n'est là que quelque chose de tout à fait normal, de tout à fait inévitable.

Depuis deux ans, on a beaucoup discuté de ces questions, mais il faut quand même reconnaître que, du point de vue des décisions, beaucoup de choses restent encore à régler. Je pense qu'il me semble important, à ce moment-ci, de rappeler que ces débats, qui n'ont pas été sans épisodes, se sont quand même faits dans un contexte difficile. Je pense que c'est un contexte difficile, tant pour la société et ses dirigeants que pour le ministère des Transports et le ministre des Transports. Il faut quand même se rappeler que le gouvernement du Québec avait plus ou moins pris la décision de diminuer sa contribution financière au transport public de près de 25 %. C'est dans ce contexte que se sont faits les débats concernant la réforme des programmes, la réforme de l'aide financière, ce qui, je pense, est un contexte qui ne facilite les débats pour personne, ni pour les dirigeants de la société, ni pour les représentants du gouvernement.

Il faut rappeler que nous représentons, particulièrement ceux qui viennent de la ville de Montréal, mais je pense que c'est vrai pour toute la communauté, une population qui se trouve quand même au 27^e rang, sur 29, des villes de la communauté du point de vue du revenu par ménage, où près de 40 % des ménages n'ont pas d'autre moyen pour se déplacer que le transport public, où on retrouve au-delà de 40 % des assistés sociaux du Québec. Il est évident que des discussions visant à établir de nouvelles règles du jeu entre les diverses autorités, qu'elles soient provinciales, locales ou régionales, et qui se font dans un contexte de difficultés budgétaires, ce n'est pas un contexte qui est de nature à faciliter les choses pour personne. Il ne faut donc pas s'étonner parfois de certaines réactions qui ont *peut-être* été un peu vives, mais qui étaient justifiées, je pense, par les enjeux.

Nous tenons à redire que, quant à nous, il faut maintenir l'effort des pouvoirs publics à l'égard du transport public et que c'est dans ce sens-là que les solutions de l'avenir doivent se trouver. Cependant, je tiendrais à rajouter là-dessus, parce que je pense qu'il faut être honnête, que, malgré cette ioïie de fond, le gouvernement du Québec a constamment, année après année, réajusté son enveloppe budgétaire à la hausse et de façon substantielle. Là-dessus, je pense qu'il faut être clair et je tiens à le dire également. Je pense que derrière ces décisions du gouvernement du Québec 1 y a eu, nous en sommes convaincus, l'action personnelle du ministre des Transports du Québec.

Il n'en demeure pas moins - il faut le dire - qu'on attend toujours un certain nombre de décisions concernant, par exemple, l'enveloppe complémentaire en matière de productivité et les politiques financières en matière d'immobilisations. La situation qui a fait qu'année après année, depuis deux ou trois ans, il a fallu revoir l'espèce de cadre qu'on avait fixé, je pense que cela révèle visiblement que ce cadre est incomplet et ne peut répondre aux besoins de la société pour les années à venir. Là-dessus, je m'explique.

Il nous semble, en effet, que la distinction qui est faite par le ministère entre, d'une part, les besoins d'interventions majeures et, d'autre part, l'entretien régulier, laisse dans l'ombre de grandes parties des dépenses financées par emprunt. Ces réflexions nous amènent à suggérer les orientations suivantes. Il nous semble que le programme d'aide aux immobilisations devrait distinguer deux volets: les dépenses reliées au prolongement des infrastructures et celles relatives au réseau déjà existant. En ce qui concerne ce deuxième volet, le réseau déjà existant et que nous avons le mandat d'administrer, le programme, quant à nous, devrait s'adresser à l'ensemble des dépenses en immobilisations, c'est-à-dire à toutes celles financées par emprunt - là-dessus, on a des politiques qui ressemblent d'ailleurs

beaucoup à celles du gouvernement du Québec - à l'exclusion des dépenses financées à même le budget, plutôt qu'à des projets ponctuels qui sont identifiés parfois sans critères nécessairement précis.

Il nous semble également que ce programme devrait prévoir un taux de subvention du service de la dette qui, d'ailleurs, pourrait être variable selon les diverses catégories d'immobilisations. Quant à nous, ce taux pourrait se situer à 75 %, comme c'est actuellement le cas en Ontario où le gouvernement finance 75 % de la quasi-totalité des dépenses en immobilisations de la TTC.

Il semble qu'une telle politique serait de nature à traduire dans les faits les priorités du ministère sur le maintien des acquis. Il faut redire, je pense, qu'il y a un an, nous avons eu l'occasion de faire un effort, au moment de la commission parlementaire, pour évaluer, peut-être pour la première fois, l'ensemble des besoins de la société au cours des dix prochaines années. Ces besoins ont été identifiés à 650 000 000 \$. Il faut quand même se rendre compte qu'il y a, dans le plan du ministre - ce matin, j'entendais M. Côté le débattre avec M. Hamelin - bien sûr, des choses excellentes pour la société de transport. On retrouve au-delà de 242 000 000 \$ dans le plan. Mais nous souhaitons vraiment pouvoir nous asseoir avec le gouvernement du Québec et discuter des règles du jeu qui concernent l'ensemble de nos besoins et non uniquement les aspects soulevés par le ministre dans son plan de transport. Donc, deuxième point: des règles claires qui prennent en compte l'ensemble des besoins. Ces besoins sont maintenant nettement identifiés.

Le troisième point sur lequel je voudrais attirer l'attention des membres de la commission concerne la question des effets de débordement. On en a beaucoup parlé. Cela n'a pas toujours été de nature à - comment dirais-je? Je voyais tantôt mes collègues de Laval ou de la rive sud - harmoniser les relations sur le territoire de la région métropolitaine. Il n'en demeure pas moins qu'il faut le dire. L'enquête origine-destination est claire. Elle vient confirmer, à toutes fins utiles, au dixième près, ce que nous affirmions concernant l'ampleur de l'utilisation de notre réseau par nos voisins du nord et du sud. Il me semble que cette question doit être réglée. Il y va bien sûr de la santé financière de la société, mais également de la sérénité des solutions pour l'avenir. Il faudrait là-dessus dire ceci: Avant d'être une question de structure, le problème de la coordination du réseau de transport de la région de Montréal est d'abord une question d'équité fiscale entre les divers utilisateurs du réseau et les divers bénéficiaires. Nous sommes heureux que le Conseil des ministres du Québec l'ait reconnu. Nous avons déjà indiqué que nous étions prêts à collaborer à des solutions. Le temps presse. Ce qui est clair pour nous, c'est que toute solution qui irait dans le sens de la correction de cette équité fiscale est

une solution à laquelle nous serons prêts à collaborer.

Quatrième point. Il est évident, compte tenu des grandes orientations, que, dans l'avenir, les seules politiques tarifaires - je pense qu'elles sont importantes; on ne peut pas souhaiter privilégier le transport public sans pour autant prendre en ligne de compte des politiques tarifaires - ne peuvent suffire à encourager nos populations à effectuer les transferts modaux nécessaires de la voiture au transport public, particulièrement pour cette partie de la population qui est très importante et qui, matin et soir, fait la navette entre le foyer et le lieu de travail, vers le centre-ville de Montréal principalement (14 h 30)

Cela voudra dire, bien sûr, d'investir dans le prolongement du réseau. Je le répète, ce que nous avons entendu ce matin ne peut que nous réjouir là-dessus. Cela impliquera également - nous en avons beaucoup parlé - d'investir dans l'organisation de voies réservées, de stationnements incitatifs en tête de métro, d'une meilleure intégration tarifaire. On n'a pas, je pense, à s'étonner que des choses comme des stationnements incitatifs n'aient pas été planifiées au départ. Vous savez, il était peut-être difficile de planifier un stationnement incitatif à Atwater au moment où on a conçu le métro au départ mais, 20 ans plus tard, avec les mouvements de déplacements de la population, il va être temps, je crois, de prévoir davantage ces questions.

Il y a un comité conjoint particulièrement entre la société de transport et la ville de Montréal là-dessus, parce que souvent ça concerne peut-être davantage la ville de Montréal, bien que ça puisse aussi impliquer mon collègue, M. Leduc, de LaSalle, ou d'autres de mes collègues. Mais ce que je peux dire à cette commission, c'est que la volonté de la société de transport est là. Si la collaboration des administrations municipales était acquise - dans le cas de Montréal je sais qu'elle est acquise - je pense qu'on pourrait avancer, et rapidement, mais, là, encore, cela suppose des ententes générales de l'ensemble des gens de la région sur les solutions. La société de transport ou Montréal ou la communauté ne peut payer seule des équipements qui, dans le fond, desservent des gens de toute la région. Il va falloir, là-dessus, qu'on s'entende. On ne peut non plus planifier, par exemple, des corridors. Je donne un exemple: un corridor sur le boulevard Pie IX et puis bêtement arrêter à Henri-Bourassa, devant le pont. Ce serait peut-être plus logique de traverser le pont et de prévoir un stationnement incitatif de l'autre côté.

Donc, cela va supposer, de ce point de vue, une meilleure intégration des réseaux et c'est là-dessus que je terminerais, M. le Président. Je pense que ce que l'enquête origine-destination nous révèle surtout, c'est que si les gens avaient

des alternatives réelles. Ils pourraient peut-être choisir le transport public, mais, à défaut de telles alternatives, on ne pourra jamais les encourager à l'utiliser. Je me réjouis particulièrement de ce que j'ai entendu, notamment des gens de Laval et de la rive sud, pour parler des formules concrètes, des projets précis, mais ce qui est peut-être nouveau - et, de ce point de vue, je pense que depuis un an, malgré les péripéties, on aura peut-être avancé tous ensemble - c'est le fait qu'on intègre maintenant dans le discours, y compris chez nos voisins du sud, mais particulièrement chez ceux du nord du territoire de la ville de Montréal et de la communauté, de plus en plus la priorité et l'utilité du transport public. Il n'y a pas moyen de développer le transport public sur le territoire de la communauté s'il n'y a pas une volonté de nos voisins de faire la même chose. De ce point de vue, je pense que nos intérêts sont communs et encore une fois, malgré les péripéties des débats, je crois qu'il est possible d'avancer et d'en arriver à une entente. En tout cas, c'est dans cet esprit que la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal est prête à collaborer avec ses voisins et avec le gouvernement du Québec, pour faire en sorte que le transport public soit quelque chose dont on a raison, tout le monde dans la région métropolitaine, d'être fier. Je vous laisse là-dessus, M. le Président.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci beaucoup, M. Perreault. Vous êtes à l'intérieur de l'enveloppe de temps qui vous était dévolue. Je vous remercie de votre collaboration. M. le ministre, pour une période de 20 minutes.

M. Côté (Charlesbourg): Merci M. le Président. Je suis bien heureux qu'on puisse, comme on l'a fait ce matin, peut-être pas avec le même temps, discuter face à face sans intermédiaire, avec les micros, avec des représentants de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. M. le Président, la première chose qui me frappe - et je tiens à tout le moins à le dire dès le départ - c'est que le ton et le message que vient de nous résumer dans ses mots M. Perreault, en tout cas, quant à moi, tranchent nettement avec la rédaction du mémoire qui est devant nous. Effectivement, pour le peu de cheveux qui me reste sur la tête, je n'ai pas besoin de vous dire que le mémoire qui a été déposé et que j'ai entre les mains m'a fait dresser les cheveux sur la tête. Les ajustements dans le message et dans le ton que vous avez faits m'incitent à en faire tout autant au chapitre de mon ton et de mes interrogations. Mais, à tout le moins, comme les écrits restent...

M. PERREAULT:... ce matin, M. le ministre, la tempête ne reprendra pas cet après-midi.

M. Côté (Charlesbourg):... et que les do-

cuments déposés demeurent, même s'ils ne sont pas au moins discutés autour d'une table, vous me permettez de prendre le mémoire et de le parcourir avec vous dans ses facettes qui m'apparaissent les plus discutables. Il peut en être différemment, de votre point de vue, bien sûr.

Les huit pages consacrées à l'extension du métro, de ce que je comprends, si on veut bien se résumer, c'est un problème qui est pratiquement réglé, de sorte que les orientations contenues pas nécessairement à l'intérieur du mémoire de la CUM de 1987, en termes de priorités, mais à tout le moins dans l'esprit de ceux qui l'avaient écrit, rejoignent en très large partie la volonté exprimée dans le plan de transport. L'ouverture faite ce matin d'une période plus longue en termes de réalisation nous permet d'envisager, effectivement, quant à la 5 et à la 7, des réalisations en privilégiant, bien sûr, en tout premier lieu, l'accès à Montréal-Nord. C'est un dossier qui est clos pour moi. J'oublie donc les huit pages qui sont là et qui ont été réglées ce matin, et je m'attaque au reste.

L'enquête origine-destination. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Ils confirment une tendance historique qui peut être explicable de toutes sortes de manières, d'un côté ou de l'autre, mais les chiffres sont là et il faut les prendre tels qu'ils sont, c'est la réalité.

Là où l'ai accroché un petit peu plus parce que ça devient des propos un peu plus politiques - je ne veux pas dire que c'était votre intention - c'est qu'il y a coïncidence de chiffres et de dates. Vous me permettez de vous ramener à la page 9 de votre document, où il est dit au deuxième paragraphe: "En novembre 1986, le Conseil du trésor demande au ministère des Transports de présenter différents scénarios de modifications à la politique d'aide au transport en commun. L'objectif est de ramener la contribution de Québec... de 40 % à 30 %." C'est la vérité. C'est un document qui a existé, qui a été rendu public, que je n'ai jamais nié. J'ai dit que je n'étais pas d'accord avec cela. L'institution finale du gouvernement étant le Conseil des ministres, on verra par la suite ce qui est arrivé. Mais tout cela est vu sous le point 3: Un bilan de l'action gouvernementale depuis 1986. Alors, c'est pour ça que je dis que c'est plus politique un peu.

Et on se retrouve à la page 10 où il est dit, après "1992" ceci: "Cette politique - en parlant du programme d'aide qui a été rendu public en octobre 1987 - établie indépendamment des besoins exprimés, ne pouvait qu'être remise en question par les réalités budgétaires de 1988 et de 1989." À la commission parlementaire d'août 1987, l'Association des transporteurs urbains du Québec, dans un mémoire qui portait le numéro 13M, dit en introduction, à la première page: "L'Association du transport urbain du Québec-La Tuque regroupe les neuf organismes

publics de transport en commun du Québec qui ont la responsabilité d'exploiter les réseaux sur leur territoire réciproque. " Et on retrouve à la page 6 de ce même document qui a fait l'objet de nos réflexions par la suite, puisque, exceptionnellement, la commission d'août 1987 devait porter sur les immobilisations et, à la demande des intervenants du milieu, on a accepté qu'elle porte aussi sur les programmes de financement ou d'aide à l'exploitation... C'est dans cette perspective-là que La Tuque a déposé son mémoire. À la page 6, il est dit: Nouvelle formule de subvention. Et, au point 2, textuellement: La politique devrait être connue, stable, indexée pour les cinq prochaines années mais sujette à révision a posteriori, selon certains critères de performance. Nous suggérons donc une enveloppe budgétaire pour les cinq prochaines années, laquelle serait constituée de: 1° la subvention budgétisée pour une année de base - 1987 - 2° plus une indexation selon l'indice de l'inflation; 3° un ajustement pour tenir compte d'une performance comparative à celle de l'année de base.

Le programme d'aide qui a été accepté par le gouvernement, qui a été rendu public - vous avez eu l'honnêteté de le dire tantôt, il y avait eu rajustement par rapport à la volonté du Trésor - correspond presque en tout point à la demande de La Tuque qui déposa aussi un mémoire en votre nom à la commission parlementaire. Alors, ça me fait revenir à votre texte "cette politique établie indépendamment des besoins exprimés". Est-ce que vous considérez qu'au moment où cela a été présenté La Tuque ne représentait pas les volontés exprimées par ces sociétés?

M. Perreault: M. le ministre, je pense que l'ambiguïté vient de la chose suivante. Au contraire, nous sommes tout à fait d'accord avec les demandes qui ont été faites par La Tuque. Nous en étions tout à fait solidaires. Je pense qu'il faut aussi se rappeler le fait que nous avons toujours tenté d'expliquer au gouvernement que nous étions, comme Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, dans une situation un petit peu particulière puisque nous étions les seuls exploitants, au Québec, d'un réseau de métro et qu'à cet égard nous avions des problèmes particuliers quant à la définition des programmes d'immobilisations. D'ailleurs, c'est ce qui fait que, lors de la commission parlementaire, à l'été 1987, la communauté - nous avions d'ailleurs travaillé à la préparation de ce mémoire et nous en étions solidaires - avait mis énormément l'accent sur le fait qu'au-delà du budget régulier d'exploitation qui pouvait obéir à des règles comme celles-là et *qui, de fait*, de ce point de vue là, satisfaisait les besoins de la société de transport, nous avions, chez nous, un problème particulier, ayant 3 000 000 000 \$ d'immobilisations qui vieillissent et que, par conséquent, il nous fallait

prévoir les sommes nécessaires à leur remplacement et les programmes nécessaires. Donc, de ce point de vue là, nous étions dans une situation particulière. Il me semble qu'il n'y a pas de contradiction, mais qu'il y a peut-être pu y avoir, dans la lecture qu'en a faite le ministre ou le ministre, une ambiguïté. Mais, lorsqu'on s'est présentés en commission parlementaire, peut-être pas nous comme tels, directement, mais la communauté urbaine, qui se faisait en même temps notre porte-parole, c'était pour dire que notre situation était un peu spéciale.

M. Côté (Charlesbourg): On pourrait discuter encore longtemps là-dessus. À tout le moins, je vous ai posé ma question et vous m'avez donné votre réponse. Mais, comme j'en ai plusieurs, on ne s'étendra pas sur le sujet compte tenu du retard qu'on a déjà.

À la page 11, vous dites: "Quel bilan faut-il tirer de cette démarche gouvernementale initiée - non pas en 1985 - en février 1986? Essentiellement, quatre constats:

"D'abord, une volonté du gouvernement de revoir ses priorités et de réduire substantiellement sa contribution financière au transport en commun. " Encore là, je ne peux faire autrement que d'être un peu estomaqué par une conclusion comme celle-là. Là, je me suis dit: Je ne prendrai pas mes chiffres parce que cela risquerait de ne pas être crédible. Je suis allé voir dans votre budget de 1989, ce que cela pouvait signifier. C'est celui-là, le budget de 1989. C'est parfait. Regardons un certain nombre de choses.

J'ai sorti quatre tableaux: celui de la page 104 qui traite des dépenses totales; celui de la page 107 qui traite des revenus d'exploitation; celui de la page 113 qui traite d'une subvention du gouvernement du Québec et celui de la page 114 qui traite des contributions des municipalités. On s'aperçoit, concernant les dépenses - et votre tableau l'indique bien - qu'il y a un accroissement des dépenses, en dollars courants et en dollars constants, et une légère diminution des revenus d'exploitation, ce qui, dans les circonstances actuelles, est peut-être normal. Quant à la subvention du gouvernement du Québec, je me suis dit: Coudon, j'ai une mauvaise vision ou je ne sais pas interpréter les tableaux parce que la courbe ne descend pas; elle monte. Cela ne signifie pas un désengagement; la courbe monte. Pour qu'elle signifie un désengagement, il aurait fallu qu'elle baisse. Bon. Là, je me suis dit: Parfait! Allons voir la contribution municipale et on va être capable de faire le tour au complet. Je regarde. Là aussi, il y a une tendance à la hausse, moins importante que celle du gouvernement, mais, à tout le moins, le tableau qui vient de chez vous, dans votre budget, évoque qu'il n'y a pas un désengagement de notre part, mais, au contraire, qu'il y a un accroissement des subventions gouvernementales, non pas de façon aussi importante qu'au cours des années quatre-vingt, alors qu'on était en

voie d'installer le système, mais, à tout le moins, rien ne nous permet de tirer la conclusion qu'il y a un désengagement de la part du gouvernement.

M. Perreault: Vous avez parfaitement raison, M. le ministre. D'ailleurs, je vous signale qu'en haut de la page 12 de notre mémoire on dit: "On doit souligner ici que le gouvernement a accepté de réviser ses objectifs et de verser des contributions plus importantes." Mais je pense que l'ambiguïté vient du fait - et je pense que vous le reconnaîtrez avec moi - qu'une bonne partie de l'augmentation de cette contribution est malheureusement venue, année après année, de débats assez serrés devant les difficultés dans lesquelles se trouvait la société soit que, compte tenu du fait qu'il n'existait qu'un seul programme d'assistance à l'exploitation et en l'absence de règles claires du côté de nos besoins d'immobilisations, la société, année après année, était incapable de boucler son budget. Vous avez raison de souligner que vous avez développé un premier programme qui nous satisfait, mais il y a un deuxième programme qui, lui, est insatisfaisant et sur lequel nous sommes toujours en situation ad hoc, sans savoir ce qui se passera l'année suivante...

M. Côté (Charlesbourg):...

M. Perreault:... et c'est constamment remis en question.

M. Côté (Charlesbourg): Alors on va cheminer tranquillement. Le constat m'apparaît évident: il faut y aller étape par étape, élément par élément. Là, ce n'est pas mon document, c'est le vôtre. Dans ce cas-là, selon ma constatation, à partir de votre propre budget, il n'y a pas désengagement, mais engagement.

M. Perreault: On est d'accord là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Parfait!

M. Perreault: Comme résultat net, je suis d'accord là-dessus.
(14 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Parfait! Deuxièmement, vous dites: "Ensuite, une démarche de révision complète et simultanée des différents volets du programme d'aide et des projets de développement, qui s'avère difficile à gérer de façon cohérente et selon les échéanciers prévus." C'est un peu ambigu et je me suis demandé ce que ça voulait dire. Je me suis dit: Peut-être qu'ils veulent faire allusion aux autobus, au programme de renouvellement de la flotte d'autobus. Si c'est ça, je vais revenir avec ma question, mais, avant, je veux au moins savoir la portée exacte de ce que vous dites.

M. Perreault: M. le ministre, ce qu'on dit,

c'est ceci: l'une de nos recommandations serait peut-être de développer un programme d'assistance aux immobilisations qui pourrait atteindre, par exemple, 75 %, à l'exemple de ce qui se passe en Ontario par le gouvernement de cette province. Au fond, on met tout simplement l'accent sur ceci: nous sommes, comme société, année après année, dans l'incertitude concernant une part importante de nos coûts qui sont reliés à notre besoin de renouvellement de nos immobilisations qui pèsent lourd dans notre budget et pour lesquelles - vous allez le reconnaître - les programmes ne sont pas encore tous arrêtés.

Vous avez raison - là-dessus, je l'ai d'ailleurs dit dans mon introduction, je ne veux laisser aucune ambiguïté - il est tout à fait exact que le gouvernement du Québec a augmenté, année après année, dans les faits, sa contribution. Mais, comme je l'ai dit tantôt, c'est malheureusement, toujours dans un contexte de débats difficiles, serrés, en fin de parcours, au moment où vient le temps de trouver les équilibres budgétaires. C'est cette situation que nous souhaitons voir changer une fois pour toutes. Je pense que la population a besoin de la sérénité budgétaire nécessaire pour planifier à long terme le développement du réseau de transport sur le territoire de Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je vais aborder ce que je veux aborder. On va arriver à notre programme. J'ai voulu suivre l'ordre. !! y a un endroit où le gouvernement du Québec a, effectivement, pris la décision de moins subventionner, dans le cas des immobilisations, c'est celui des autobus. On en a discuté. Cela n'a pas été fait en catimini. Cela a été discuté ouvertement. Dieu sait que c'a brassé un peu. Ce ne sont pas toujours des discussions faciles. Disons qu'on accepte toujours plus facilement que le gouvernement en mette plus qu'il n'en enlève.

Dans le cas des autobus, vous le savez ou, si vous ne le savez pas, je vais vous dire exactement pourquoi nous en sommes arrivés à cette conclusion de notre côté. Je voudrais d'abord faire une mise en garde. Avant votre arrivée sur le plan de l'administration publique, il y avait d'autres gens avant vous. Il y a donc des gestes qui ont pu être posés avant vous, par d'autres, qui ont des conséquences aujourd'hui et que vous devez assumer. Donc, ce n'est pas une attaque vis-à-vis de l'administration actuelle. Je pense que c'est beaucoup plus global, dans une perspective plus historique.

À mon arrivée, on m'a dit: Il y a beaucoup trop d'autobus dans les sociétés de transport. Elles en ont plus qu'elles n'en ont besoin. Après une petite enquête, on semblait me confirmer que c'était effectivement le cas. On s'est posé la question: Est-ce qu'on doit continuer à maintenir une subvention de 75 % pour l'achat des autobus ou si, au contraire, on doit subventionner des autobus dans le but de permettre d'en acheter

selon les besoins ou encore, si on ne dit pas les acheter puisqu'on a une subvention de 75 %? Donc, on l'a ramenée de 75 % à 65 %, puis à 60 %. Cela m'inspire une question. Chez vous, puisqu'il est normal que l'on ait un parc d'autobus important, que l'on ait une réserve d'autobus pour parer aux besoins de réparations, réserve qui est établie, règle générale, à peu près à 11 %, selon la moyenne, ce que vous allez atteindre au cours des prochaines années... Ce qui m'a traumatisé davantage, à un certain moment donné, c'est que la Société de transport de la communauté urbaine de Montréal louait des autobus à la Société de transport de la rive sud de Montréal et, pour une certaine période, à la Communauté urbaine d'Ottawa et qu'en 1987 on se retrouvait avec plus que la réserve d'autobus nécessaire à votre bon fonctionnement: 66 autobus; en 1988, 141 autobus et, en 1989, 114 pour en avoir 79, en 1990, pour, par la suite, compte tenu des mesures que vous avez prises, en arriver à une situation beaucoup plus stable. C'est ça qui a conditionné notre réaction, soit qu'il y ait davantage des subventions qui feraient en sorte qu'on achète des autobus selon nos besoins et non pas parce qu'il y a une subvention alléchante qui nous permet de louer des autobus, comme vous l'avez fait, pour utiliser la flotte.

M. Perreault: M. le ministre, je laisserai peut-être Mme Roy répondre à cet aspect. Je dirai tout simplement que cela a quand même pu être utile à nos voisins, ces derniers temps, cette situation.

M. Côté (Charlesbourg): Pas seulement aux voisins, parce que vous ne les donnez pas, vous les louez. Cela a été payé à 75 % par le gouvernement du Québec.

M. Perreault: Je laisse Mme Roy ajouter quelque chose.

Mme Roy (Louise): M. le ministre, je pense que ce que vous avez dit est exact. D'ailleurs, on a eu l'occasion de travailler avec vos fonctionnaires pour tenter d'avoir une planification, au cours des prochaines années, beaucoup moins en dents de scie, que ce qu'on a eu historiquement dans le passé. On se rappellera que les commandes d'autobus ont été des commandes globales pour l'ensemble des sociétés de transport, un peu indépendamment, je dirais, de ce qui se passait, comme tel, en termes de demandes de transport. Or, il y a des variations dans la demande et c'est vrai qu'aujourd'hui on se retrouve avec une certaine marge de manoeuvre pour faire face aux imprévus, autant les nôtres que ceux de nos collègues.

Maintenant, avec la collaboration des gens du ministère, on est en train de planifier, pour un plus long terme, les commandes d'autobus, ce qui donnerait non plus des commandes qui

varient énormément d'une année à l'autre, mais plutôt des commandes d'une centaine d'autobus par année. Je pense aussi, qu'une autre de nos préoccupations, c'est qu'on maintienne l'âge moyen des autobus à un âge raisonnable parce que nos coûts d'entretien sont trop importants quand cet âge moyen augmente. Or, cette année, on va avoir un âge moyen autour de dix ans. On vise à un âge moyen de huit ans. Je pense que c'est dans notre intérêt, collectivement, que nos autobus ne vieillissent pas trop pour être capables de diminuer nos coûts d'entretien.

Je pense que tout ça est dans une démarche de régularisation, pour tenir compte aussi d'un objectif de performance, en termes d'entretien de cette flotte.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je vais être obligé de vous demander votre collaboration à nouveau. Dans le cas du programme d'aide, qui est extrêmement important puisque vous l'avez évoqué et qu'il est là, il y a donc, actuellement, un programme, qui peut être révisé mais qui existe, au niveau des immobilisations dont les normes sont très bien connues: que ce soit pour le métro, à 100 %; que ce soit pour les autobus; que ce soit pour les abribus, les terminus, les garages, il y a un programme qui continue son oeuvre. Lorsque vous affirmez que c'est à la pièce, c'est plutôt un programme triennal qui est proposé, auquel le gouvernement peut dire oui ou non, mais dans un décor assez bien connu.

Je pense qu'à ce chapitre, cela m'apparaît très clair, en ce qui concerne les règles. Ce que j'ai davantage compris de votre intervention - elle est toujours présente et elle fait l'objet de mémoires qui seront acheminés au Conseil des ministres pour un cas, très prochainement, et pour un décret, dans un deuxième cas, pour tenter la première expérience - je vous l'explique très rapidement. Dans le cas du programme d'aide aux immobilisations, la modification qui sera apportée, dans la mesure où le gouvernement la retient, tiendra compte de deux phénomènes: de subventions à l'addition d'immobilisations, qui est le programme actuel qui pourrait être vu selon la volonté du gouvernement ou pas - le gouvernement décidera - mais avec un élément qui s'ajouterait qui, à ce moment-là, tiendrait compte du remplacement de certains équipements qui, au fil des années, ont été payés et qui doivent être remplacés ou rafraîchis.

Dans ce sens, très prochainement, le Conseil des ministres sera saisi de la proposition qu'on termine au ministère, qui fera appel à ce genre d'immobilisations que vous souhaitez. Est-ce que ça pourra couvrir l'ensemble de vos besoins? Je n'en suis pas sûr. Mais cela couvrira une bonne partie de vos besoins, à tout le moins. Quant à l'autre élément qui était prévu dans le

plan quinquennal, qui est un contrat de productivité, qui peut inciter à certaines économies, nous allons aller de l'avant avec un premier cas, très prochainement, en ce qui concerne la productivité, et, finalement, devant le Conseil du Trésor, pour faire accepter ce programme, afin qu'il soit effectif le plus rapidement possible.

M. Perreault: Si vous me permettez, M. le Président...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Très brièvement, parce que le temps est déjà écoulé. Allez-y, mais très brièvement.

M. Perreault: Je veux juste attirer l'attention du ministre sur un aspect. Lorsque nous disons que nos besoins sont de 650 000 000 \$ pour les prochaines années, nous pensons que ça se compare tout à fait, en termes de besoins, à des sociétés qui ont des actifs similaires. De ce point de vue, nous espérons que le gouvernement, dans ses discussions, va prendre en considération la nature complète de nos besoins. C'est là-dessus surtout que nous voulons attirer votre attention.

M. Côté (Charlesbourg): Juste là-dessus, M. le Président, vous me permettez d'ajouter quelque chose parce que ça nécessite quand même une certaine appréciation. Alors oui, vous avez raison. Mais, lorsqu'on se compare à d'autres sociétés, il faut faire une comparaison totale. Il faut comparer non seulement les dépenses, mais aussi les revenus. Cela m'apparaît extrêmement important. Sur le plan des revenus, on est dans un contexte - et vous le savez fort bien - très différent, chez nous, que dans d'autres sociétés.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci. M. le député de Lévis et l'Opposition ont un bloc de 23 minutes.

M. Garon: M. le Président, je ne sais pas, mais si on continue comme ça, cela ne fonctionnera pas du tout; on va encore se retrouver à deux heures du matin, comme à Rivière-du-Loup. Il y a un livre de règlement. S'il n'est pas bon, amendons-le et changeons-le mais, s'il est bon, respectons-le. Quand on convient de tant de temps, il faudrait le respecter. Tantôt, ça devait être 25 minutes, mais le ministre a arrêté au bout de 46 minutes. Autrement, pour les derniers invités qu'on va avoir, on va faire venir des "sleeping bags", des lits de camp, des couvertes et des oreillers, parce qu'on va passer la nuit ici, si ça continue.

J'aimerais ça qu'on respecte l'alternance, selon les règles normales, parce que je suis un homme discipliné.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous voyez combien je le suis comparativement à d'autres. J'écoute parler le ministre et je me dis qu'i a été trop longtemps professeur au primaire. Il parle du ton du mémoire et il parle du langage employé. Je ne comprends pas ça. Je ne comprends pas ça, parce qu'on est tous entre adultes et le ministre n'a pas à faire la morale et la leçon aux gens qui sont en face de lui. On est ici pour les écouter, pour entendre ce qu'ils ont à dire. J'ai l'impression que le ministre a une grande jouissance lors d'une surabondance d'adrénaline. À ce moment-là, ça fait un débat qui n'est pas correct. Dans une société civilisée, les gens doivent parler moins agressivement et écouter davantage. Cela fait partie de la vie, de la qualité de la discussion, de l'harmonie et de relations plus harmonieuses.

Une voix: Il a des sautes d'humeur.

M. Garon: On me dit que c'est parce qu'i y a des gens qui aiment vivre dans le stress, sur l'adrénaline; ça fait vivre les autres plus jeunes. J'aimerais poser la question suivante, parce que je pense que c'est ça qui est fondamental dans toute l'affaire. On se compare souvent à l'Ontario. Remarquez qu'à la CSST on avait dit que les gens payaient très cher dans le temps du Parti québécois. On se compare à l'Ontario et on paie autant qu'eux maintenant. On payait beaucoup moins avant.

Quand on parle de 75 %, en Ontario, c'est un indice de mesure. On est en concurrence avec l'Ontario. Je pense que vous avez dit avec raison, ce matin, que Montréal n'est pas en concurrence avec Laval, ne doit pas être en concurrence, que Laval ne doit pas être en concurrence avec Montréal et que ceux avec qui on doit concurrencer, c'est l'Ontario.

Quand vous parlez de 75 % pour les équipements, voulez-vous dire qu'au fond, en termes d'engagement du gouvernement, vous êtes dans une situation qui est moins concurrentielle, parce que vous ne savez pas, au point de départ, quel budget vous allez avoir pour l'année? Le budget, normalement, ça se fait au début de l'année, dans les sociétés organisées. Alors, je comprends que si on n'a pas les budgets suffisants au début, ça suppose des pèlerinages, des génuflexions pour faire plaisir au prince, et, là, le prince est à Québec.

Ce qui serait souhaitable, c'est que les gens puissent savoir sur quel budget ils peuvent compter, au début de l'année - cela a été ça, la réforme de la fiscalité municipale - pour qu'ils puissent savoir sur quoi ils vont compter et budgétiser en conséquence en sachant qu'à la fin de l'année il n'y en aura pas d'autre, ils pourront peut-être faire des budgets réalistes, en sachant ce sur quoi ils peuvent compter.

N'est-ce pas ça que vous voulez dire, dans votre mémoire? On est en compétition avec l'Ontario. Alors, on voudrait savoir, au début de l'année, sur quoi on peut compter et on voudrait

avoir un engagement équivalent de la part du gouvernement du Québec.

M. Perreault: En ce qui concerne l'ampleur de nos besoins, on pense qu'ils sont particuliers, dans la mesure où il n'y a pas d'autre société qui doit gérer et exploiter un réseau dont les actifs sont de cette importance, qui vieillissent et qu'il faut renouveler. En même temps, nous souhaitons toujours - j'entendais le ministre dire que ça s'en vient - avoir une politique qui nous permettra de budgétiser dans un climat serein, pour les dix années qui viennent, la façon dont nos dépenses vont évoluer, la façon dont nos revenus vont également évoluer. Là-dessus, il reste un bout à régler. Le ministre a évoqué le fait que, dans le cas de La Tuque, il y avait eu une entente pour ce qui est de nos budgets réguliers d'exploitation. Mais, au-delà de l'inflation, nous avons besoin d'une augmentation d'environ 1,5 %, 1,8 % de plus de notre budget, pour faire face à nos dépenses courantes. Pour ça, il nous faut des programmes. Ce que nous suggérons, c'est que ces programmes soient modelés sur ceux qui existent en Ontario ou, pour ces dépenses-là, pour la totalité de leurs besoins, le gouvernement ontarien consent à payer 75 % du coût, comme étant sa part à la TTC. Nous pensons que cela pourrait être une base tout à fait raisonnable dans notre cas également.
(15 heures)

M. Garon: Ne serait-il pas nécessaire également que les programmes soient garantis pour un certain nombre d'années? J'ai vu, par exemple, dans le domaine agricole, que, quand on fait un programme pour lequel le Conseil du trésor nous dit: Ce sera pour un an, à ce moment-là, les gens ont tendance à se suréquiper parce qu'ils se disent: Tout à coup le programme n'est pas là l'an prochain. Tandis que, si le programme était garanti pour un certain nombre d'années, cinq ans par exemple, les gens ne se suréquiperait pas la première année parce qu'ils se diraient: La deuxième et la troisième année, on sait qu'on peut compter sur le même pourcentage. À ce moment-là, il y aurait peut-être des opérations plus rationnelles parce que le programme gouvernemental n'obligerait pas les gens à avoir des comportements irrationnels. D'autant plus que le pourcentage a baissé en 1988 et en 1989.

Mme Roy: Je pense qu'il est important de comprendre aussi que, lorsqu'on dit qu'on a besoin de 650 000 000 \$ sur dix ans, c'est-à-dire de 65 000 000 \$ par année, c'est par rapport aux 30 000 000 \$ par année qu'on y consacre déjà. Il est normal, au fur et à mesure que nos équipements vieillissent, qu'on les renouvelle, au fur et à mesure que nos stations vieillissent, qu'on les rénove, qu'on pense à changer nos équipements de perception, qu'on pense à renouveler ou à reconstruire du matériel roulant. Ce sont des

besoins essentiels, il n'est pas question de ne pas le faire. On fait face à des responsabilités; on a des responsabilités en matière de santé et de sécurité et on a des gestes à poser. Quand on dit 650 000 000 \$, c'est épuré de tout ce qu'on pourrait reporter au-delà de dix ans. Ces besoins sont réels et il est fondamental que la société sache sur quel budget, avec quelle aide gouvernementale elle va pouvoir faire face à ses obligations. Quand on regarde et qu'on compare, effectivement, avec d'autres sociétés de transport, c'est presque autour de 100 000 000 \$ par année que les gens consacrent à reconstruire et à maintenir en état la qualité de leur patrimoine. Nous disons qu'avec 65 000 000 \$ par année on fait face aux besoins essentiels. Je pense que c'est un des points fondamentaux de notre mémoire et on tient à le redire ici.

M. Garon: Quelle partie, dans les 65 000 000 \$ par année, représente les coûts fixes et les coûts variables?

Mme Roy: Là-dedans, dans ces 650 000 000 \$, ce dont on parle, c'est de la reconstruction du matériel roulant, du matériel roulant de 1963, pour en prolonger l'existence. On ne parle pas de le remplacer par du matériel neuf, ce qui nous coûterait autour de 500 000 000 \$ pour renouveler la flotte, mais plutôt d'environ 100 000 000 \$, ce qui est beaucoup plus économique.

On parle d'équipements de perception, on parle d'investir dans les stations parce que cela fait 20 ans que les réseaux existent, il faut les rénover. On parle donc, au fond, d'argent qui, une fois investi, va nous permettre de prolonger la vie de nos installations, d'améliorer la santé et la sécurité de nos employés et du public, du voyageur. Au fond, une fois investis sur une période de dix ans, ce sont simplement des investissements qui nous permettent d'allonger la vie, de maintenir l'équipement et de faire face à l'an 2000. Dans dix ans, c'est l'an 2000. Jusqu'à un certain point, une société comme la nôtre doit aussi avoir une vision, afin que nos équipements ne se détériorent pas, pour faire face à l'avenir. On parlait de reconquérir notre part du marché du transport en commun, mais ça, cela se fait en maintenant la qualité des équipements, en prolongeant le métro et en donnant des alternatives plus performantes à la population. Alors, je pense qu'il faut faire face à la réalité dans ce sens-là.

M. Garon: Vous dites à la page 30 du mémoire: "Le programme d'aide doit distinguer clairement deux types de projets d'immobilisations: les dépenses liées au prolongement des infrastructures et celles relatives au réseau existant". Vous sentez le besoin de dire cela, mais...

M. Perreault: L'un des objectifs de cette

commission, c'est de discuter des immobilisations, pour l'avenir, en termes de développement, que ce soit dans le secteur du transport en commun - il en a été question ce matin - ou dans le secteur routier. Nous disons, comme société de transport: N'oublions pas, dans cette démarche, les immobilisations déjà faites et pour lesquelles il nous faut, effectivement, avoir un "new deal", c'est-à-dire une entente entre l'ensemble des partenaires sur les règles du jeu de leur renouvellement; elles sont quand même très importantes. C'est dans ce sens-là qu'on parle des dépenses qui sont liées cette fois-ci aux immobilisations déjà existantes. C'est surtout là-dessus que nous voulons que vous portiez votre attention. Je pense que, ce matin, la communauté a largement attiré l'attention sur les besoins en termes de développement.

M. Garon: Ce matin, le maire de Montréal a parlé de covoiturage et a dit que la ville voulait vraiment entrer dans certains espaces réservés et dans le covoiturage avec toute la discipline que cela suppose. Il y en a certains qui disent que le covoiturage pourrait se faire au détriment du transport en commun. J'aimerais cela vous voir réagir par rapport à ça. Cela a été mentionné ici, à l'occasion, au cours des deux dernières journées, que cela pourrait se faire au détriment du transport en commun plutôt que de donner un nombre moindre d'automobiles sur les routes.

M. Perreault: Écoutez, je ne sais pas où ces gens prennent ce type d'intervention. D'abord, il s'agit de développer un réflexe différent chez les consommateurs, soit celui de voyager à plusieurs plutôt que seul. Déjà, il y a là un intérêt. Deuxièmement, je pense que le potentiel est encore très grand. Lorsqu'on donne des chiffres comme quelque 20 % de gens, dans la région métropolitaine, qui utilisent le transport public, je crois qu'il y a là un potentiel à reconquérir sur l'automobile qui est très important. D'autre part, pour la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal comme telle, dans son exploitation quotidienne, de diminuer la pression sur nos routes, de prévoir des voies réservées y compris, dans certains cas, pour les automobiles qui utilisent le covoiturage, cela signifie au contraire une libération, en partie, des routes pour le transport public, que ce soit par taxi ou par autobus. Nous n'y voyons que des avantages, du point de vue des gains financiers pour la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, dans son exploitation. J'aurais donc plutôt tendance à croire qu'il en résultera le contraire de l'hypothèse que vous avez mentionnée.

M. Garon: On a vu qu'à un moment donné, quand vous avez demandé des subventions additionnelles concernant les effets de débordement, le ministre avait laissé entendre que l'administration de la STCUM avait des manques.

En même temps, je voyais dans le journal, quelques semaines après, que vous vendiez des logiciels à Los Angeles parce que Los Angeles considérait que le système de logiciels que vous aviez était ce qu'il y avait de plus avancé au point de vue de la gestion. J'aimerais cela vous donner la chance de dire quelque chose par rapport à ça, parce que je pense que cela a jeté un peu de confusion dans le public.

M. Perreault: Écoutez, peut-être que Mme Roy pourrait ajouter quelque chose. Moi, je voudrais dire ceci: Nous n'avons pas la prétention de dire que nous avons, dans le quotidien, ce que fait chacun des 8000 employés de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal; nous n'avons pas la prétention de dire que, dans une société de cette envergure, il n'y a pas à l'occasion un certain nombre de bavures, loin de là. Je pense que chaque fois qu'on en observe il faut les condamner. Il y va de l'intérêt public. Ceci dit, les chiffres démontrent tout de même que - et ce n'est pas nous qui les publions, ce sont ceux des entreprises américaines - quand on se compare à un ensemble de sociétés, la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal est une des plus performantes en Amérique du Nord, par rapport aux coûts par passager-kilomètre et il y a une bonne raison pour ça; nous avons un taux de pénétration très élevé dans la population.

Tantôt, on disait qu'on perdait du terrain, mais il reste quand même qu'historiquement, cela a été important, le transport public dans la région de Montréal et à Montréal. Ce sont des acquis qu'il nous faut préserver. C'est dans ce sens qu'on lance un signal d'alarme. Ce n'est pas dans le sens qu'il n'y a rien d'intéressant qui a été fait. Vous avez raison. Moi, je pense que, lorsqu'on regarde la gestion interne de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, en ce qui me concerne et en ce qui concerne le conseil d'administration, on a le sentiment que les choses sont sous contrôle. Tout n'est pas parfait, mais il y a des exemples très nets de performance dans cette société - Mme Roy pourra peut-être compléter - et vous en avez mentionné un.

Mme Roy: Il faut s'entendre d'abord sur ce qu'on entend par les critères de performance. Les gens parlent de performance. Nous, dans les sociétés de transport, il y a un critère que nous ayons en commun, c'est celui du coût par véhicule-kilomètre. C'est ce qui nous permet de nous comparer autant avec Boston, Washington, Chicago ou des sociétés de taille semblable. Quand on se compare, selon ce critère, nous sommes parmi les sociétés les plus performantes à 2, 70 \$ le véhicule-kilomètre par rapport à des sociétés comme celle de Washington, qui sont tout à fait comparables à nous, mais qui sont autour de 4 \$. Je pense que c'est un critère qui est communément accepté. C'est quoi la perfor-

mance? C'est un critère de fond.

Il y a d'autres critères aussi qu'il faut regarder par rapport à nous-mêmes. C'est quoi le boulot que nous avons à faire à l'intérieur pour redresser un certain nombre de situations? Je pense ici aux efforts et aux résultats importants en termes d'absentéisme. La Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal était aux prises avec un problème de cette nature, il y a quelques années. L'absentéisme global était autour de 8 %; on l'a baissé et il est maintenant autour de 5, 5 %, à la fin de l'année 1988. Cela s'est fait au prix d'efforts immenses de la part de la gestion et cela va aussi, je dirais, concurremment avec tous les efforts qu'on a faits pour réduire les accidents du travail qui sont aussi, je dirais importants en termes de conséquences sur l'absentéisme. Une baisse de fréquence et de gravité de 40 % en un an, je pense que c'est important de souligner ça.

Quand on parle de performance, on parle des critères que je viens de mentionner, on parle aussi d'achalandage. Quand on regarde nos collègues américains qui transportent à peu près deux fois moins de monde que nous, on a ici, au cours des dernières années, malgré, je dirais, une certaine perte relative de notre part de marché, une excellente performance en termes d'achalandage. On transporte environ 380 000 000 de passagers annuellement - nos collègues de Boston et de Washington n'ont pas ces mêmes succès - parce qu'on a réussi, comme le disait le président du conseil, à avoir un taux de pénétration, et les gens l'utilisent.

À ce chapitre, je pense que l'expertise est reconnue; Los Angeles en est un exemple. On était très fiers de vendre un logiciel d'exploitation. On est à la fine pointe sur le plan de l'exploitation du métro et les gens viennent voir ce qu'on fait. On l'a vendu pour 1 000 000 \$ au cours des prochaines années et on aura des gens qui vont suivre le dossier et on souhaite bien que notre expertise d'exploitation continue encore à servir à nos collègues. Je pense qu'on est reconnus pour ça et c'est clair qu'on voudrait en faire bénéficier le plus de gens possible.

Au total, je pense qu'on a une société performante, selon des critères reconnus. Cela ne veut pas dire qu'on est parfaits, on a beaucoup de travail à faire et on a besoin de la collaboration de tout le monde pour le faire. Cela, c'est clair.

M. Garon: Vous insistez sur la priorité à accorder au transport en commun, que vous voyez comme une façon de relever le défi par rapport à l'étalement urbain. Dans ce contexte, je vous demanderais comment vous réagissez face à l'option des trains de banlieue.

M. Perreault: En ce qui concerne les trains de banlieue, je pense que la société a déjà fait beaucoup d'efforts, notamment dans le cas du train Rigaud-centre-ville. Dans le mémoire de la

communauté, il y a une proposition à l'effet de développer et de moderniser la ligne 3, le train Deux-Montagnes-centre-ville. Par exemple, cette année, on a atteint une augmentation de 15 % de la clientèle du train Rigaud-centre-ville. C'est quand même très important. Il y a des "success stories" aussi dans l'histoire de la société de transport; c'en est un. Cela nous semble tout à fait concordant avec ce qui a été dit ce matin, c'est-à-dire que, de ce point de vue, la société joue un rôle important pour améliorer la qualité de vie et réduire la pression sur le centre-ville. Il faut, effectivement, trouver le moyen d'aller chercher les gens là où ils sont et leur fournir des alternatives.

Quand on a développé par exemple, autour du métro du West Island une chose aussi simple que des stationnements incitatifs, on a vu la clientèle augmenter. Pourquoi? Parce qu'on a fourni un instrument concret qui permettait aux gens d'utiliser le transport public. Est-ce qu'il faut le faire systématiquement?

M. Garon: Cette semaine, un groupe qui représente beaucoup de travailleurs, la Fédération des travailleurs du Québec, disait qu'un des tracés qu'on devrait regarder, plutôt que le train vers Deux-Montagnes, serait celui de Sainte-Thérèse. Il y a une ligne du Canadien Pacifique. On me disait que cette ligne serait susceptible de transporter beaucoup plus de monde et serait beaucoup plus facilement accessible aux transports collectifs locaux pour aller rejoindre une station dans le bout de Sainte-Thérèse que le train de banlieue de Deux-Montagnes.

M. PerreauK: On n'a pas fait, récemment, d'étude là-dessus. Je pense qu'à l'époque, c'était un projet relativement coûteux. Il ne fait pas partie du schéma d'aménagement de la communauté. La société n'a pas été appelée récemment à faire une étude de ce dossier en particulier, en tout cas, pas à ma connaissance.

M. Garon: Il n'y a pas eu d'analyse d'aucune sorte.

Mme Roy: Pas de notre côté. Évidemment, à l'époque, après la construction de Mirabel, on se rappellera que le bureau d'aménagement du réseau express de Mirabel avait fait toute une série d'études dans cette emprise ferroviaire. Il faut quand même considérer que les emprises ferroviaires, on les partage aussi avec le transport des marchandises. Ce n'est pas toujours simple, et ce peut être très coûteux.

Nous, on n'a pas fait d'étude là-dessus en particulier, mais les coûts étaient élevés, à l'époque, si on se souvient.

M. Garon: Comment voyez-vous l'avenir du monorail chez vous?

M. PerreauK: Je pense que - et j'étais là

ce matin - M. Hamelin a eu l'occasion de dire que si on parle d'un tracé, d'un projet qui vise, par exemple, à desservir l'extrême est de l'île vers Repentigny, déjà, dans les plans de la communauté, il y a un projet de réseau de surface. Est-ce que ça doit être un monorail ou une autre formule? Enfin, il y a déjà un projet de réseau de surface. Par contre, dans le cas des lignes 5 et 7 vers Anjou et Montréal-Nord, compte tenu des choix qui ont déjà été faits dans le passé, on pense qu'il vaut mieux prolonger le métro.

Dans tous les cas, il faudrait analyser des choses concrètes. J'é mets une hypothèse: ce serait peut-être plus facile, si on veut desservir les gens de Laval, de prolonger de quelques kilomètres le métro de Montréal vers Laval, d'en faire vraiment un métro régional. Cela nous coûterait 35 000 000 \$ et on pourrait offrir aux gens de Laval une alternative avec un stationnement incitatif de l'autre côté de la rivière des Prairies qui serait sûrement de nature à encourager les gens à utiliser le métro de Montréal. C'est peu cher, c'est facile à faire et c'est presque déjà dans le milieu de la rivière.

Ceci dit, je comprends les gens de Laval de faire une proposition d'un réseau qui les concerne. Je le dis encore une fois, je pense que ce qui est intéressant là-dedans, ce qui me semble positif, c'est le fait qu'on en parle maintenant et qu'on en parle aussi chez nos voisins du sud et du nord, particulièrement du nord. Nous ne pouvons pas accorder la priorité au transport public si ce n'est pas également partagé comme vision métropolitaine, en termes d'enjeu. Cela me semble un gain net. On n'a pas étudié le projet concret des gens de Laval. On l'a vu présenté, comme tout le monde.

M. Garon: M. le Président, au point de vue de la discipline, il me reste encore une minute et je vais m'interrompre immédiatement pour remercier les gens de la STCUM qui sont venus nous rencontrer. Je dois dire que, chaque fois que j'ai demandé des renseignements, j'ai toujours eu le sentiment que les livres étaient ouverts et qu'on était prêts à nous donner des renseignements et à nous faire visiter les Installations pour que les parlementaires soient plus au courant du fonctionnement des opérations chez vous.

M. Perreault: L'invitation est adressée à tous les membres de cette commission, M. le Président. Effectivement, je pense qu'il n'y a pas beaucoup de sociétés publiques dont on a autant discuté, sur (a place publique, les enjeux et les budgets.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. Perreault, Mme Roy et M. Leduc, nous tenons à vous remercier, ainsi que vos collègues qui vous accompagnent, d'avoir pas mal respecté notre horaire et à vous souhaiter, malgré la tempéra-

ture et en l'absence d'un transport en commun Montréal-Québec, un bon retour.

Pour les membres de la commission, j'ai quelques observations. D'abord, suivra immédiatement la Chambre de commerce de Montréal, pour une heure. Cependant, l'un des intervenants, le Regroupement des usagers du transport adapté de la Communauté urbaine de Montréal, n'a pu se rendre à cause de la température. Donc, on récupérera une heure. C'est donc dire, à toutes fins utiles, qu'on va rentrer dans notre horaire pour 18 heures, 18 h 15.

Sans plus tarder, je demanderais à ceux qui ont à quitter de le faire. Je demanderais également aux représentants de la Chambre de commerce de Montréal de s'avancer immédiatement afin qu'on puisse poursuivre sans délai cette commission. Est-ce que les représentants de la Chambre de commerce de Montréal peuvent s'avancer, s'il vous plaît? Merci.

Sans autre préambule, M. le président de la Chambre de commerce de Montréal, M. Serge Godin, nous vous souhaitons la bienvenue, de même qu'à votre vice-président exécutif, M. Lacharité. Il nous fait plaisir de vous accueillir par cette belle température, ce climat très serein à l'extérieur comme à l'intérieur. Je vous demanderais de procéder immédiatement à la présentation de votre mémoire. Vous avez droit à une période de 20 minutes pour votre présentation et également chacun des partis, soit le parti ministériel et l'Opposition. Oui, M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, je me demande si on ne devrait pas attendre le ministre, parce qu'il ne serait pas normal qu'on fasse des délibérations... Les gens se déplacent. Il ne fait pas beau. Ils ont peut-être couché à Québec hier, il serait normal que le ministre soit là. S'il a autre chose à faire, cela ne me fait rien, qu'on suspende cinq minutes. Je pense qu'il ne serait pas normal que le ministre ne soit pas là quand ta chambre de commerce dit ce qu'elle a à dire.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je retiens la recommandation du député de Lévis, sauf que je dois vous aviser que le ministre m'a dit qu'il s'absentait et de poursuivre les travaux. C'est dans cet esprit que je poursuivais. Mais je trouve tout à fait préférable qu'on suspende nos travaux.

On va suspendre cinq minutes et on finira plus tard.

(Suspension de la séance à 15 h 20)

(Reprise à 15 h 25)

Le Président (M. Parent, Bertrand): À l'ordre, sN vous plaît!

La commission va donc reprendre ses travaux. Je demanderais aux intervenants de la

Chambre de commerce de Montréal, maintenant que *tout le monde est* présent, de part et d'autre, de commencer.

MM. Godin et Lacharité, respectivement président et vice-président exécutif de la Chambre de commerce de Montréal, nous vous souhaitons la bienvenue à cette commission.

Chambre de commerce de Montréal

M. Godin (Serge): Merci, M. le Président. D'abord, Je voudrais remercier les membres de la commission de nous permettre de nous faire entendre sur un sujet aussi important qui nous tient à cœur. Je voudrais vous dire quelque chose en guise de préambule. Nous sommes une chambre de commerce...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Excusez-moi, M. Godin. Je demanderais la collaboration de tout le monde afin qu'on puisse bien entendre les interventions. Tous ceux qui ont à parler peuvent le faire à l'extérieur. Merci.

M. Godin (Serge): Merci. Nous sommes, disais-je, une chambre de commerce, la Chambre de commerce de Montréal, alors lire, dans chacune des suggestions que nous allons faire, la modération. Évidemment, comme chambre de commerce, je le disais, nous avons une préoccupation qui est le contrôle du déficit.

La grande région de Montréal revêt une importance probablement inégalée, tant au Canada que dans l'ensemble de l'Amérique du Nord, quant à l'impact économique qu'elle entraîne sur l'ensemble de la zone qu'elle influence. En fait, on peut dire que la grande région de Montréal offre, au Québec, la concentration, la masse critique et la force d'attraction requises pour stimuler le développement économique, particulièrement dans un contexte de mondialisation du commerce. On peut dire que Montréal regroupe une agglomération à l'échelle des grands centres nord-américains. Dans ce contexte, la région de Montréal joue un rôle qu'il faut qualifier de vital dans le développement économique du Québec. À ce titre, nous pensons que tous les moyens doivent être mis en oeuvre pour lui donner tout son dynamisme.

En ce qui concerne le transport, nous admettons tous que, tant le transport des personnes que celui des marchandises, cela demeure l'un des secteurs d'activité qui peut le plus conférer à une région son dynamisme et des avantages compétitifs ou encore, au contraire, qui peut le plus sûrement handicaper son développement. C'est donc dire que dans une région comme Montréal, qui veut accentuer son caractère international, qui veut consolider sa réputation dans des secteurs de pointe, qui veut développer son expertise et marquer son avance dans certains secteurs manufacturiers particulièrement prometteurs, comme l'aéronautique - on pourrait parler de l'agence spatiale qu'on veut

tant dans la région de Montréal - il devient essentiel de planifier le développement du transport de façon rigoureuse.

Or, 1 n'est pas exagéré d'affirmer que, depuis quelques années, le secteur du transport a affecté négativement le développement de la grande région de Montréal. Selon quelques chiffres qu'on a eus récemment, on a évalué à 26 000 le nombre d'emplois perdus sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, dans les quinze dernières années, dans le seul secteur manufacturier. On a des problèmes et c'est chronique.

De plus, évidemment, le secteur tertiaire, dont la structure est liée en bonne partie à la production, va sûrement subir la même tendance que le secteur manufacturier au cours des prochaines années si on n'y fait rien. Alors, dans ce contexte, le plan proposé pour améliorer la situation dans le domaine du transport dans la région de Montréal revêt un caractère primordial. C'est donc en ayant à l'esprit ces préoccupations que la chambre de commerce en est arrivée à vous proposer des solutions.

Il faudrait dire, avant de présenter ces solutions ou ces alternatives de solution, quelle toile de fond nous avons en tête, finalement, quelles ont été les bases de nos réflexions. D'abord, dans la région de Montréal, il n'y a pas de croissance démographique. Tous les experts s'entendent pour prévoir, au cours des années qui viennent, une faible taux, sinon une stagnation pure et simple.

il y a aussi le déplacement de l'activité économique. Il est maintenant de notoriété publique que les problèmes qui sévissent quotidiennement sur certaines voies essentielles au transport sur l'île de Montréal ont déjà commencé à provoquer des déplacements d'activités dans des secteurs mieux pourvus. On en a parlé tout à l'heure, compte tenu du rôle vital que joue Montréal dans le développement économique du Québec tout entier, une diminution de l'importance de l'agglomération montréalaise nuirait considérablement à l'ensemble de l'économie du Québec.

L'autre facteur, comme toile de fond, ce sont les zones en difficulté. Les gouvernements, tant fédéral que provincial et municipal, ont fait des investissements de plus de 200 000 000 \$ dans la zone est. En fait, ils ont mis sur pied des programmes spéciaux pour venir en aide à ces régions en difficulté sur l'île. Ces régions abritent des populations particulièrement vulnérables aux nombreux changements qui sont survenus dans leur milieu au cours des dernières années. Il y a eu des investissements de plus de 200 000 000 \$; tout réaménagement apporté au réseau de transport devrait l'être, en fait, en tenant compte de ces investissements.

Un autre élément, comme toile de fond, la concurrence. Trop souvent, certains intervenants considèrent que la concurrence à laquelle Montréal doit faire face se situe immédiatement au

nord ou au sud de l'île. Cela, on ne le dira jamais assez, avec la mondialisation des échanges... On a fait un référendum récemment sur le libre-échange avec les États-Unis. Mesdames et messieurs, demain matin, la concurrence, ce n'est pas d'ici qu'elle va venir. Elle est de l'autre côté. En tout cas, l'oeuvre personnellement dans un secteur de haute technologie et laissez-moi vous dire que la concurrence est là. Alors, il faut arrêter de se battre entre nous et trouver des solutions pour qu'ensemble... Parce que, demain, il va falloir qu'on affronte la concurrence et c'est contre eux qu'il va falloir gagner et non se battre entre nous. Donc, Montréal avec Laval, avec la rive sud, est en concurrence directe avec les autres grandes villes nord-américaines.

Par ailleurs, il y a aussi un autre sujet dont il faut tenir compte. Sur le territoire de la CUM, il y a encore beaucoup d'espace; presque 20 % de secteurs commerciaux, Industriels que résidentiels, à développer. On sait que la zone est de l'île de Montréal en particulier recèle de nombreux terrains intéressants. Je fais référence ici à un projet qui nous a été présenté à la chambre de commerce. C'est un projet de 500 000 000 \$ sur les Immenses terrains qui appartenaient à BP auparavant et qui ont été achetés par Petro-Canada. C'est un projet innovateur, un campus industriel avec qualité de l'environnement et tout. Alors, ce sont les projets qui s'en viennent, de là l'importance d'infrastructurer, entre guillemets, le transport pour bien desservir ces secteurs-là.

Maintenant que la toile de fond est décrite, passons à l'identification des principaux problèmes reliés au transport sur l'île de Montréal. D'abord, tout le monde en convient, l'autoroute Métropolitaine, ça n'a pas de sens. C'est une autoroute qui a été conçue pour une capacité de 89 000 véhicules et il y en a 160 000 tous les jours. Alors, évidemment, les gens attendent sur l'autoroute Métropolitaine. C'est aussi un problème de géométrie globale. Si vous regarder à vol d'oiseau ce que pourrait avoir l'air la géométrie des autoroutes, vous allez voir que vous avez l'autoroute Métropolitaine et vous avez des autoroutes nord-sud qui vont s'accrocher à l'autoroute Métropolitaine et il n'y a pas de voies de sortie, ça arrête là. La 25 aboutit sur la Métropolitaine, Décarie aboutit sur la Métropolitaine et vous avez aussi l'autoroute des Laurentides qui, encore là, arrive sur la Métropolitaine. Cela n'a pas de sens. C'est un entonnoir. Alors, évidemment, le problème auquel il faut s'attaquer en priorité, c'est l'autoroute Métropolitaine. C'est le problème avec lequel non seulement les gens de l'île de Montréal, mais les gens qui transitent sur l'île de Montréal ont affaire tous les jours.

L'autoroute Décarie. Dans le même secteur, Décarie, en fait, c'est à peu près le même problème que sur l'autoroute Métropolitaine.

L'autoroute Ville-Marie est une belle auto-

route. Cependant, elle présente des problèmes importants d'entrée et de sortie à certains endroits. Par ailleurs, il y a un autre problème: la fin prématurée de cette autoroute entraîne la sous-utilisation d'une excellente voie, d'un excellent axe est-ouest, sans compter les problèmes reliés au port qui pourraient facilement trouver une solution avec le prolongement de cette voie rapide.

L'autoroute 25, j'en ai parlé tout à l'heure, c'est un cul-de-sac qui donne sur l'autoroute Métropolitaine. Alors, V faut faire quelque chose là-dessus.

Un autre problème, les ponts. Tout le monde sait, dans la région de Montréal, à quel point on attend sur les ponts. Je tiens à vous dire en passant que mon ami Luc Lacharité, le vice-président exécutif de la chambre... Il y a une expression qui a été utilisée ce matin, "les Montréalistes". Je demeure à Brossard, j'ai été élevé au Saguenay, je n'ai jamais demeuré sur l'île de Montréal et je traverse le pont Champlain tous les matins. Donc, mes interventions devraient être qualifiées d'objectives.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Godin (Serge): Luc Lacharité est né à Sherbrooke. Ah oui. J'ai oublié de dire que j'avais vécu onze ans à Québec. Luc Lacharité est né à Sherbrooke. Il a vécu dans la Beauce. Il a travaillé huit ou neuf ans à Laval. Nos interventions seront objectives.

M. Lacharité (Luc): J'ai vécu à Laval, je demeure sur la rive sud. Ha, ha, ha!

M. Godin (Serge): Et Il demeure sur la rive sud.

M. Lacharité: J'ai vécu à Laval, mais je demeure sur la rive sud.

M. Godin (Serge): En résumé, le réseau de transport routier actuel occasionne des problèmes importants de déplacement autant dans les axes nord-sud qu'est-ouest, le principal problème étant l'autoroute Métropolitaine.

Le transport en commun. Je ne veux pas perdre de temps là-dessus parce que vous avez été mis au fait des problèmes avec ce qui a été dit par la Communauté urbaine de Montréal, par la ville et par les membres de la STCUM tout à l'heure. Il y a des problèmes là aussi.

J'en arrive aux solutions. Il y a une première solution qu'on pourrait vous présenter. D'abord, aux plans administratif et décisionnel, ce n'est pas la mer à boire. Il y a plusieurs instances décisionnelles et prendre des décisions dans un contexte comme celui-là, c'est très difficile. Il y a les villes, la communauté urbaine, le nord-sud et le gouvernement du Québec dans tout ça. On pense qu'il y aurait lieu de voir à la mise sur pied d'un groupe de travail, de coor-

dination, dans le dossier du transport pour toute la région de Montréal. Là encore, je ne m'étendrai pas là-dessus. J'ai appris la bonne nouvelle tout à l'heure que le Bureau de commerce de Montréal, l'une de nos plus belles institutions anglophones de la région de Montréal, est censé venir faire ses interventions la semaine prochaine et qu'il va vous parler longuement du bureau de coordination.

Juste avant de parler des solutions plus concrètes, je veux dire que nous sommes une organisation de bénévoles. Nous avons échafaudé nos solutions avec le gros bon sens. Malheureusement, il n'y a pas suffisamment de données disponibles pour en arriver à se prononcer sur des investissements aussi importants.

L'importance de l'autoroute Métropolitaine. On disait que cette autoroute était le premier problème, qu'elle avait une importance cruciale pour le développement économique et qu'il fallait régler ce problème rapidement. Je vais maintenant vous dire, grosso modo, comment on pourrait régler ce problème-là.

D'abord, plus généralement, en augmentant la capacité est-ouest de l'autoroute Métropolitaine. En fait, c'est sûr qu'il faut trouver des solutions à cette autoroute. Il faut soit la rénover ou la remplacer complètement. Faute de chiffres, on n'est pas en mesure de vous dire laquelle des deux solutions il faut choisir. Cependant, on dit qu'il faut régler ce problème-là rapidement. Donc, pour augmenter la capacité est-ouest, il faut bien mesurer le problème réel que nous avons sur l'autoroute Métropolitaine. Tout à l'heure, on a dit que la géométrie faisait que tout se déversait sur la Métropolitaine. On dit: Pour augmenter la capacité est-ouest, M. y a une autoroute, l'autoroute Ville-Marie, qui pourrait être prolongée sous forme de boulevard urbain ou d'autoroute, selon les besoins et les possibilités. Encore là, il faut faire les études. Cela pourrait contribuer à augmenter sensiblement la capacité est-ouest au sud. Donc, une première solution pour augmenter la capacité est-ouest et, évidemment, désengorger l'autoroute Métropolitaine. L'autre solution, encore là pour augmenter la capacité est-ouest, c'est l'aménagement du boulevard Henri-Bourassa en boulevard urbain vers l'est jusqu'à l'autoroute 40. Cela ajouterait encore à la capacité est-ouest et cela dégagerait l'autoroute Métropolitaine.

En ce qui concerne l'augmentation de la capacité nord-sud, on a dit tout à l'heure que Décarie arrivait sur l'autoroute Métropolitaine et que l'autoroute des Laurentides y arrivait aussi. En fait, ce qu'on dit, c'est que la solution pourrait prendre la forme d'un accès souterrain qui relierait Décarie nord à l'autoroute des Laurentides. Cela permettrait d'éliminer les bouchons de circulation causés par l'entrecroisement des véhicules. Vous avez sûrement essayé de prendre Décarie nord pour aller sur l'autoroute des Laurentides. C'est une bonne course d'automobiles en huit sur quatre voies.

On dit dans notre mémoire, d'ailleurs, que ce sont des gens qui tentent de se frayer un chemin à travers un dédale de voies complémentaires pour lesquelles on n'a pourtant prévu aucune espèce de complémentarité.

Parallèlement, des travaux pourraient être effectués pour relier Côte-de-Liesse à Décarie sud probablement à la hauteur de Jean-Talon. Nous pensons que ça ne nous coûterait pas trop cher parce qu'il y aurait moins d'expropriations à faire et ça contribuerait à désengorger Décarie, du moins près de l'échangeur, de façon considérable.

De l'autre côté, du côté est, l'autoroute 25 pourrait être prolongée jusqu'au boulevard Henri-Bourassa. On a dit tout à l'heure qu'en transformant Henri-Bourassa en boulevard urbain, ça aurait pour effet de dégager l'autoroute Métropolitaine, de là l'importance de prolonger l'autoroute 25 au moins jusqu'au boulevard Henri-Bourassa.

C'est un ensemble de solutions qui risqueraient de désengorger l'autoroute Métropolitaine. Ce qui est intéressant, c'est qu'une fois qu'on aurait fait ça - ce sont des solutions qui ne coûtent pas trop cher - le problème d'engorgement sur l'autoroute Métropolitaine ne serait pas si sévère; ce ne seraient pas 160 000 véhicules sur une autoroute ayant une capacité de 89 000 véhicules, ce seraient probablement 100 000 véhicules. C'est très important de penser à ça. Une fois qu'on a réfléchi à ça dans cette perspective, les solutions qui s'offriraient pour l'autoroute Métropolitaine - parce que le problème va être encore là, c'est une autoroute dont la capacité n'est pas assez grande - les moyens qui vont s'offrir à nous vont probablement nous coûter moins cher. On a dit tout à l'heure qu'une chambre de commerce se préoccupait du contrôle des déficits, de là l'importance de désengorger, d'abord, l'autoroute Métropolitaine et, une fois le problème diminué, de réfléchir, de faire les études appropriées pour régler le problème sur l'autoroute Métropolitaine. En fait, on n'a pas besoin des mêmes infrastructures d'une autoroute si on a diminué considérablement le débit.

Les problèmes de ponts. Pour résumer, nous disons que ça se règle, grosso modo, par le transport en commun. Il y a des sommes colossales qui sont impliquées dans le transport en commun et il nous semble qu'il faut agir avec beaucoup de prudence avant de consentir des investissements importants dans ces infrastructures. Le problème, c'est que, par exemple, lorsqu'on construit une ligne de métro, c'est irréversible. Vous n'avez pas le choix, il faut l'opérer, il faut l'exploiter. Or, on dit qu'il faut faire très attention à ces investissements. Toutefois, nous pensons qu'une chose demeure certaine, c'est que la ligne de métro proposée dans le plan de transport à Laval contribuerait passablement à solutionner les problèmes de ponts aux heures de pointe. Nous pensons que la

solution idéale demeurerait le prolongement de la ligne 2, celle de Côte-Vertu, sur le territoire de Laval. Nous pensons que cette ligne peut absorber un volume important avant d'être utilisée à pleine capacité, contrairement à la ligne Henri-Bourassa.

Du côté sud, en ce qui a trait à l'aménagement de l'estacade du pont Champlain, les analyses ont été faites et c'est clair, il faut procéder.

Par ailleurs, pour solutionner les problèmes qui se posent sur l'île de Montréal, nous préconisons des solutions légères. Il y a plusieurs avantages à ces solutions légères. Quand on parle de solutions légères, on parle de voies réservées, de covoiturage... Il reste deux minutes; ce ne sera pas long, vous allez voir.

Il y a plusieurs avantages qui sont reliés à ça. J'évite de les énumérer. L'avantage d'une voie réservée, par exemple. Même si, sur le plan de l'exploitation, ça coûte probablement aussi cher que d'exploiter une ligne de métro, il reste que si jamais on s'est trompé faute d'analyse, si jamais on a fait une erreur, eh bien, déplacer une voie réservée ne coûte pas grand-chose alors que continuer à opérer une ligne de métro qui n'est pas rentable, qui est sous-utilisée, ça coûte très cher. Vous allez voir, dans notre mémoire, nous suggérons plusieurs avenues, plusieurs rues, où on pourrait aménager des voies réservées. (15 h 45)

En tant que chambre de commerce, ce qu'on pourrait faire, c'est inciter nos membres, et nous en avons 8000, à utiliser d'autres solutions douces. On pense ici, par exemple, à des horaires flexibles. Tout ça, c'est pour essayer de diminuer la facture, que ce soit le moins cher possible. Les solutions, c'est terminé sur ce plan-là.

Il y a un autre commentaire plus général qui concerne le financement. En fait, là il y a un payeur et c'est le gouvernement du Québec qui, évidemment, fait ses enquêtes, va voir dans chacune des régions, et il n'y a pas de responsabilisation dans chacune des régions, dans chacune des villes, dans chacune des municipalités. Alors, à ce moment, les demandes affluent beaucoup plus rapidement. On pense qu'il y aurait bien meilleure responsabilisation si ces municipalités, ces villes, ces régions payaient une partie de la facture. Cela aide...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Pouvez-vous conclure, parce que votre temps est écoulé, M. Godin?

M. Godin (Serge): Merci. Je conclus. Cela va aller très vite. En fait, il faut régler ce problème. On a avancé certaines alternatives. La chambre de commerce recommande, par ailleurs, de ne pas sous-investir. D'après les analyses que l'on a, les chiffres qu'il nous a été possible de consulter, le gouvernement du Québec a investi, en dollars de 1988, 2 100 000 000 \$ dans ses infrastructures de transport dans la région de

Montréal. Le plan de transport suggère 1 600 000 000 \$. Ce qu'on dit, c'est qu'il ne faudrait pas sous-investir. Il faudrait investir, en dollars de 1966. au moins la même chose qui a été investie au cours des dix dernières années. Si jamais on a des solutions qui coûtent plus cher, qu'on pense à des formules - j'en parlais tout à l'heure - une meilleure responsabilisation pour le financement.

Une fois dégagée l'autoroute Métropolitaine - on a senti le besoin d'en faire un point spécifique - si, par exemple, on avait 500 000 000 \$ à 600 000 000 \$ de plus, on ne peut pas croire qu'avec la créativité qu'on a chez nous - on a parmi les meilleures firmes d'ingénierie au monde, on a des fameux constructeurs de routes - une fois qu'on a dégagé, enlevé la pression sur l'autoroute Métropolitaine, on ne peut pas penser qu'avec 500 000 000 \$ ou 600 000 000 \$ on ne sera pas assez créatifs pour régler ce problème une fois qu'on l'a 'dépessurisé', entre guillemets. C'est sensiblement l'ensemble des recommandations de la Chambre de commerce de Montréal.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci beaucoup, M. Godin. Vous aurez la chance, lors des périodes de discussions d'ajouter à cela très certainement.

M. le ministre, vous avez 20 minutes.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je remercie M. Godin, de même que M. Lacharité qui est peut-être l'un des vétérans dans le suivi de ce dossier. La contribution de la Chambre de commerce de Montréal est intéressante en ce sens qu'elle marie besoins et capacités financières du gouvernement, et j'aurais été déçu, quant à moi, si cela n'avait pas été le cas. Finalement, on se le serait rappelé très certainement.

Il y a une bonne analyse de la situation, une volonté commune que Montréal demeure la locomotive de tout le Québec, sur le plan économique, sans nécessairement négliger les banlieues qui ont aussi des potentiels à développer, et davantage penser en termes de région plus globale de l'arrondissement de Montréal et concurrencer l'extérieur au lieu de se concurrencer chez nous. Je pense que tout le monde partage la même idée. Les difficultés apparaissent au moment où on veut localiser un certain nombre de choses: l'Infrastructure ou l'entreprise.

Je voudrais aborder directement la Métropolitaine et ne pas parler uniquement de la Métropolitaine, mais aussi, comme vous l'avez fait, inclure Décarie parce que, jusqu'à maintenant, on a davantage parlé de la Métropolitaine comme axe est-ouest en pensant que Décarie réglait tous les problèmes nord-sud. Je pense que c'est une des premières occasions qu'on a actuellement d'entrer dans le décor de la région Décarie. Si J'ai bien compris, vous ne croyez pas qu'en solutionnant les problèmes de la Métropolitaine

on solutionne tous les problèmes puisque Décarie est un élément extrêmement important, si j'ai bien compris, et qu'il faut régler Décarie en même temps. En même temps! Il faut se préoccuper de Décarie en même temps.

M. Godin (Serge): En fait, on dit que le premier problème qu'il faut régler en priorité, c'est l'autoroute Métropolitaine. Par exemple, à 17 heures, le soir, lorsque vous prenez Décarie direction nord pour aller prendre l'autoroute des Laurentides, vous devez passer sur l'autoroute Métropolitaine. Cela est un problème. En réglant ce problème sur l'autoroute Métropolitaine, cela se trouve, par le fait même, à régler l'un des gros problèmes sur Décarie, c'est-à-dire de faire un lien souterrain - ce qu'on suggère; on n'a pas fait toutes les analyses - entre Décarie et l'autoroute Métropolitaine, c'est-à-dire l'autoroute des Laurentides. Je répète pour être sûr d'être bien compris: Décarie avec l'autoroute des Laurentides. Cela a pour effet de désengorger, d'enlever de la circulation sur l'autoroute Métropolitaine.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que je comprends bien que, dans une première situation - de toute façon, je pense qu'il ne faut pas se le cacher et on ne se l'est jamais caché - on a l'obligation d'intervenir pour corriger un certain nombre de choses sur l'autoroute Métropolitaine, peu importe l'avenir qu'on lui réserve? Donc, on se comprend là-dessus. Il faut intervenir de manière sécuritaire sur l'autoroute Métropolitaine.

Est-ce que je dois comprendre de votre intervention ou de l'analyse que vous en avez faite qu'il nous faut par tous les moyens trouver des solutions pour alléger l'autoroute Métropolitaine? Vous avez cité des exemples, dont un boulevard urbain par Henri-Bourassa. C'est un exemple très important qui, donc, est un peu en parallèle sur le plan de l'autoroute Métropolitaine, un boulevard urbain. Vous avez parlé de Ville-Marie. On parle de l'autoroute Ville-Marie. Je suis convaincu que Mme la députée de Maisonneuve préférerait nous entendre parler d'un boulevard urbain pour Ville-Marie pour faire la connexion jusqu'à la 25. Donc, des axes à la fois au nord de l'autoroute Métropolitaine et au sud qui nous permettraient de désengorger, donc de soulager l'autoroute Métropolitaine.

Vous faites exactement le même raisonnement concernant les axes nord-sud, autant que possible, si je comprends bien. Donc, l'objectif n'est pas de remplacer l'autoroute Métropolitaine, mais davantage de trouver des alternatives pour la soulager et, par la suite, en toute première priorité, éviter le croisement du trafic. Ce croisement se caractérise par votre proposition: raccordement de Décarie à la 15 et aussi faire les aménagements nécessaires sur la continuité du boulevard Métropolitain. Mais ce sont davantage des solutions pour alléger le trafic sur le

boulevard Métropolitain ou pour sortir le trafic, s'il n'a pas affaire sur le boulevard Métropolitain, qui pourrait emprunter d'autres voies. C'est cela?

M. Godin (Serge): C'est un très bon point. C'est d'alléger, de soulager l'autoroute Métropolitaine. Au fil des ans, au fil des décennies, on a amplifié le problème de l'autoroute Métropolitaine, on ne s'est pas offert d'autres axes est-ouest. Peu importe ce que vous allez construire sur cet axe-là, un tunnel en hauteur ou n'importe quoi, si on ne le soulage pas, ce seront toujours des problèmes très complexes. En fait, on n'offre pas aux gens d'autres voies de solution. Tout transige là. Je vous disais tout à l'heure que cela avait un effet d'entonnoir, tout se retrouvait là. Après avoir bien analysé ces solutions, le problème de l'autoroute Métropolitaine s'en trouve diminué parce qu'on a diminué sa capacité de 150 000 à 100 000. À ce moment-là, il faut faire, évidemment, les analyses requises: Est-ce que l'autoroute Métropolitaine est finie, ça ne fonctionne plus, il faut la reconstruire? Ce qu'on dit, c'est qu'avec une autoroute qui demande une moins grande capacité, cela risque de coûter beaucoup moins cher, en général. Si vous nous demandez: Va-t-il falloir refaire ou non l'autoroute Métropolitaine? On n'est pas en mesure de le dire à ce moment-là. Une fois qu'on l'aura dégagée, après que l'autoroute Métropolitaine sera vraiment dégagée, soulagée, on fera les études requises et on se prononcera: Est-ce que, oui ou non, 1 faut... Quelles solutions faut-il envisager? L'importance de notre point, c'est que si on dégage 500000000\$ à 600000000\$ additionnels on ne peut pas croire qu'on ne peut pas régler cela, une autoroute sur laquelle il passe 100 000 véhicules par jour et ce, à un prix qui pourrait être relativement raisonnable.

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, comme le temps passe vite et qu'il y a plusieurs points, cela m'apparaît assez clair en termes de priorisation et d'orientation que le gouvernement devrait prendre sur le plan du réseau routier urbain. On s'est très bien compris très rapidement. De toute façon, ce sont déjà des choses qui sont en marche dans certains cas, mais il faut peut-être les accélérer en vue de ce soulagement. Ne croyez-vous pas qu'une ceinture, soit nord ou soit sud, permettrait aussi d'alléger l'autoroute Métropolitaine?

M. Godin (Serge): Selon les analyses qu'il nous a été permis de consulter, malheureusement, cette ceinture allégerait un peu. Les chiffres que nous avons, c'est vraiment minime, en ce qui concerne ce problème. De 10 % à 15 %.

M. Côté (Charlesbourg): On parle de 15 % du trafic. Je ne sais pas si ce sont les mêmes chiffres que vous avez, mais 15 % de camions,

sachant déjà que les camions remplacent trois ou quatre voitures, cela m'apparaît, sur le plan de l'esprit de désengorger le boulevard Métropolitain, un élément assez important. Finalement, il faut avoir les chiffres et il faut avoir... Je comprends.

M. Godin (Serge): Oui, c'est cela. Les chiffres que nous avons eus, c'était à peu près 10 %. Encore là, faute d'analyse et faute de chiffres.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que, sur le plan global, je saisis très bien votre position sur le plan du routier. En ce qui concerne le transport en commun, vous vous déclarez satisfaits de ce que le métro puisse se prolonger jusqu'à Laval, et de l'estacade aussi, où apparaissent des éléments véritablement encourageants de transport en commun. À moins que je ne m'abuse, il n'a pas été question de prolongement du métro dans l'est de Montréal, à tout le moins pour les parties nord ou nord-ouest. Est-ce que vous avez une position là-dessus? J'ajoute tout de suite mon autre question pour ne pas perdre trop de temps, j'imagine que vous devriez être d'accord. Compte tenu des principes qui vous guident - la capacité gouvernementale de payer à ses limites, le métro ça coûte cher - est-ce que vous croyez qu'une solution alternative au métro ne serait pas ce que Laval a présenté, un monorail, tandis que d'autres parlent d'un train de surface? À votre point de vue, est-ce que cette technique pourrait être satisfaisante pour desservir, par exemple, l'est de Montréal, puisque vous avez réservé du temps dans vos propos en termes de développement pour l'est de Montréal? Dans cette optique, une proposition comme celle-là serait-elle de nature, par exemple, à aider l'est de Montréal dans son développement, quelque chose de beaucoup plus léger que le métro?

M. Godin (Serge): Pour ce secteur, nous pensions plutôt à des voies réservées. On disait qu'avant il fallait avoir des analyses, des études de marché, des expériences pilotes, de là l'importance d'implanter des voies réservées. Une fois que le marché l'a justifié - je parle 'business' - et une fois que la demande est prouvée, à ce moment-là, on peut penser faire des lignes de métro. C'est seulement et seulement si le marché l'a prouvé. Donc, il y a une espèce d'étude d'opportunité et une expérience pilote hors terre, avant, par voie réservée.

En ce qui concerne la proposition du monorail, très candidement et très honnêtement, nous n'avons pas eu du tout le temps pour l'analyser. Probablement comme plusieurs citoyens, nous avons lu la proposition dans les divers médias. On nous a dit, dans un premier temps, que cela coûtait trois fois moins cher. D'ailleurs, on a dit aussi et on a su aussi que ça transportait deux à trois fois moins de monde.

Alors, il est trop tôt pour conclure là-dessus. Il y a un autre point aussi. En tout cas, de prime abord, moi, je me poserais des questions. C'est un autre style quand même. C'est quand même nouveau. Moi, je n'ai pas vu cela ailleurs qu'à Walt Disney.

M. Côté (Charlesbourg): Comme on dit, c'est plus léger, mais cela vise à desservir des territoires moins densément peuplés. Donc, forcément, l'offre en transport est moins importante, elle s'apparente davantage au territoire à desservir. Sur le plan de gares intermodales et de connexions, cela peut avoir un certain intérêt. C'est mon opinion; je ne vous demande pas de la partager. Comme c'est récent et c'est neuf, vous aurez très certainement l'occasion d'y revenir.

Je voudrais vous interroger sur la quatrième source de financement. Bien sûr, vous avez évoqué tantôt que la capacité de payer du gouvernement à ses limites, étant fort conscient que c'est l'individu qui finit par payer - l'individu comme tel ou une corporation - et que ce qu'on investit, il faut aller le chercher par des revenus. Plusieurs personnes, depuis une dizaine d'années, ont toujours évoqué cette fameuse quatrième source, tantôt évoquant l'essence, tantôt évoquant l'immatriculation, tantôt évoquant aussi l'industrie, l'industrie, premièrement, avec possibilité, sur le modèle européen, d'une taxe sur la masse salariale ou une taxe tout court. J'aimerais vous entendre là-dessus. Et s'il y a une quatrième source, où la prend-on, d'après vous, si ce n'est pas chez vous? (16 heures)

M. Godin (Serge): Il ne faudrait pas que ce soit chez nous.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Godin (Serge): On aimerait mieux pas de taxe du tout.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Lacharité: M. le ministre, lors de la commission sur le financement du transport en commun, à l'été 1987, on avait émis des opinions sur les différentes facettes ou voies de solution possibles du financement. Je pense qu'on avait fait la démonstration que la plupart des solutions avancées pouvaient créer des iniquités. Essentiellement, on dit qu'il faut être extrêmement prudents pour que, par le biais de toute taxe additionnelle, les solutions de financement ne viennent pas rendre encore une fois notre compétitivité non concurrentielle avec les autres régions avec lesquelles nous sommes en concurrence, autant en ce qui a trait à la région de Montréal, par rapport aux autres régions du Québec, qu'au Québec dans son ensemble, puisque Montréal est quand même le cœur économique du Québec, si vous voulez. Toute mesure qui pourrait être appliquée devrait être universelle et ne

devrait pas augmenter le poids fiscal des gens. Il a été évoqué plus récemment une taxe sur l'essence. Il faudrait que ce soit tout au moins à l'Intérieur des montants actuellement prélevés et non pas en supplément. C'est le point de vue que l'on exprime.

Quant aux taxes à l'endroit de certains commerces situés dans les corridors, soit du métro ou d'autres moyens de transport, et qui en profitent davantage, je pense que ces questions ont été vidées. On a démontré qu'il s'agissait de mesures inéquitables parce que les commerces situés dans ces axes sont évalués - on connaît le système d'évaluation au Québec - selon leur valeur marchande et, de toute façon, ils paient déjà, proportionnellement à leur valeur, des taxes équivalentes.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne me donne pas plus d'argent ou cela ne donne pas plus d'argent au gouvernement sur le plan de sa capacité.

M. Lacharité: Si vous parlez du gouvernement comme tel, ce qu'on propose, c'est qu'on revioie la méthode de financer les ouvrages et qu'il y ait un partage entre les différents niveaux. Cela mènerait peut-être à une plus grande responsabilisation, à une meilleure imputation et peut-être que les demandes en cette matière et les besoins exprimés seraient plus parcimonieux. On serait peut-être plus parcimonieux à cet égard.

M. Côté (Charlesbourg): Quand vous évoquez cela, vous parlez effectivement du partage vis-à-vis de l'usager, vis-à-vis du monde municipal qui a la responsabilité de la gestion et vis-à-vis des gouvernements fédéral et provincial, à ce moment-ci.

M. Lacharité: Du moment où vous améliorez le réseau routier, on pense que le potentiel de développement d'une ville ou d'un territoire en particulier augmente. Dans ce contexte, on pourrait voir à ce qu'il y ait un partage du financement. À ce moment-là, il y aurait peut-être une incitation à se parler davantage et, donc, à faire une meilleure planification de l'utilisation du territoire.

M. Côté (Charlesbourg): Dans la même veine, le phénomène veut qu'il y ait une très forte concentration au centre-ville de Montréal - je pense que tout le monde le reconnaît et le souhaite *même* - pour faire de Montréal, comme vous le disiez dans votre document, une ville à caractère International et qu'il faut continuer à encourager cette tendance de façon qu'on ait véritablement une locomotive dans cette ère d'ouverture des marchés un peu partout. Donc, il y a forcément une reprise très importante de la construction d'édifices en hauteur au centre-ville de Montréal, nous dit-on,

pour à peu près 800 000 000 \$ de permis de construction donnés au cours de la dernière année, ce qui fait en sorte qu'on bâtit et qu'on bâtit en hauteur. Donc, forcément, ce sont des gens qui vont habiter ces buildings durant les heures de travail. C'est donc un lieu de travail et non pas un lieu de résidence. La logique veut, bien sûr, que les gens viennent d'ailleurs pour y travailler. M. le maire de Laval, en début d'exercice mardi, nous disait: Au centre-ville de Montréal, à titre d'exemple, il y a 170 000 emplois; ce centre-ville ne fournit que 10 000 travailleurs, il y en a donc forcément 160 000 qui viennent de l'extérieur de cette couronne qui est le coeur, le centre de Montréal et, par conséquent, ces gens-là doivent emprunter soit l'auto, soit le transport en commun.

Est-ce qu'il n'y a pas une certaine relation à faire entre cette construction d'édifices en hauteur, cette volonté de faire ça, une certaine responsabilité sur le plan financier à vouloir bâtir un édifice en hauteur, y amener du monde qui vient de la banlieue et, finalement, les coûts à payer comme quatrième source? Je sais que vous allez me dire non parce qu'une partie de la réponse, selon ce que j'ai compris tantôt, est dans l'évaluation municipale qui fait que ça doit être payé différemment.

M. Lacharité: Je pense que l'équité est là. À moins qu'on ne revioie complètement la façon d'évaluer, c'est-à-dire une question d'équité, puisque c'est sur la valeur marchande, à moins qu'on ne trouve une meilleure façon...

M. Côté (Charlesbourg): Quand je vous regarde comme ça, M. le Président, ça n'augure pas bien.

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

Un» voix: C'est la même minute.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la même minute! Peut-être une dernière question. Est-ce que la Chambre de commerce de Montréal, qui représente quand même beaucoup de personnes et beaucoup d'entreprises - c'est la vocation même de la chambre de commerce - serait éventuellement intéressée à faire partie d'un comité que pourrait former le ministère des Transports avec la CUM et la ville de Montréal concernant la planification d'un devis d'étude quant au règlement des problèmes de croisement du Métropolitain et de Décarie?

M. Godin (Serge): Avec plaisir.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez remarqué que j'ai demandé de la collaboration, je n'ai pas demandé d'argent.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Godin (Serge): L'argent, c'est déjà fait.

Le Président (M. Parent, Bertrand): C'est pour ça qu'il vous a répondu 'avec plaisir'.

M. Côté (Charlesbourg): Avec plaisir. Oui?

M. Godin (Serge): Si vous permettez... Pour s'assurer que notre proposition soit bien comprise, si vous permettez, 30 secondes pour la résumer. Ce qu'on dit, c'est que de passer de 1 600 000 000 \$ à 2 100 000 000 \$, donc, entre 500 000 000 \$ et 600 000 000 \$ de plus, alléger l'autoroute Métropolitaine par les solutions qu'on donnait tout à l'heure, ceia devrait se faire à l'intérieur du plan, c'est ça qu'on devrait favoriser, de travailler en fonction de l'autoroute Métropolitaine. Une fois qu'on a fait ça, mettre le paquet pour régler l'autoroute Métropolitaine, mais d'un problème qui est diminué de beaucoup. Les 500 000 000 \$ à 600 000 000 \$, c'est à cela qu'ils devraient servir, régler ce problème une fois pour toutes. Est-ce que ça va?

Le Président (M. Parant, Bertrand): Merci. M. Godin. M. le député de Lévis, le temps est à vous.

M. Garon: Je vais vous poser une question. Ce matin, on a dit qu'il y avait des camions qui faisaient du transit à travers le Québec, en réalité, presque sans arrêter, en passant de l'Ontario aux Maritimes. On a parlé de 7800 camions. Je me pose la question suivante: En fait, quand on parle de coûts... Vous, les hommes d'affaires, vous avez dit que vous ne voudriez pas non plus avoir à payer. Qu'est-ce que vous pensez du transit? Ceux qui prennent la 40, ils arrivent de Québec ou du Nouveau-Brunswick. Ils prennent la 40 et la 640, ils arrivent sur la 13; éventuellement, le ministre est censé faire la 50 pour aller vers Hull. Vous ne trouvez pas que c'est une voie de contournement qui est déjà là et qui doit être faite? Le ministre a pris des engagements vis-à-vis de l'Outaouais de faire la 50. On ne peut pas dire que ce sont des voies qui sont surutilisées, actuellement. Qu'est-ce que vous en pensez?

M. Lacharité: On pense qu'avec une meilleure gestion de la circulation à partir de Québec il y aurait peut-être une façon... Je pense que cela a été apporté comme élément de solution, ce matin. Je pense que c'est dans le mémoire de la Communauté urbaine de Montréal, où on suggérerait qu'à partir de Québec on puisse utiliser la rive nord, arriver dans le secteur nord de Montréal et, par la 13, reprendre la Transcanadienne vers l'Ontario. Encore une fois, notre problème est d'avoir des données précises là-dessus et, effectivement, je ne pense pas que ça serait une solution moins coûteuse de faire une voie de contournement complète. L'absence de données précises, en ce qui nous concerne - du

moins celles auxquelles on a pu avoir accès - nous empêche d'avoir un jugement définitif sur cette question-là. Mais il y a sûrement des voies de solution qui sont avancées et qui mériteraient d'être regardées davantage avant de s'engager dans d'autres infrastructures très coûteuses.

M. Garon: Là, vous votiez dire que, par rapport aux engagements du plan d'action proposé par le ministre, il n'y a pas assez de données précises pour déterminer quels seraient les bouts d'autoroute qui devraient être faits pour avoir une voie complète?

M. Lacharité: Effectivement, nous manquons de données. Il nous est absolument nécessaire que les études soient entreprises dans les meilleurs délais pour déterminer les meilleures solutions à appliquer et ce, autant pour l'autoroute - le président. M. Godin l'a dit tout à l'heure - Métropolitaine qui constitue un véritable outil de développement économique pour la région de Montréal. On n'insistera jamais suffisamment là-dessus. Une fois qu'on aura trouvé la meilleure solution, qu'elle soit retenue...

Évidemment, il y a tout le facteur économie et financement qui est à prendre en considération dans le contexte d'une gestion de déficit qui est aussi primordiale. Et on sait qu'il y a beaucoup d'autres dépenses à affronter en ce qui a trait à notre devenir économique. Qu'on pense au financement des universités, pour ne citer que celui-là, qui est majeur aussi, et le facteur économie à réaliser doit être considéré. Quand il s'agit de doter le coeur économique du Québec d'un réseau routier qui est à la hauteur des attentes des Investisseurs - à cause de la concurrence, encore une fois, avec les autres grandes villes nord-américaines - il faut que ce soit fait avec une vision en profondeur et des analyses de données doivent nous être absolument accessibles avant de prendre les décisions finales sur ce projet-là.

M. Godin (Serge): Si vous me permettez, il est important de dire que le premier problème, le problème le plus criant dans toute la région de Montréal, c'est l'autoroute Métropolitaine. Le premier dollar qu'il faut dépenser en matière de transport doit être pour régler ce problème-là. C'est celui-là qu'on doit régler en priorité. On ne veut pas tomber dans le nord-sud. On est en train de dire que les autres autoroutes, les prolongements sont probablement requis, mais c'est une question de priorité simplement. Le premier problème qu'il faudrait s'affairer à régler tout de suite, c'est l'autoroute Métropolitaine. Si on veut prolonger la 30 ou la 25, économiquement oui, ça peut être un bon point, mais ce n'est sûrement pas la première priorité, la première priorité étant l'autoroute Métropolitaine.

M. Garon: Je disais ça dans la perspective

où, tantôt, vous avez dit: Dégageons le Métropolitain. D'après les études origine-destination, on a parlé de 7800 camions et, si on tient compte des grosseurs qui équivalent peut-être à 20 000 automobiles, qui n'ont pas du tout affaire là... Ils ne vont pas à Montréal. Ils ne partent pas de Montréal, ils font juste passer. Il y en a d'autres qui disent: Cela n'a pas paru beaucoup comme quatrième source de financement parce que, souvent, on est un peu peureux. Apparemment, aux États-Unis aussi, on commence à faire payer ceux qui ne font que passer en fonction de la distance parcourue et du volume transporté. Nos autoroutes ne sont pas utilisées par les bicyclettes, par les motocyclettes non plus. C'est plus facile de frapper un motocycliste, mais ce ne sont pas eux qui brisent les routes, habituellement, ce sont ces gros camions-là. Apparemment, il y en a 7800. Ils passent de bord en bord, ils ne paient pas cher et ils usent les routes. Les camions sont pesants, il y a les trains routiers et envoi donc! Je me demande si une des premières façons ne serait pas de leur faire payer le passage. Ce sont eux qui usent nos routes. Ce sont eux, sans doute, qui calent l'asphalte. S'ils sortent du boulevard Métropolitain parce qu'ils n'ont pas affaire là, il y a déjà une route que je vois qui passe en partie dans des endroits même pas habités: la 40, la 640... Je ne dis pas des endroits entièrement inhabités, mais moins habités. La 13 et là, la 50... J'ai vu le député d'Argenteuil se pointer le nez, il est sorti vite. Je ne sais pas si...

(16 h 15)

Une voix: Non, il est resté.

M. Garon: Il est resté. Bon! Je suis content qu'il soit là.

M. Côté (Charlesbourg): Il s'est organisé pour être nez à nez.

M. Garon: Je vois la 50... En tout cas, il y en a un bout de promis. Le ministre qui ne veut pas faire une autre route - il parle des routes qui ne mènent nulle part - sera le père d'une autre route qui ne mène nulle part. Il y a des gens de l'Outaouais qui aimeraient cela qu'elle soit terminée. Si elle était terminée, la grande voie de contournement, pour des gens qui ne font que traverser le Québec, j'aurais tendance, quand ils arrivent au Québec, à leur dire: Vous vous en allez au Nouveau-Brunswick, vous transportez tel volume, vous avez telle grosseur de camion, c'est quasiment un train que vous transportez, c'est tant. Vous utilisez nos routes, vous les écrasez, comprenez-vous, avec des poids... C'est vrai, et c'est eux autres qui transportent des... J'ai assez fait de route pour savoir ce qui se passe sur les routes. J'ai assez fait de route la nuit, aussi; pour voir qui passe sur les routes.

Je me dis que, si cela, c'était d'abord dégagé du Métropolitain, là on pourrait parler

de... Les autres qui vont là, ce sont des gens qui ont affaire là. C'est ce qu'on a dit, les autres qui allaient là, d'après les études, ce sont des gens qui arrivaient de là, de Montréal ou qui repartaient de Montréal. À ce moment-là, l'étude portant sur le Métropolitain lui-même, que demandaient ce matin les gens de la communauté urbaine, je me demande ce que vous en pensez. Ils disent: Avant de prendre des décisions sur Décarie, on voudrait savoir ce qu'on va faire avec ça. Autrement, c'est vrai que ça n'a pas trop de bon sens si tout ça est pensé par petits bouts. On revient au temps de Taschereau, quand on allait chercher les terres des cultivateurs; les routes étaient toutes croches. Parce qu'ils allaient exproprier un bout là, de là: Où est le prochain gars qui était pour nous autres? Ils allaient là. Finalement, cela prenait deux fois le millage pour se rendre quelque part. Là, si on veut faire des routes plus cohérentes, il me semble qu'il faut penser cela dans un ensemble plutôt que par petits bouts.

M. Godin (Serge): Est-ce que vous me permettez une réponse?

M. Garon: Oui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mon affirmation est en quelque sorte une question. Ha, ha, ha!

M. Godin (Serge): C'était une question.

M. Garon: J'avais commencé par: Vous ne pensez pas...

M. Godin (Serge): On pense qu'administrer, c'est faire des choix, c'est de choisir des priorités aussi dans la mesure de ce qu'on peut se payer. M. Côté disait tout à l'heure, bon, il semblait dire que l'argent ne se trouvait pas dans les fossés. Maintenant nous, on dit que la première priorité, c'est l'autoroute Métropolitaine. Première des choses. Deuxièmement, il est évident que d'autres alternatives peuvent être analysées comme, par exemple, faire payer plus aux camions. À première vue, cela peut être une alternative à étudier pour demander aux camionneurs, aux entreprises plutôt, qui vont passer sur nos autoroutes de déboursier un "fee", des honoraires quelconques. Il faudrait penser qu'on va se faire rendre la monnaie de la pièce et que nos camions qui vont aller en Ontario, par exemple, vont sûrement se faire taxer aussi. C'est l'un des sujets. Deuxièmement...

M. Garon: Ce n'est ça que j'ai dit. Je n'ai pas dit ceux qui vont en Ontario, ceux qui viennent au Québec, ceux qui font juste passer.

M. Godin (Serge): Ceux qui vont juste passer.

M. Garon: On dit qu'on fait ça dans plusieurs États américains. Ceux qui font juste passer, on exige quelque chose pour passer en fonction du volume qu'ils transportent et de la distance qu'ils parcourent.

M. Godin (Serge): Je vous réponds qu'en fait il faut faire les analyses d'impact et les analyses économiques requises. Quel effet cela aura-t-il sur le "bottom-line" des entreprises de camionnage, par exemple? Que je sache, les profits de ces entreprises ne sont pas excessifs. Alors, si on taxe plus, N reste qu'il y aura plus de faillites, donc moins... Je ne suis pas en train de dire que ce n'est pas une alternative à analyser. Il faut l'analyser, mais les analyses sont à faire.

M. Garon: Quand ils vont aux États-Unis, ils paient. Dans les États où ça marche comme ça, en arrivant Vs disent: Rangez-vous, on va vous peser, où allez-vous? Et ils paient un montant en fonction des distances et des volumes. Quand nos gens y vont, ils paient. Quand ils paient de l'assurance... Je me rappelle les camionneurs qui sont venus ici nous dire: Pas besoin de niaiser, quand on va là-bas, nous, on ne niaise pas, on paie. C'est tant et ça finit là. Je parle seulement de ceux qui sont en transit - on a parlé de cela depuis une couple de Jours - qui viennent d'ailleurs et qui font juste traverser le Québec pour aller ailleurs. Ils n'arrêtent pas au Québec sauf peut-être pour prendre une soupe quelque part ou un café. Mais Vs transportent des volumes. Ce sont souvent les véhicules les plus chargés qui parcourent nos routes. C'est peut-être moins utile qu'ils passent sur le boulevard Métropolitain, c'est sans doute moins utile.

M. Lacharité: Quel serait l'impact de cette surcharge financière à l'industrie du camionnage quand on sait déjà que nos coûts d'essence sont plus élevés qu'ailleurs? C'est ce qu'on veut dire quand il faut voir quel est l'impact supplémentaire que ça peut créer sur la compétitivité de notre industrie du camionnage. Cela vient s'ajouter. Vous demandez d'imposer une charge supplémentaire aux camions étrangers.

M. Garon: Ce n'est pas notre industrie du camionnage, ce sont des camions qui passent. Un droit d'user notre asphalte, si vous voulez. Leur demander un montant pour utiliser notre asphalte étant donné qu'ils ne sont pas d'ici, ils ne paient pas de taxes et...

M. Godin (Serge): Cela mérite analyse. Il faudrait voir combien ça apporterait dans les caisses chaque année et jusqu'à combien... 7800 camions, 5 jours par semaine pendant 50 semaines, je ne sais pas combien ça pourrait faire.

M. Garon: Non. Je parle d'un tarif peut-être équivalent à ce que nos gens paient quand ils vont aux États-Unis dans des cas semblables..

M. Godin (Serge): Cela pourrait être analysé.

M. Garon: Je voudrais vous mentionner un autre point. Je sais que la Chambre de commerce de Montréal a beaucoup travaillé sur la question du port de Montréal et que l'aspect "container" est un aspect important dans le port de Montréal, surtout dans un contexte de libre-échange.. Le fait que le port de Montréal soit un important port de manutention, autour de 20 000 000 de tonnes par année, donc beaucoup de "containers" en transit de l'Ontario et des États-Unis... Ce trafic de caractère intermodal exige un réseau routier efficace. La concurrence dans les "containers" est forte et provient surtout des États-Unis.

Avez-vous examiné la situation du port de Montréal en fonction du plan du ministre? Quelles sont les implications pour le port d'un réseau routier déficient en termes de concurrence? Encore là, ça va être un élément important. J'imagine qu'éventuellement les discriminations dans les coûts de transport par les subventions... On sait qu'au Canada j'ai l'impression, pas j'ai l'impression, mais c'est assez important, quand on calcule le transport subventionné du Maritime Freight Act à 75 % par le gouvernement fédéral. Un bateau qui se rend à Québec ou à Montréal avec des "containers" qui, ensuite, repartent par camion ou par chemin de fer, ça peut avoir des implications importantes sur le plan économique. Parce que, là, on dit qu'on va être en concurrence peut-être pas parfaite mais tendant à la perfection. J'aimerais savoir les études que vous avez faites concernant le transport des "containers" par rapport au réseau routier que nous avons actuellement et à la position du port de Montréal à ce point de vue.

M. Lacharité: Effectivement, la préoccupation de l'efficacité du port, on la traduit par une demande d'améliorer l'efficacité, de compléter ce qu'on appelle l'autoroute Ville-Marie, soit en autoroute ou en boulevard urbain. Je crois que c'est là une des bonnes façons d'augmenter la circulation appropriée à une meilleure efficacité du port.

En ce qui a trait à des études plus poussées de toute la circulation des "containers", non effectivement, et ça fait partie des quelques récriminations que nous faisons à l'égard des données que nous n'avons pas en ce qui a trait à toutes ces Infrastructures. On pourrait parier de la même chose en ce qui a trait au transport par avion, le transbordement, par exemple, du transport aérien par cargo, etc. Ce sont toutes ces Infrastructures qui sont extrêmement importantes pour la région de Montréal, parce que

Montréal est un carrefour majeur du transport. Donc, le plan de transport devrait tenir compte de ces infrastructures pour augmenter leur efficacité. On parle du port, on parle aussi bien des aéroports et du transport ferroviaire. À notre avis, ce sont ces Interrelations qu'il faut faire et qu'on mentionne d'ailleurs de façon un peu plus spécifique dans notre mémoire.

M. Garon: Pardon?

M. Godin (Serge): J'ai dit: Dont on fait mention d'une façon un peu plus spécifique dans notre mémoire.

M. Garon: Avez-vous trouvé des réponses dans le plan proposé par le ministre des Transports ou l'avez-vous trouvé un peu silencieux à ce point de vue, du point de vue de l'avenir? On a beaucoup de données sur le passé, mais pour l'avenir, le libre-échange, en termes de transport intermodal, d'interconnexion, avez-vous trouvé qu'il y avait là beaucoup de données ou très peu?

M. Godin (Serge): En fait, on ne l'a pas analysé dans cette perspective puisqu'il fallait faire des choix avec le peu de temps qu'on avait. Je répète que nous sommes une organisation de bénévoles. On a raccroché cette idée en suggérant - parce que finalement tout est raccroché, tout est lié - l'allègement de l'auto-route Métropolitaine, dans un premier temps. C'est en suggérant le prolongement de l'auto-route Ville-Marie, soit en boulevard urbain ou en autoroute. Cela se trouve, par le fait même, à offrir des avantages certains, aux entreprises qui travaillent au port de Montréal ou qui transitent au port, aux aéroports. Si cette autoroute est complétée, cela va desservir très bien, cela va contribuer à desservir beaucoup mieux le port.

M. Garon: C'est parce qu'on est obligé de se fier un peu. Je comprends que vous avez fait beaucoup d'efforts, votre nom est un peu lié à cela, pour ramener l'agence spatiale à Montréal. Étant donné que M. Bourassa a l'air assez satisfait de ce qu'il reçoit d'Ottawa, il ne se bat pas fort de sorte qu'on va peut-être être obligé de se replier sur le terrestre davantage s'il ne se prend pas plus de décisions que ça en fonction du spatial à Montréal. Le travail que vous faites et pour lequel je vous souhaite le plus grand succès, parce qu'à Québec on n'est pas jaloux des succès de Montréal... Il n'y a qu'au hockey qu'il y a un peu de fanatisme mais sur le plan économique...

M. Godin (Serge): L'agence spatiale, si vous permettez, cela a des effets aussi structurants qu'un réseau de transport. Si on insiste sur l'agence spatiale autant que cela, c'est que le jour où justement l'infrastructure dans la région de Montréal, et au Québec en général... Moi, je

ne me suis jamais battu pour une région en particulier mais pour le Québec en général. Même si les contrats, même si on entend dire que la plupart des contrats sont octroyés, le jour où vous allez avoir les décideurs ici au Québec, particulièrement dans la région de Montréal, à moyen terme, cela va structurer cette industrie autour de Montréal. De là l'importance de l'insistance qu'on apporte à ce dossier. On aimerait bien que M. Mulroney prenne sa décision le plus rapidement possible. Ce qui traîne, ce n'est pas bon.

M. Garon: L'Opposition officielle a essayé de vous appuyer au maximum là-dedans. On souhaite que le premier ministre mette toute son énergie pour réussir à... Mais il va falloir qu'il soit un peu revendicateur.

M. Godin (Serge): Le premier ministre et tous autant que nous sommes. Vous savez, dans les dépenses de recherche et de développement reliés à la technologie, on sait - on a fait un sommet sur la technologie récemment - jusqu'à quel point on va être vulnérables au commerce international, peu importe, libre-échange ou pas, parce que les ententes du GATT nous mènent là de toute façon. On sait, par exemple, que l'ensemble des dépenses fédérales qui sont faites au Québec, c'est à peine autour de 8 % sur des dépenses 4 400 000 000 \$. Il faudrait que tous ensemble on se dise: Écoutez...

M. Garon: C'est pour cela que je voulais souligner qu'on vous souhaitait tout le succès possible...

M. Godin (Serge): On va travailler tous ensemble.

M. Garon:... dans la campagne que vous faites.

Le Président (M. Parent, Bertrand): On vous remercie beaucoup, M. Godin. Cela complète tout le temps qui était mis à votre disposition. Au nom des membres de la commission, je vous remercie, MM. Godin et Lacharité, pour votre présentation de mémoire et votre comparution devant cette commission. On vous souhaite un bon chemin de retour.

M. Godin (Serge): Merci beaucoup.
(16 h 30)

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci. J'inviterais les gens qui font partie du Regroupement des gens d'affaires de l'est de Montréal, les différentes chambres de commerce, à s'approcher afin de nous faire leur présentation.

Il me fait plaisir de souhaiter la bienvenue à vous tous, représentants des chambres de commerce de l'est de Montréal et des différents regroupements de gens d'affaires. J'inviterais peut-être un des représentants, M. Argento, à

nous présenter les autres membres du groupe qui l'accompagnent. Vous aurez par la suite une période de 20 minutes pour la présentation de votre mémoire et chacune des formations politiques aura 20 minutes pour discussion. Merci.

Regroupement des gens d'affaires ds l'est de Montréal et région

M. Argento (Charles): M. le Président, M. le ministre, mesdames et messieurs les députés et tous les gens qui font partie de l'Assemblée, nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de présenter notre mémoire devant vous aujourd'hui.

Sans plus tarder, je veux présenter les membres de notre groupe. À mon extrême droite, M. Blanchard de l'AGAP, l'Association des gens d'affaires de la Pointe; tout de suite après, M. Nick Franceschini, représentant de la CIBPA, l'Association des gens d'affaires et professionnels italo-canadiens; ensuite, M. Brunet de la Chambre de commerce de Repentigny. À mon extrême gauche, M. Dorval de la Chambre de commerce de l'est du grand Montréal, suivi de M. Boyer de la Chambre de commerce de Saint-Léonard et de Me Chassé de la Chambre de commerce d'Anjou. Sans plus tarder, nous allons passer à la présentation de notre mémoire et on va demander à Me Chassé d'en faire la lecture.

M. Chassé (Richard): Mesdames et messieurs, le Regroupement des gens d'affaires de l'est de Montréal et région tient à remercier les membres de la commission parlementaire pour l'occasion qui lui est donnée de pouvoir informer les membres de la commission des opinions et des requêtes du regroupement et de chacun de ses membres constituants.

Les gens d'affaires que nous sommes et que nous représentons ont souvent l'habitude de traiter leurs affaires de façon privée, sans trop d'éclat. C'est donc un écart à nos traditions que de venir nous faire entendre publiquement, devant les membres de la commission, et cet écart est significatif car il traduit l'importance que nous attachons au dossier du transport dans notre région.

L'autre élément le plus significatif et que nous n'hésitons pas à qualifier d'unique, réside dans la création de ce nouvel organisme que nous avons nommé le Regroupement des gens d'affaires de l'est de Montréal et région, ci-après appelé le regroupement. Pour la première fois dans l'histoire de l'est de Montréal, sept chambres de commerce et associations de gens d'affaires se sont réunies autour d'une même table et ont résolu de consacrer le temps et les énergies nécessaires à l'élaboration d'une position commune face à un enjeu qui, depuis des décennies, occupe une place majeure dans l'ensemble des débats qui agitent nos communautés.

Le regroupement s'appuie sur des organismes qui couvrent toutes les villes de l'est

montréalais: Saint-Léonard, Anjou, Montréal-Est, Repentigny, de même que l'ensemble des quartiers de l'est de la ville de Montréal. Au delà de l'aspect territorial, le regroupement réunit également les communautés francophones, italo-phones et autres, qui ont souvent, par le passé, évolué de façon parallèle, mais qui aujourd'hui, et de plus en plus, unissent leurs efforts sous le signe de la réciprocité et en vertu d'une meilleure symbiose.

Nous n'hésitons pas à dire que le prétexte qui a suscité pareille unification des milieux d'affaires est le dépôt du plan d'action sur le transport dans la région de Montréal et la nécessité que nous avons, individuellement ou collectivement, de réagir aux diverses options qui étaient présentées. Ainsi, la question du transport revêt une telle importance dans notre région et a été l'occasion de tellement d'attentes, de revendications et de déceptions que la réunion de nos chambres de commerce et associations est apparue comme un geste naturel et que nos travaux préparatoires au dépôt du présent document se sont effectués dans une harmonie complète illustrant la concordance de nos idées et la cohésion de notre action.

À l'instar de nombreux intervenants dans la grande région de Montréal, le regroupement tient à exprimer sa satisfaction face au dépôt du plan d'action qui représente l'aboutissement de nombreuses recherches, en plus de constituer un geste concret visant à solutionner les nombreux problèmes vécus dans cette partie du territoire québécois. Le regroupement félicite également les instances gouvernementales pour la tenue d'une commission parlementaire qui témoigne du souci de l'État d'ajuster le plan d'action en fonction de nouvelles considérations qui pourraient être portées à son attention.

Ce n'est certes pas au ministre des Transports du Québec ni aux membres de la commission parlementaire que nous apprendrons l'importance que revêt la question du transport pour une société. Épine dorsale de l'économie régionale, les éléments constituants du transport freinent ou facilitent la croissance économique, le développement culturel ou l'accès à une plus grande équité sociale. C'est d'ailleurs l'adhésion à de tels principes qui est sous-jacente aux efforts déployés en vue d'améliorer les réseaux de transport, et c'est sur la base de ces mêmes principes que nous avons érigé nos positions et bâti notre argumentation.

La question du transport a toujours été vécue avec beaucoup d'acuité par les populations de l'est de Montréal et des environs. Autrefois caractérisé par une faible densité de population, un poids démographique relativement restreint et l'absence d'unité entre les différents intervenants, l'est de Montréal fut longtemps un peu l'enfant pauvre dans les grands dossiers du transport. Jusqu'au début des années soixante-dix, le boulevard Métropolitain se transformait vers l'est en simple voie de service à partir du

carrefour de l'autoroute 25; pendant plusieurs années, la station Frontenac a représenté la fin du réseau du métro souterrain vers l'est, et les grandes voies intermunicipales que sont les rues Sherbrooke, Notre-Dame et Henri-Bourassa étaient dans un état plus que lamentable.

Les choses se sont substantiellement améliorées depuis, mais à un rythme affichant toujours un certain décalage avec la réalité extrêmement mouvante de l'est montréalais, comme si cette partie du territoire représentait le tout dernier maillon dans la chaîne des priorités. Cette situation n'était pas sans raison, comme il est exprimé plus haut, mais elle repose aussi sur une certaine carence au niveau de l'analyse et de la perception face à cette partie du territoire: l'est a rarement été analysé comme une entité dotée de sa propre dynamique, fort différente de celle des autres composantes de la grande région de Montréal. Ce n'est que depuis qu'on a fait sonner l'alarme, à la suite des fermetures successives de certaines raffineries et autres industries manufacturières d'envergure, que l'est de Montréal est devenu l'objet d'une plus grande préoccupation, et s'est même vu doté de limites qui en permettent l'identification.

L'est et ses environs: un secteur en plein essor. Si l'est de Montréal a quelque peu souffert sur le plan de l'emploi manufacturier, il en va tout autrement de son évolution démographique. Alors que la population de l'île de Montréal se caractérise par une faible mais continue décroissance, des villes comme Anjou ou Repentigny, et des quartiers montréalais comme Pointe-aux-Trembles et Rivière-des-Prairies témoignent à l'inverse d'un dynamisme surprenant: sur une période de cinq ans, entre 1981 et 1986, Repentigny a vu sa population croître de 18,5 %. À Rivière-des-Prairies, la hausse a été de 57 % et elle s'est établie à 18 % à Pointe-aux-Trembles. En réalité, les villes et les quartiers de l'est de Montréal et des environs affichent toutes les caractéristiques de la banlieue et présentent donc une problématique qui s'apparente beaucoup plus aux régions limitrophes de l'île, plutôt qu'à la Communauté urbaine de Montréal qu'on présente souvent comme un territoire dont le nombre d'effectif est en stagnation et même en régression.

Les données issues du plan d'action renforcent encore ce constat. Le tableau 1 du plan permet de constater que le poids démographique du secteur est de l'île de Montréal s'est considérablement accru au cours des dix dernières années et, si l'on remonte à 1966, il a carrément doublé: le secteur est représenté aujourd'hui 16 % de la population de l'île tout en offrant encore d'excellentes perspectives de croissance.

Le territoire couvert par le Regroupement des gens d'affaires de l'est de Montréal et région correspond, sur le plan démographique, à quelque 400 000 personnes, soit l'effectif du secteur est de l'île de Montréal, tel que défini au plan d'action, plus ceux des quartiers Hochelaga et

Maisonneuve et de la ville de Repentigny.

La plus grande partie de ce territoire a fait l'objet et continue de faire l'objet d'efforts intenses de la part des différents paliers de gouvernement en vue de permettre sa revitalisation sur le plan économique. Ces efforts commencent d'ailleurs à porter fruits et il devient de plus en plus stratégique d'y intégrer les possibilités offertes par des réseaux de transport mieux adaptés et plus performants. Il s'agissait d'ailleurs d'une des recommandations majeures du comité pour la relance de l'économie et de l'emploi de l'est de Montréal.

Le secteur privé a aussi démontré une vigueur certaine au chapitre des investissements dans l'est de Montréal. En plus de nombreuses entreprises manufacturières qui s'y sont implantées, on a pu constater depuis cinq ans le développement d'un véritable sous-centre à proximité du carrefour de l'autoroute 25 et de l'autoroute 40, comme il s'en est créé dans l'ouest de l'île de Montréal et cela, conformément aux orientations du schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal. L'émergence de ce sous-centre est maintenant un fait accompli et a un effet d'entraînement qui justifie pleinement l'amélioration des réseaux de transport dans son environnement.

Le transport dans l'est de Montréal: les options du plan. Le regroupement désire d'abord souligner sa satisfaction devant plusieurs des interventions envisagées dans le plan d'action notamment le réaménagement de l'échangeur de l'autoroute 40 et 640, le prolongement du boulevard Ville-Marie jusqu'à l'autoroute 25, le prolongement de l'autoroute 25 jusqu'à Laval.

Le regroupement est également heureux des bonifications au plan d'action qui furent annoncées par le ministre au cours des derniers mois et notamment: la participation du gouvernement, dans une proportion de 50 %, au coût des travaux de réfection du boulevard Henri-Bourassa, le versement d'une subvention à la STCUM, conditionnelle à une amélioration du service de transport en commun dans l'est de Montréal.

Tous ces différents projets répondent à des besoins véritables et urgents, et ils sont accueillis favorablement dans notre milieu. Toutefois, deux éléments suscitent des commentaires, des interrogations et des revendications de notre part: le calendrier de réalisation des interventions proposées et la nature des projets relatifs au transport collectif dans l'est de Montréal.

Parmi les trois projets mentionnés dans le plan d'action et auxquels nous adhérons pleinement, soit l'amélioration de l'échangeur des autoroutes 40 et 640, le prolongement de l'autoroute 25 et le prolongement du boulevard Ville-Marie, projets qui entraînent des investissements de 205 000 000 \$, nous constatons qu'à peine 25 000 000 \$ de ces 205 000 000 \$ seront dépensés durant la période 1988-1993, l'essentiel étant conservé pour la période 1993-1998. Curieusement, le sommaire des coûts afférents à

l'ensemble des projets pour le réseau routier nous indique que la proportion des dépenses affectées à la période 1988-1993 est de plus de 52 %. Pourquoi l'est de Montréal doit-il se contenter d'un maigre 12 % pour cette période et être encore une fois relégué à plus tard dans l'ordre des priorités?

Cette orientation est d'autant plus surprenante que tout est déjà en place pour accueillir, au-delà d'une simple amorce, le prolongement du boulevard Ville-Marie et le prolongement de l'autoroute 25. Nous ne saurions trop insister sur l'importance, pour soutenir la relance économique de l'est de Montréal et solutionner une bonne partie des problèmes d'engorgement, de mettre en marche très rapidement la réalisation de ces deux projets. Les difficultés liées au transport des marchandises par camion, aussi bien dans le processus d'expédition que dans celui de la réception des marchandises, donnent beaucoup de maux de tête aux chefs de nos entreprises manufacturières. L'accès aisé à des voies rapides et adaptées est essentiel à la croissance de l'économie et de l'industrie.

Le prolongement de l'autoroute 25 constitue une priorité, particulièrement pour un grand nombre d'intervenants du nord-est de l'île de Montréal. En fait, la réalisation de ce projet pourrait s'effectuer en deux étapes, selon les deux périodes déjà identifiées. Là également, l'autoroute 25 constituerait un excellent soutien au développement et à l'évolution des vastes secteurs industriels sis de part et d'autre de cette voie: parcs industriels d'Anjou, de Saint-Léonard, de Montréal-Nord et de Rivière-des-Prairies. Il s'agirait également d'une artère facilitant les déplacements de main-d'oeuvre et de consommateurs compte tenu de la présence de centres commerciaux de grande envergure; qu'on mentionne Place Versailles, Galeries d'Anjou, Place Marc-Aurèle-Fortin. Nous demandons au ministre d'assurer la réalisation des travaux de prolongement de l'autoroute 25, pour la partie située sur l'île de Montréal, dès la période 1988-1993, et de s'assurer que la conception de cette future voie n'ait pas pour effet d'enclaver l'est. Il faudra garantir en particulier des voies d'accès et de sortie aisées aux intersections principales: rue Bombardier, boulevard Henri-Bourassa, Maurice-Duplessis, Perras et Gouin. Si l'autoroute 25 peut éventuellement rendre la vie plus facile aux Lavallois, elle doit d'abord et avant tout desservir les résidents de l'est de Montréal qui sont très concernés par ce projet.

En ce qui a trait au prolongement du boulevard Ville-Marie, ce projet est également essentiel pour contribuer à une meilleure répartition du trafic routier et à une plus grande fluidité de la circulation, en plus de mieux desservir les zones industrielles des quartiers Hochelaga, Maisonneuve et Mercier-Ouest, qui ont bien besoin de tels services. Nous demandons au ministre de devancer l'échéancier des travaux, en ramenant la réalisation de ce projet à la

période 1988-1993.

De plus, nous savons à quel point le ministre est conscient de l'importance du projet de réfection du boulevard Henri-Bourassa, qui tient particulièrement à coeur aux communautés de Montréal-Est, Rivière-des-Prairies, Anjou et Pointe-aux-Trembles. Nous sommes heureux que ce projet soit enfin lancé sur une bonne voie, après plusieurs années d'efforts et de revendications, et nous demandons au ministre de s'assurer que les travaux débutent dès la présente année et soient parachevés dans les plus brefs délais. Nous rappelons au ministre que le boulevard Henri-Bourassa, une fois transformé en véritable boulevard urbain plutôt qu'en l'actuel chemin de campagne, permettra une meilleure liaison entre les communautés de Pointe-aux-Trembles, Anjou, Rivière-des-Prairies et Montréal-Est et contribuera à faciliter l'accès à Montréal. Cette liaison représentera la pierre angulaire d'une stratégie de développement industriel de cette partie du territoire, puisque la très grande majorité des terrains industriels encore disponibles dans l'est de Montréal sont situés de part et d'autre du boulevard Henri-Bourassa.

Enfin, le ministre a déjà annoncé la ferme intention du gouvernement de procéder à une réfection d'envergure du boulevard Métropolitain. Comme tout observateur le moins attentif, nous ne pouvons qu'applaudir à cette décision. Nous croyons toutefois qu'il est indispensable et prioritaire de finaliser préalablement le prolongement du boulevard Ville-Marie, la réfection du boulevard Henri-Bourassa et le prolongement de l'autoroute 25 qui ferait la jonction entre ces deux artères, de façon à offrir une alternative intéressante pour les véhicules durant toute la période des travaux relatifs au boulevard Métropolitain.

Abordons maintenant la question du transport collectif. Pour l'est de Montréal, le plan d'action fait état d'un seul projet au chapitre du transport collectif, soit le développement du réseau du métro souterrain vers Montréal-Nord, en prolongement de la ligne 5 à partir de la station Saint-Michel dans un axe nord-sud à peu près parallèle au boulevard Pie-IX. Sur les 200 000 000 \$ que représente ce projet, seulement 25 % seraient investis au cours de la période 1988-1993, alors que cette proportion grimpe à 71 % pour la totalité des projets relatifs au transport collectif, et même à 87 % si l'on exclut le projet précis de la ligne 5. Encore une fois, l'est fait piètre figure sur le plan des priorités. (16 h 45)

La question du transport collectif a toujours heurté la sensibilité des résidents de l'est qui voient ceux de l'ouest, jusqu'à Deux-Montagnes et Rigaud, profiter de services de transport qui leur font envie. Comment se fait-il que les 5000 habitants de Hudson, sur les rives de l'Outaouais, ont droit à un système de transport collectif supérieur à celui des 40 000 résidents

de Repentigny? Pourquoi les projets de métro tels que la ligne 7 (axe Pie IX), le prolongement de la ligne 5 vers le sous-centre d'Anjou (axe Jean-Talon) et le métro de surface (ligne 8 vers Pointe-aux-Trembles) sont-ils maintenant complètement absents du paysage immédiat et lointain? Du moins, ils l'étaient en partie.

Nous demandons que soient réactivés les projets de ligne 5 vers le sous-centre d'Anjou et de ligne 7 permettant une jonction avec la ligne numéro un, de façon que les deux projets puissent être inclus à l'intérieur d'un échéancier raisonnable de réalisation. La ligne no 7, d'orientation nord-sud dans l'axe du boulevard Pie IX, pourrait même être déplacée encore plus vers l'est. Ces deux projets sont beaucoup plus conformes aux besoins d'une bonne partie de nos populations, dont les déplacements sont davantage orientés vers le centre-ville et favorisent la consolidation du sous-centre d'Anjou.

Dans un second temps, la ligne no 7 devrait se prolonger vers l'est dans le quartier de Rivière-des-Prairies. Le projet de ligne no 7 pourrait aussi, à plus long terme, répondre aux besoins de la population de Laval.

Nous demandons également que soit remis en place de façon prioritaire le projet de métro de surface ou de train de banlieue connu sous le nom de la ligne no 8, en utilisant l'emprise du CN dans le sud-est de l'île, avec correspondance à la station de métro Radisson. Ce projet pourrait éventuellement desservir la population de Repentigny et sa région, avec l'implantation d'un parc d'incitation tel que proposé au plan d'action.

Dans le même ordre d'idées, et avec la présence de stations de métro telles que Radisson, sise au carrefour de l'autoroute 25 et de la rue Sherbrooke, nous croyons que l'est de Montréal se prêterait à l'implantation de parcs d'incitation, destinés à recevoir les véhicules provenant de la rive sud, de certains secteurs de l'est et, éventuellement, de la rive nord.

De nombreux organismes voués aux questions du transport ont préparé des documents d'expertise et de contre-expertise sur les diverses options. Nous croyons qu'au-delà des chiffres, des données et des arguments technico-économiques les options afférentes au transport collectif sont d'abord un choix politique, dans le sens noble du terme: un choix relatif à l'organisation d'une collectivité en vue des valeurs qui y sont existantes.

Pour l'est de Montréal, le transport collectif est notre talon d'Achille, le boulet que nous traînons à nos pieds. Nos industriels se plaignent des difficultés croissantes de recrutement de main-d'oeuvre parce que l'exigence presque absolue est d'être motorisé. Notre main-d'oeuvre se plaint de l'absence d'un système adéquat qui l'oblige à ajouter à la congestion des artères du centre-ville où elle occupe un emploi. Nos étudiants se plaignent des trajets interminables pour se rendre à leurs cours, trajets qui leur

amputent jusqu'à trois heures par jour. Nous demandons au ministre de prendre en considération nos requêtes, plutôt que de maintenir une position qui ne plaira à personne et qui ne réglera pas les problèmes actuels, problèmes qui sont appelés à prendre de l'ampleur. Nous comprenons plusieurs des raisons sous-jacentes au projet retenu dans le plan d'action, mais nous croyons fermement que l'est de Montréal est légitimement en droit de revendiquer un meilleur sort et de solliciter un effort qui s'inscrit parfaitement dans l'ensemble des actions mises en place par le gouvernement du Québec, par les autres agents gouvernementaux et, surtout, par le milieu lui-même pour valoriser ce territoire et accentuer son développement.

Dans ce même chapitre consacré au transport collectif, nous tenons à remercier le ministre pour s'être fait, en quelque sorte, le défenseur des droits des gens de l'est de Montréal auprès de la STCUM, en exigeant une amélioration substantielle des services dispensés dans notre territoire. Cette démarche semble porter fruits et, surtout, elle nous rassure quant à la réceptivité de nos requêtes par le ministre et la commission parlementaire.

Nous remercions tous les membres de cette commission d'avoir accepté de nous recevoir et de nous écouter dans le cadre de leurs travaux. Nous profitons de l'occasion pour souligner la collaboration obtenue de nos élus provinciaux et nous nous réjouissons de la présence de certains d'entre eux à cette commission parlementaire aujourd'hui. On a remarqué la présence de M. Gobé, M. Parent, M. Gervais, M. Trudel, M. Larouche et de Mme Harel. Nous espérons avoir démontré que l'est de Montréal a maintenant atteint une maturité et témoigne d'un dynamisme tel que les projets qui le concernent pourront s'appuyer sur une unité entre les intervenants et, de plus en plus, être enclenchés par ceux-là même qui auront à les vivre.

Depuis dix ans, l'est de Montréal a considérablement modifié sa structure; il est en train de modifier son image et souhaite édifier son avenir. Merci, messieurs et mesdames.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, uniquement pour dire, dans un premier temps, au regroupement que le mémoire présenté est de très bonne qualité, quant à moi, comme tous les mémoires, mais il a ce volet particulier qu'il représente les gens d'affaires de cette partie importante de l'île de Montréal qu'est l'est de Montréal. Cela donne une vision autre que ce qu'on a entendu jusqu'à maintenant en termes de perspectives de développement et de moyens d'atteindre ces développements.

Bien sûr, vous avez évoqué tantôt qu'on a réglé ou amorcé le règlement de certains problè-

mes particuliers de l'est, cela ne se ferait pas sans l'intermédiaire des collègues députés qui sont intervenus à plusieurs reprises. Je me garderai la fin de l'interrogatoire, passant la parole à mon collègue de Lafontaine qui aurait quelques questions à vous poser. Je vous reviendrai par la suite, avant la fin de l'écoulement de notre temps.

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

M. Gobé: Merci, M. le Président. Merci, M. le ministre. J'apprécie grandement de pouvoir profiter de ces quelques minutes de votre temps. En commençant, je tiendrais à féliciter le regroupement des chambres de commerce et organismes d'affaires de l'est de Montréal, incluant Repentigny, bien entendu, qui est présent. C'est une première, je pense, de voir Repentigny se joindre à ce regroupement.

Je dois dire que c'est non seulement plaisant, mais c'est encourageant de voir que, dans notre région, il n'y a pas seulement des gens qui défendent des intérêts divergents, mais des gens qui se regroupent et qui sont capables de travailler à un projet commun, à quelque chose qui correspond à l'ensemble des besoins de notre région, bien qu'elle soit assez diversifiée comme on peut en convenir lorsqu'on y va. Surtout que ces gens représentent plusieurs comtés, dont les collègues sont ici présents, comme vous le disiez M. Chassé et vous n'êtes pas sans savoir que ces collègues, auprès de leurs organismes particuliers dans leurs municipalités, dans leur comté ont fait des recommandations. Il me fait plaisir d'en retrouver plusieurs dans votre mémoire.

Bien entendu, ce n'est pas compliqué, car je crois que ça représente vraiment ce que les gens de notre coin, les hommes d'affaires, les commerçants et aussi les citoyens pensent globalement. Il peut y avoir là quelques modifications ou quelques nuances sur une station de métro quelque part ou un échéancier, mais, globalement, je pense que vous faites part d'un consensus qui existe dans l'est de Montréal, tant chez les élus provinciaux que chez les hommes d'affaires et dans la population, soit l'amélioration et le développement non seulement du réseau routier, mais du réseau de transport en commun.

Depuis quelques jours, j'écoutais les témoignages de la Chambre de commerce de Montréal, de la ville de Montréal, de la CUM et, enfin, de la STCUM. Tout le monde disait: Il faut amener des choses dans l'est, du transport dans l'est. Tout le monde semble être d'accord avec ça, sauf que, depuis quelques années, les gens en parlent, mais rien ne se fait. Cela ne s'est pas fait, je crois, parce que les intervenants de l'est, depuis de nombreuses années, ne se sont pas pris en main. Je crois qu'il y a eu beaucoup de divergences entre différents intérêts locaux ou particuliers.

Alors, cela m'amène à poser quelques questions, justement puisque vous êtes les représentants de vos chambres de commerce, à peut-être plusieurs d'entre vous. Je commencerai peut-être par M. Argento qui est le porte-parole de la Chambre de commerce de RMère-des-Prairies, et ça concerne l'autoroute 25. M. Argento, dans votre mémoire, vous faites mention de l'intérêt que votre quartier, mais tout l'est aussi, aurait pour la continuation de l'autoroute 25, ce qui sous-entend, bien entendu - une autoroute ne s'arrête pas sur le bord d'une rivière - la construction du pont. Est-ce que vous pourriez m'expliquer pourquoi cette position par rapport à d'autres positions qu'on a entendues et où on était contre?

M. Argento: Comme il est bien dit dans notre mémoire, cela avantagerait, de façon concrète, toutes les industries qui sont aux abords de cette autoroute. Je crois que ça allégerait aussi le grand problème que nous vivons actuellement, celui de l'engorgement dans ce coin-là. Pour les gens qui connaissent un peu ce coin, l'autoroute 25 s'arrête actuellement au Métropolitain ou à peu près. Quand on essaie de se rendre au-delà de cette partie, il faudrait presque avoir un avion ou un moyen de transport avec des ailes ou quelque chose de semblable.

C'est dans ce sens-là qu'on demande dans notre plan d'action que cela soit une priorité et que ce soit fait rapidement, de façon à régler ce problème le plus tôt possible.

M. Gobé: Est-ce que vous pensez que la construction de cette autoroute, qui rejoindrait - si on emploie le plan de transport avec lequel vous êtes d'accord pour cette partie en particulier - le boulevard Ville-Marie et Laval, permettrait l'échange de marchandises, de produits et de travailleurs dans les parcs industriels et d'une manière plus efficace? Est-ce que cela aurait un impact sur le développement des parcs industriels de Rivière-des-Prairies?

M. Argento: Assurément, oui. C'est un problème que nous vivons actuellement, c'est un problème chronique. Nos parcs industriels ne se développent pas, tout simplement pour la bonne et simple raison que les gens n'ont pas de bons moyens pour s'y rendre. En même temps, ça aiderait la circulation en général dans l'est à mieux se déplacer, non seulement pour les personnes qui habitent dans le coin, mais aussi pour tous les gens qui ont affaire là, les camionneurs, les industriels, les résidents, etc.

M. Gobé: Vous avez mentionné dernièrement - je pense que c'était dans les journaux - qu'on construisait un centre commercial de 135 000 000 \$ à Rivière-des-Prairies. J'ai rencontré, vendredi dernier, des représentants de l'entreprise Devencore, qui représente Petro-Canada, qui nous faisaient part de leur intention

d'implanter dans la ville d'Anjou - donc à côté de l'autoroute - un **parc** industriel qui créerait, je pense, 6000 ou 7000 emplois. Est-ce que vous pensez que c'est une nécessité pour mener à bien ces projets, ce centre commercial de 135 000 000 \$ à Rivière-des-Prairies, qui créera aussi plusieurs milliers d'emplois, et aussi ce gros **parc** industriel? Pensez-vous que sans cette autoroute-là, ça pourrait compromettre ces projets?

M. Argento: Assurément. Je verrais difficilement comment on pourrait avoir un centre commercial de cette envergure-là, qui serait probablement un des plus gros dans la province de Québec, qui pourrait fonctionner avec les petites rues que nous avons présentement. C'est un non-sens. Je pense que ça va de soi. C'est logique. Un centre comme ça ne peut sûrement pas fonctionner avec les moyens autoroutiers qui existent présentement.

M. Gobé: Si je comprends bien, votre groupe justifie son appui à l'autoroute 25, au pont de la voie de ceinture, premièrement, pour la libre circulation des résidents, le développement industriel et une certaine logique routière et économique en même temps. Est-ce bien ça?

M. Argento: Économique aussi en même temps.

M. Gobé: Je vous remercie, M. Argento. J'ai peut-être une autre question pour M. Blanchard de l'AGAP, de Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est. M. Blanchard, on voit dans le mémoire que vous parlez de l'utilisation des voies ferrées de Pointe-aux-Trembles vers Repentigny pour un système de transport en commun rapide. J'aimerais vous poser une question. Vous savez que l'implantation de tels projets nécessite d'abord que les enclaves sur lesquelles les wagons vont rouler passent dans les endroits les plus **peuplés**, les plus facilement accessibles. Vous n'êtes pas sans savoir, je crois, que plus le moyen de transport en commun est compliqué, moins les gens ont le goût de le prendre parce que les délais s'allongent et que c'est fatigant et ennuyeux. Est-ce qu'advenant la volonté du ministère d'aller de l'avant avec de nouveaux projets, de nouvelles technologies... On parle beaucoup, depuis quelques jours, de nouveaux moyens de transport par monorail qui coûtent peu cher, beaucoup moins cher, bien souvent, que les métros, mais aussi qui sont beaucoup plus souples et qu'on peut, à cause de la largeur et de la flexibilité de la voie, quasiment modeler sur les agglomérations et les voies de communication importantes. Est-ce que vous pensez que, dans un premier temps, ça pourrait être intéressant pour votre quartier, pour **Pointe-aux-Trembles**, et bien entendu **Rivières-des-Prairies** aussi, mais particulièrement dans votre coin?

M. Blanchard (Jean-Claude): Vous avez pu constater que dans le mémoire on parle de la ligne 8 parce que la ligne 8 est là. C'est l'emprise du CN. Vous constaterez aussi que nous sommes très modestes dans notre demande parce qu'on aurait pu demander, comme beaucoup de monde, un métro souterrain. Alors, on a dit que la ligne est là. On s'interrogeait à savoir si on appelait ça un train de surface. Est-ce qu'on appelle ça un train de banlieue? Quel chemin va-t-il prendre? On n'a pas fait d'étude **là-dessus**. Il y a une ligne 8 qui existe et si, avec une nouvelle technologie, vous pouvez la faire bifurquer pour prendre plus de monde, on est d'accord avec cela. La seule chose qu'on veut, c'est un transport collectif qui pourrait peut-être éventuellement se rendre à Repentigny et desservir la région de Repentigny-Le Gardeur, **L'Épiphanie**, et ainsi de suite.

M. Gobé: Est-ce que vous avez le nombre de véhicules provenant de Repentigny qui passent sur l'autoroute Métropolitaine à la hauteur de Pointe-aux-Trembles aux heures de pointe?

M. Blanchard: Malheureusement, je ne l'ai pas.

M. Gobé: Vous n'avez pas ça. De combien **peut-on** parler? 20 000? Vous n'avez pas cette donnée?

M. Blanchard: Non.

M. Gobé: Dans votre mémoire, M. Blanchard, on voit aussi que vous remerciez M. le ministre d'avoir pris un peu fait et cause pour le transport en commun dans l'est d'une manière très rapide, parce qu'on parle de grands projets mais il y a aussi le quotidien à gérer. Vous savez, et tout le monde le sait dans le coin, qu'on a beaucoup de problèmes à se déplacer en autobus. Cela prend une heure et demie pour aller au centre-ville. Cela prend une heure et cinquante-cinq minutes aux étudiants pour aller à l'Université de Montréal depuis Pointe-aux-Trembles ou Rivière-des-Prairies et possiblement de la ville d'Anjou et de Saint-Léonard aussi. Vous **semblez** remercier le ministre pour être intervenu auprès de la STCUM. Est-ce que vous vouliez parler là des 2 000 000 \$ qu'il a demandé d'utiliser pour les **métros**?

M. Blanchard: C'est-à-dire qu'on a assisté à une conférence de presse de la STCUM dimanche dernier et on nous a annoncé 80 % des heures allouées pour le métrobus et les améliorations dans l'est. D'ailleurs, c'est ce qu'on demandait, d'améliorer le service du transport en commun par autobus, c'est-à-dire avoir un métrobus qui se rendrait au métro **Beaugrand** dans un premier temps. Ensuite on verra.

(17 heures)

M. Gobé: Je vois les gens de Repentigny.

Pouvez-vous me dire ce qui vous a amenés à vous joindre à nous? Qu'est-ce qui vous a amenés à vous joindre à cette commission? Quelle est la raison?

M. Brunet (Richard): M. le député, tout d'abord, Repentigny a été invitée par le regroupement à se joindre aux différentes chambres de commerce de la région. Ce qui nous a motivés, nous de Repentigny, à nous y joindre, c'est que, somme toute, Repentigny fait effectivement partie de la grande région de Lanaudière, mais elle est séparée de l'île de Montréal par une simple rivière qu'on peut franchir assez aisément, quel que soit le mode de transport. Il y a aussi le fait que Repentigny a un urgent besoin de transport en commun. D'accord?

Repentigny possède une population d'environ 45 000 habitants qui est caractérisée par des professionnels ou des travailleurs qui ne sont pas nécessairement des travailleurs manuels parce qu'à Repentigny il n'y a pas un gros parc industriel comme tel; il n'y a pas énormément d'emplois à Repentigny, sauf des emplois de boutique. Il en résulte donc que Repentigny doit être en communication rapide et efficace avec l'île de Montréal, d'où nos interventions pour un transport collectif devant nous brancher sur la grande couronne montréalaise.

M. Gobé: D'accord. En terminant, je voulais vous parler du boulevard Henri-Bourassa, M. Argento, mais je pense que le temps est assez limité. On sait que le ministre a investi 8 000 000 \$ sur le boulevard Henri-Bourassa et je pense que vous voudriez dire un petit mot à ce sujet, M. Argento. Ce serait peut-être ma dernière intervention. Je m'excuse, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Si mon collègue me le permet, comme ce dossier est réglé, on pourrait peut-être aborder l'avenir un peu, en souhaitant que l'annonce de l'argent se matérialise sur le terrain le plus rapidement possible. Mais, n'en étant pas le maître-d'oeuvre, puisque c'est la ville de Montréal, on attendra effectivement après elle. Je pense que vous pouvez faire les représentations nécessaires auprès des autorités municipales pour que cela puisse s'accélérer.

Vous êtes évidemment pleinement conscients que votre présentation concernant le pont et du complément de la 25, jusqu'à la 440 va un peu - J'hésite à employer le terme - à contre-courant de ce qu'on a entendu; on vient qu'on ne sait plus ce qui est à contre-courant. Mais, à tout le moins, une...

Une voix: On rame.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on rame. A tout le moins, votre orientation est fort différente. Alors que les gens sont venus nous dire

précédemment que cela permettrait l'étalement industriel, vous venez nous dire, au contraire, que cela favoriserait le développement commercial et industriel de l'est de Montréal et vous nous citez l'exemple de Devencore - c'est peut-être M. Gobé qui l'a fait - qui serait prête à investir plusieurs centaines de millions de dollars, semble-t-il...

Une voix: Des milliards.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que Devencore s'est associée à Petro-Canada? C'est le projet dont nous parlait la Chambre de commerce de Montréal tout à l'heure?

M. Gobé: C'est ça. C'est exact, sur les terrains de Petro-Canada.

M. Côté (Charlesbourg): J'aimerais que vous soyez un petit peu plus précis parce que, évidemment, la pression étant là quant aux décisions, ce que vous souhaitez, c'est que la 25 aille rejoindre la 440, incluant le pont, le plus rapidement possible, avec les sorties nécessaires pour permettre à la partie est de la ville de Montréal de se développer. Vous êtes fermement convaincus que, ce faisant, on faciliterait le développement de l'est de Montréal.

M. Argento: Assurément. D'abord, notre mémoire le dit très bien. Dans un premier temps, on demande que la 25 soit prolongée jusqu'à la rivière en fin de compte et, dans un deuxième temps, on demande aussi que le pont soit construit. On ne partage pas nécessairement l'opinion que la ville va se vider à cause d'un pont, contrairement à bien d'autres. Si on regarde un peu ce qui se passe actuellement autour de la ville de Montréal, où il y a des ponts ou aux approches, là où ! y a des ponts, que je sache, la ville ne s'est pas vidée et les gens ne se sont pas sauvés du jour au lendemain à cause de ça.

Dans le même ordre d'idées, j'aimerais tout simplement ajouter une chose. Il faudrait d'abord s'assurer qu'il y ait des accès convenables pour les gens qui demeurent dans l'est, pour qu'ils ne soient pas immédiatement enclavés évidemment, parce qu'une structure en béton devant nous, ce n'est pas joli. Mais prenons l'exemple d'une ville comme Toronto où les ponts ne sont pas nécessaires; on pourrait donc assumer qu'il y a des ponts partout et que toutes les routes ont des ponts à Toronto. Est-ce que Toronto s'est vidée récemment ou dans le passé ou va-t-elle le faire à l'avenir parce qu'il y a des ponts partout, si on peut utiliser ces termes-là?

M. Côté (Charlesbourg): C'est assez opposé comme perspective. Finalement, comme vous êtes des hommes d'affaires, j' imagine que vous avez probablement raison. En tout cas, je n'ai pas encore vu bien des politiciens qui avalent de l'argent pour investir dans les industries. Règle

générale, ce sont les hommes d'affaires. Quand les hommes d'affaires disent qu'ils veulent investir, ce n'est pas mon argent, c'est leur argent. Il me semble que vous n'avez pas l'esprit suicidaire à ce point de proposer de construire un pont qui diminuerait, finalement, vos Investissements. Je ne suis pas sûr que ce soit ce que vous visiez. Vous visez davantage à les faire engraisser. Vous semblez être assez convaincus.

Uniquement sur le plan de la connaissance du dossier pour tout le monde, en 1987, il circulait 76 240 véhicules sur le pont Charles-De Gaulle alors que sur le pont Le Gardeur, qui est un pont à plus petit gabarit, ce sont 19 859 personnes, ce qui fait des débits assez considérables compte tenu de la capacité des ponts.

La deuxième question que j'avais, c'est le métro par rapport au monorail. De ce que je comprends, il n'y aura pas de fermeture pour autant qu'il y ait une bonne intégration des systèmes s'adaptant mieux aux clientèles et au volume de clientèles. Je comprends que cette question est réglée.

L'élément le plus critique de votre présentation est, bien sûr, le calendrier. Il est bien articulé, il va dans l'interprétation des données à l'intérieur du plan. Si nous avons à choisir parmi toutes vos priorités - je ne parle pas de transport en commun, parce qu'on convient que c'est une nécessité et qu'on doit y donner la priorité - à partir du volet routier, s'il y avait une nécessité, est-ce qu'on devrait choisir Ville-Marie ou, si on veut accélérer, l'autoroute 25?

M. Argento: Il est difficile de répondre à cette question parce que l'une ne va pas sans l'autre. Selon nous, le but de faire les deux est justement de créer des voies alternatives ou des voies d'évitement aux problèmes que nous vivons actuellement. L'une ne peut pas aller sans l'autre. Si on me demande: "Veux-tu qu'on coupe ton bras gauche ou ton bras droit", ça va être bien difficile de répondre à cette question.

Je crois que c'est nécessaire afin d'assurer une ceinture, et je pense qu'on en parle clairement dans notre mémoire, de façon qu'on désengorge, qu'on allège d'abord les problèmes que nous vivons quotidiennement sur le boulevard Métropolitain pour commencer et, deuxièmement, qu'on facilite la circulation dans ces endroits.

M. Côté (Charlesbourg): Vous me renvoyez un peu la balle. Ce n'est pas le propre des hommes d'affaires habituellement. Comme homme d'affaires, si vous avez deux bonnes occasions, comme ça pourrait être le cas sur le plan du réseau routier, si vous n'avez pas l'argent, vous allez commencer par en faire une. Dans ce cas, si j'ai bien saisi le sens de vos interventions tantôt, au moment où on se parle, vous êtes enclavés sur votre propre territoire de l'est et il faut donc y accéder pour être capable de le développer. *Par conséquent, est-ce que je me*

tromperais de dire qu'à ce moment l'autoroute 25, à tout le moins jusqu'à Rivière-des-Prairies, vous apparaît l'élément le plus important à réaliser par rapport à l'ensemble?

M. Argento: Je crois que oui, compte tenu que si on regarde un peu la carte géographique de Montréal on s'aperçoit rapidement que, dans l'est, on n'a aucune voie d'accès nord-sud qui permette vraiment de traverser la ville. Dans ce sens, je dirais oui, mais je tiens quand même à dire que c'est aussi important d'avoir l'autre.

M. Côté (Charlesbourg): Et vous croyez que le complément de Ville-Marie, peu importe s'il était en autoroute ou en boulevard urbain, avec l'autoroute 25, serait de nature à désengorger Métropolitain et Décarie?

M. Argento: Certainement. Je crois que ça va sûrement les soulager, sûrement aider la situation chronique que nous vivons présentement. De là à vous dire si ça va régler tous les problèmes qui existent sur le boulevard Métropolitain, je crois que ce n'est pas de notre ressort de répondre à ça, mais je crois que oui.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, avant de terminer, je veux remercier le regroupement. Je pense que c'est effectivement un fait d'armes de regrouper autant de mouvements pour un territoire comme le vôtre. Je pense que c'est tout à votre honneur, surtout de défendre vos convictions. Je pense que tout le monde les défend, même si les points de vue sont différents à l'occasion, mais vous avez jeté un éclairage à tout le moins nouveau sur l'autoroute 25. Cela va très certainement réjouir le chef de l'Opposition qui, lui aussi, est pour l'autoroute 25.

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

M. Garon: J'aimerais que le ministre laisse le chef de l'Opposition donner ses impressions. Quand il s'agissait des gens qui voulaient venir ici, quand son bureau disait que c'était l'Opposition qui ne voulait pas, on a été obligés de rétablir les faits. Le chef de l'Opposition, quand il a quelque chose à dire, est capable de le dire. Habituellement, il se base sur des études quand il se prononce sur quelque chose.

M. Côté (Charlesbourg): Habituellement, il se base sur des études?

M. Garon: Habituellement, il se base sur des études. Aujourd'hui, j'ai remarqué que ce qui a caractérisé la journée, c'est l'absence d'études. La plupart des gens l'ont dit, les données sur le secteur routier dans la région de Montréal, c'est plutôt clairsemé.

M. Côté (Charlesbourg): C'est encore sur

mon temps, M. le Président? Je finis.

M. Garon: Je suis sur mon temps. Vous avez fini là.

M. Côté (Charlebourg): Non, je finis. C'est encore mon temps.

M. Garon: Votre temps est fini, un instant. M. le Président, je voudrais qu'on respecte les règlements. Depuis le matin qu'on ne les respecte pas, il serait peut-être temps de commencer à les respecter.

M. Côté (Charlebourg): Je vous déposerai à la commission la lettre de M. Chevette, qui m'a écrit pour appuyer le complément de la 25.

Des voix: Ah!

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

Una voix: Tiens, regardons ça!

M. Garon: Faites-la parvenir.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, la parole est à vous.

M. Garon: M. le Président, J'aimerais demander au groupe qui est devant nous quelles sont les études qu'ils ont faites concernant le plan du transport présenté par le ministre. J'ai remarqué que vous avez dit: "Je crois que oui" à des questions sans être complètement convaincu. J'aimerais savoir sur quelle base d'études votre regroupement de chambres de commerce repose son analyse.

M. Argento: D'abord, les chiffres que vous voyez dans notre mémoire sont basés sur des études, faites par le gouvernement actuel et d'autres instances, qu'on a pu recueillir. Nous, en tant que regroupement de gens d'affaires de l'est, ne croyons pas que c'est à nous de faire des études d'une telle envergure. D'abord, on n'a pas les moyens de le faire. Nous sommes, comme vous le savez, des bénévoles. Ce n'est pas à nous de faire ce travail, il y a des gens qui sont payés pour faire cela. Je pense que cette tâche leur revient, pas à nous. Notre rôle, c'est de représenter plutôt nos membres qui sont les gens d'affaires de l'est de Montréal.

M. Garon: De quelle façon êtes-vous arrivés à ces conclusions? Est-ce que chacune de vos chambres a étudié cela ou si vous avez fait un comité avec un représentant par chambre pour regarder cela et faire un mémoire? Comment cela a-t-il été fait?

M. Argento: Évidemment, ce qu'on a fait, c'est qu'on a créé un comité composé de plu-

sieurs personnes, plusieurs représentants de chacune des chambres, lesquels se sont réunis à plusieurs reprises Jusqu'à ce que nous soyons arrivés à un consensus qui est celui que nous voyons aujourd'hui dans notre mémoire.

M. Garon: Étiez-vous ici lorsque la communauté urbaine a fait son exposé, ce matin?

M. Argento: Non. Malheureusement, j'ai été retenu par la tempête.

M. Garon: C'est parce qu'il y a eu une représentation de la ville de Montréal, de la communauté urbaine - pour Montréal-Nord, le maire est encore ici - de l'ensemble de la communauté urbaine qui a représenté d'une façon unanime toute l'île de Montréal, de comment les choses devraient se faire, les priorités, tant dans le domaine du transport collectif que dans le domaine du secteur routier. Considérez-vous qu'une Communauté urbaine de Montréal qui est unanime a un certain caractère représentatif?

M. Argento: Je crois que oui. La communauté urbaine représente l'ensemble de Montréal. Quant à nous, pour autant qu'on soit concernés, on connaît davantage les besoins de l'est de Montréal. C'est pour cela qu'on est là. Évidemment, cela n'enlève rien à ce qui a déjà été soumis par d'autres gens. Ce n'est pas notre rôle non plus d'en caler d'autres ou de dire quoi que ce soit dans ce sens.

M. Garon: Il y a une question que j'aimerais vous poser, que M. le ministre a posée tout à l'heure à la Chambre de commerce de Montréal, qu'il ne vous a pas posée *comme* regroupement de chambres de commerce. Tout le monde parle d'une quatrième source de financement. Le ministre a demandé à la Chambre de commerce de Montréal si les entreprises qu'elle représentait pourraient faire partie de la quatrième source de financement. J'aimerais vous demander si vous êtes Interrogés sur ce plan. Les entreprises que vous représentez se considèrent-elles possiblement comme une quatrième source de financement par rapport au domaine du transport routier pour des revenus additionnels, notamment, dans le transport collectif ou autres, dans la région de Montréal? Et est-ce que les entreprises de vos chambres de commerce ont pensé à des formes de participation financière de l'entreprise pour assurer un meilleur développement du transport dans la région de Montréal?

M. Argento: Comme je l'ai dit tantôt, je crois que ce n'est pas à nous de trouver le financement pour faire les autoroutes. Je crois qu'il y a des gens qui sont en place et qui sont payés pour faire cela.

(17 h 15)

Deuxièmement, si la question nous était

posée, comme vous le dites, il y aurait peut-être lieu de faire des recherches à savoir s'il y aurait des gens qui seraient Intéressés à faire cela. Dans le contexte actuel, je crois que ce n'est pas opportun de se prononcer pour ces gens, il y a des gens qui sont au pouvoir ou dans l'Opposition qui peuvent travailler à ces dossiers.

M. Garon: C'est parce que le ministre nous a dit à plusieurs reprises que dans certains endroits, certaines villes, les entreprises sont mises à contribution pour payer une taxe spéciale pour certains équipements collectifs ou routiers de sorte que, selon ce que nous a dit le ministre à quelques reprises devant certains organismes, cela démontre davantage l'implication et la volonté réelle d'obtenir ces équipements. Il y a beaucoup de parcs Industriels au Québec où il y a beaucoup plus d'espaces libres que d'usines. Je connais des parcs industriels où il n'y a rien dedans, juste la clôture. Évidemment, quand le gouvernement les paie à 100 %, c'est plus facile de dire: Pas de problème, envoie, mets-en. Quand le gouvernement demande une contribution financière, habituellement, les hommes d'affaires deviennent beaucoup plus réalistes; ils deviennent différents.

Je vous demande, à ce point de vue, si vous aviez une contribution... Si vous établissiez la priorité des équipements que vous souhaitez dans votre secteur en fonction d'une contribution financière que les entreprises que vous représentez auraient à payer, quel serait l'ordre de priorités que vous souhaiteriez pour l'établissement de ces projets?

M. Argento: Je crois que présentement les industries dont vous faites mention paient déjà une bonne partie de ce gâteau, n'est-ce-pas? Je crois que les industries auxquelles vous faites allusion paient déjà quand même de bonnes taxes, sont une bonne source de revenus. De là à vérifier s'il faudrait qu'elles en paient davantage, je crois que, comme je vous l'ai dit tantôt, ce n'est pas notre rôle.

M. Garon: Le ministre parle toujours d'une taxe spéciale. Il ne parle pas des impôts que tout le monde paie...

M. Argento: Vous voulez ajouter...

M. Garon:... mais d'une taxe spéciale en fonction d'équipements qui pourraient être implantés. J'ai trouvé cela curieux qu'il ne vous pose pas la question parce que, habituellement, aux autres, souvent il la pose. C'est pour cela que j'aimerais savoir si les entreprises que vous représentez avaient à payer une taxe, comme une taxe d'affaires... Il a posé la question tout à l'heure, je ne sais pas si vous étiez ici quand il l'a posée à la Chambre de commerce de Montréal, une taxe d'affaires, une taxe particulière. *En fonction* des équipements et du coût des

équipements, quel serait l'ordre de priorités que vous établiriez?

M. Dorval (Richard): Pour ma part, et au nom de mes collègues aussi, M. le député, je pense qu'en réglant la question du transport collectif et du transport autoroutier dans l'est de Montréal l'augmentation de l'activité économique, l'augmentation des emplois et les taxes payées par ces nouveaux employés, les prestations d'assistance sociale que la province aura de moins à payer, je pense que cela peut contribuer à financer les nouveaux investissements qu'on demande.

M. Garon: On voit que vous êtes un partisan de la main Invisible d'Adam Smith, que les choses vont se régler d'elles-mêmes, mais quand le ministre a besoin de revenus, il demande aux autres ce qu'Us seraient prêts à payer pour ces équipements et, notamment, pour des équipements qui vont amener des gens chez eux Par exemple, est-ce que c'est mieux du transport collectif pour amener des gens? Parce qu'ils disent qu'ils en profitent s'il y a plus d'affaires. Donc, elles en profitent, les entreprises. Alors, est-ce que c'est préférable, par exemple, une autoroute ou un pont? En fonction de tout cela, en fonction de contribuer au financement, quel est l'ordre de priorités que vous voyez?

Évidemment, il n'a pas tort quand il demande cela, le ministre, parce que ce qu'il veut dire, c'est que lorsqu'on n'a rien à payer, c'est plus facile, mais quand il y a une contribution... C'est comme les municipalités; quand elles sont venues ce matin, elles ont parlé, par exemple, d'une participation financière là-dedans. Quand la ville de Montréal et la communauté urbaine ont parlé d'une étude, elles ont dit qu'elles étaient prêtes à contribuer aux coûts. C'est pour cela que je vous demande, comme représentants des chambres de commerce, comme hommes d'affaires ou comme représentants d'entreprise, quelle serait la participation que vous envisageriez?

M. Argento: Comme je l'ai dit tantôt...

M. Garon: Souvent les entreprises ou les chambres de commerce parient d'un ticket modérateur pour les citoyens mais dans les équipements...

M. Argento: On ne peut et on ne veut pas jouer de rôle des gouvernements qui sont en place, M. Garon. Alors, c'est très difficile de nous faire jouer ce rôle-là, on n'est pas qualifiés pour faire cela. Il y en a qui le sont.

M. Garon: Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. Sur ceci, je tiendrais à remercier le Regroupement des gens

d'affaires de l'est de Montréal pour leur participation aux travaux de cette commission. M. le député de Lafontaine? Très brièvement. M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, j'aimerais déposer, avec votre permission, la lettre de mon collègue de Joliette, datée du 21 septembre 1968, et qui explique très bien dans son premier paragraphe: Je désire appuyer la résolution de la corporation de développement économique de la région de Joliette concernant le raccordement de l'autoroute 25 à l'échangeur d'Anjou, la construction d'une voie de ceinture sur la rive nord de Montréal et le prolongement de l'autoroute 25 entre Mascouche et Saint-Esprit. Je suis très heureux de constater qu'il y a unanimité des partis à l'Assemblée nationale.

Une voix: Ce qui prouve qu'un chef de l'Opposition peut être...

M. Gobé: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de la lettre, M. le Président? Pour les membres de la commission. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Oui, nous allons faire des photocopies pour distribution à tous les membres de la commission. Je vous remercie messieurs. Sur ceci, Je demanderais maintenant aux représentants du Comité de citoyens pour le transport en commun de Pointe-aux-Trembles de bien vouloir prendre place si vous plaît.

À l'ordre, s'il vous plaît!

Alors, permettez-moi, dans un premier temps, de vous souhaiter la bienvenue aux travaux de cette commission. Je demanderais au porte-parole de bien vouloir s'identifier ainsi que la personne qui l'accompagne, s'il vous plaît, pour le bénéfice des parlementaires.

Comité de citoyens et citoyennes pour le transport en commun à Pointe-aux-Trembles

Mme Rousseau (Suzanne): Suzanne Rousseau, coordonnatrice du Comité de transport pour les citoyens et citoyennes à Pointe-aux-Trembles.. Mon collègue, Bernard Lauzon.

Le Président (M. Saint-Roch): A partir de ce moment-ci, vous avez maintenant 20 minutes pour présenter votre mémoire..

Mme Rousseau: M. le Président, M. le ministre, mesdames et messieurs de la commission parlementaire, nous aimerions profiter de cette occasion privilégiée pour remercier M. le ministre Côté pour la subvention qu'il a octroyée à la **STCUM** pour améliorer le service de transport collectif dans l'est de Montréal. Grâce à cette subvention, les citoyens et citoyennes de Pointe-aux-Trembles et de Rivière-des-Prallies profiteront d'une ligne de métrobus à compter du mois

d'avril. Nous espérons, M. le ministre, que vous nous accorderez toujours le même appui.

Nous aimerions également remercier les membres de la commission parlementaire de nous avoir invités afin de vous faire part de notre réflexion et de nos recommandations en vue d'améliorer le transport en commun dans l'est de Montréal. J'aimerais passer la parole à M. Lauzon.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lauzon?

M. Lauzon (Bernard): Je voudrais vous faire lecture d'un résumé du mémoire qu'on a présenté. D'abord, le Comité de citoyens et citoyennes pour le transport en commun à Pointe-aux-Trembles a vu le jour en juin 1984. Il a déjà présenté un mémoire à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, dans lequel il exprimait les besoins des citoyens de Pointe-aux-Trembles. On a également, dans le passé, effectué deux sondages d'opinion majeurs auprès des citoyens et citoyennes de ce quartier en vue de connaître leurs suggestions pour l'amélioration du transport en commun.

En 1988, nous avons encore une fois présenté un nouveau mémoire au conseil d'administration de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Nous avons, encore une fois, consulté les usagers relativement aux propositions qu'on avait suggérées dans ce mémoire et on a recueilli une pétition de 2300 noms à l'appui de nos revendications. Voici pour la présentation de notre comité.

Maintenant, en ce qui concerne le plan de transport qu'on a étudié avec attention, tout d'abord, le ministre, M. Marc-Yvan Côté, dans son introduction à la synthèse du plan d'action, note que la situation du transport dans la grande région de Montréal est préoccupante à plusieurs égards. Il y a des besoins à satisfaire et les problèmes à résoudre sont complexes. Le nombre de projets proposés et les sommes en cause sont considérables. Les priorités du gouvernement du Québec sont de faciliter le déplacement de tous les citoyens et des biens.

D'abord, mentionnons que les membres de notre comité considèrent cette grille d'analyse des besoins de transport dans la région de Montréal comme conforme à la réalité. Nous constatons, par ailleurs, que le plan d'action reprend divers projets qui apparaissaient dans d'autres plans d'action similaires depuis 1970, mais ne propose pas de nouvelles structures administratives qui pourraient véritablement changer l'état de choses existant.

Relativement au transport collectif, nous croyons que l'évaluation du ministère sous-estime la situation réelle car, à notre avis, le métro de Montréal, entre les stations Jean-Talon et Place-d'Armes et entre les stations Berri-UQAM et Peel, a atteint un degré de saturation qu'il sera difficile de dépasser dans l'avenir sans compromettre l'efficacité du système..

D'autre part, dans son rapport, le ministère considère, et je cite: "Le transport collectif remplit une mission sociale importante, assurant une mobilité de base à la population de la région." Nous croyons que cette perception du ministère est misérabiliste en ce qui concerne le transport collectif. Il s'agit, semble-t-il, pour les gens du ministère des Transports, tout au plus d'un mal nécessaire ou d'un service essentiel pour les citoyens qui ne peuvent pas se payer une automobile, soit les chômeurs, les assistés sociaux, etc. Il s'agit, à toutes fins utiles, d'un prolongement du service des affaires sociales. Pourtant, plusieurs gouvernements de par le monde croient avec raison, croyons-nous, que le transport collectif est la seule solution aux problèmes d'engorgement que connaissent nos grandes agglomérations urbaines. De plus, plusieurs économistes et politiciens considèrent que le transport collectif est un élément essentiel de tout programme de relance économique. On constate, par ailleurs, que le plan d'action ne propose aucun prolongement de métro dans l'est, à Pointe-aux-Trembles, aucun stationnement Incitatif, aucune voie réservée aux autobus et, également, aucun projet de train de banlieue.

Mesdames et messieurs les membres de la commission, je voudrais simplement faire un bref historique. En 1967, il était possible, aux heures de pointe, pour les gens de Pointe-aux-Trembles, de se rendre du bout de l'île au centre-ville dans un délai de 50 minutes, grâce à un autobus express qui existait sur la rue Notre-Dame. Par la suite, la Commission de transport de la communauté urbaine délaissait ce mode de transport très populaire pour orienter ses réseaux d'autobus afin qu'ils amènent tous leurs passagers vers le métro. L'extension du métro jusqu'à Honoré-Beaugrand a sans doute amélioré le service pour les gens qui demeurent à proximité des stations de métro, mais pour les gens de Pointe-aux-Trembles, contrairement aux attentes, le temps total consacré au transport n'a pas diminué pour autant. À titre Indicatif, présentement, les gens de Pointe-aux-Trembles mènent environ une heure à une heure trente minutes pour se rendre du bout de l'île jusqu'au centre-ville, alors qu'en 1967 on pouvait le faire en 50 minutes aux heures de pointe.

De plus, ailleurs dans le rapport du ministère, on constate, et je cite: "L'ensemble des observations sur la clientèle du transport collectif ne peut cependant pas être appliqué de façon systématique à la clientèle des trains de banlieue. Celle-ci, concentrée presque exclusivement dans l'ouest du territoire de la CUM, n'est généralement pas captive du transport collectif; c'est une clientèle qui choisit plutôt le train pour sa commodité, le temps d'accès, le confort relatif qu'il offre pour se rendre au centre-ville, qui est la destination principale des déplacements."

Dans un document de 1970 de la communauté urbaine intitulé **Transport public, un bond en avant**, le président du comité exécutif de

l'époque, M. Lucien Saulnier, résume, dans son introduction, la perception que les élus de l'époque se faisaient du transport public. Je vais me permettre de citer quelques paragraphes de son introduction. Il disait, par exemple: "Le développement harmonieux et la mise en valeur bien ordonnée du territoire de la Communauté urbaine de Montréal exigent que les autorités politiques placent le transport sous toutes ses formes en tête de liste de leurs objectifs. Une ville qui vit est une ville en mouvement, et l'élément fondamental du mouvement des personnes restera toujours le transport public. Bien conçu et réalisé, il facilitera toujours l'organisation des autres moyens de transport." Également, il ajoutait que: "L'anarchie, dans le transport public conduit très vite à l'asphyxie. C'est un service essentiel à la vie collective. Il doit être soutenu et financé pour une bonne part par le Trésor public." (17 h 30)

Plus loin, il disait: "Pour satisfaire les besoins croissants de l'automobile, on a consacré des Investissements considérables à l'amélioration du réseau routier en perçant de nouvelles artères, en construisant des autoroutes, en aménageant des aires de stationnement et en recourant à des contrôles compliqués de la circulation." Un peu plus loin, on peut lire: "L'automobile inactive accapare un espace de stationnement en parc ou en immeuble dans une zone dont la valeur immobilière est élevée. L'automobile, en somme, est un moyen de transport peu efficace qui grève considérablement les ressources financières de la collectivité."

Mesdames, messieurs, considérant le point critique atteint par l'achalandage des lignes 1 et 2 du métro, soit des stations Berri-UQAM vers l'ouest jusqu'aux stations McGill et Bonaventure, nous pensons que le temps est venu d'entreprendre l'étude d'un nouvel accès au centre-ville. Nous croyons qu'en plus de la clientèle des villes de Montréal-Est, de Pointe-aux-Trembles et de Tétéreaultville, une telle ligne de trains de banlieue recueillerait un nombre considérable de nouveaux clients entre les rues Viau et Honoré-Beaugrand.

Nous proposons donc que soit étudiée sérieusement, dans le cadre du présent exercice, l'opportunité de mettre sur pied une ligne de trains de banlieue entre l'extrémité est de l'île, dans l'emprise de la voie du CN existante, pour rejoindre celle du port de Montréal et ce, jusqu'au centre-ville de Montréal.

De plus, il serait sûrement pertinent d'étudier par la même occasion la possibilité de construire une station intermodale de cette nouvelle ligne au niveau de la ligne 4 qui relie les stations Berri-UQAM et Longueuil, à l'intersection des rues Bonsecours et de la Commune.

À cet égard, je voudrais signaler que ce nouveau moyen de transport contribuerait à la mise en valeur du Vieux-Port et pourrait donner une nouvelle perspective au développement de

celui-ci. Le gouvernement fédéral serait probablement intéressé par cette proposition qui contribuerait à assurer un accès convenable à cette partie de la ville qui possède un potentiel certain.

Évidemment, on propose une étude, mais, à plus court terme, on voudrait faire certaines propositions. Nous croyons que sur la rue Notre-Dame, à cause de sa situation privilégiée, une voie réservée aux autobus express offrirait une alternative valable au transport par métro qui, on l'a dit tout à l'heure, a présentement atteint un point de saturation au centre-ville. Dans un premier temps, il conviendrait d'élargir à six voies de circulation la rue Notre-Dame par une modification des structures des deux viaducs qui s'y trouvent présentement, à l'est des rues du Havre et Viau. Notons que ces travaux devraient être réalisés préalablement à tout ouvrage permettant de relier cette artère déjà congestionnée à la montée Saint-Léonard. Une aide financière du ministère permettrait probablement la réalisation préalable de ces corrections.

Dans un autre ordre d'idées, la ville de Montréal a déjà amorcé le réaménagement complet de la rue Sherbrooke, entre Honoré-Beaugrand et la 40e Avenue, à Pointe-aux-Trembles. Elle annonçait dernièrement un projet pour compléter le réaménagement de la rue Sherbrooke jusqu'au bout de l'île. Nous croyons que le ministère pourrait offrir son aide en vue de devancer les échéances en exigeant que soit aménagée une voie réservée aux autobus entre le bout de l'île, sur la rue Sherbrooke, jusqu'à la station Honoré-Beaugrand.

En ce qui concerne le transport privé, nous sommes, au départ, des partisans du transport en commun mais, puisque le transport en commun ne s'avère pas une solution valable dans plusieurs cas et que nous sommes tenus d'utiliser le transport privé, nous tenons à dire quelques mots relativement à la construction d'un pont. Compte tenu de la situation catastrophique du transport des véhicules privés, tant dans la partie centrale que sur le boulevard Métropolitain, nous croyons que la solution au transport des personnes de la partie est de Laval et des municipalités du secteur de la rive nord devrait consister en l'aménagement d'un réseau de transport en commun efficace relié au réseau actuel. Par conséquent, nous croyons qu'il y a lieu de reconsidérer à court terme la réalisation d'un pont dans le prolongement de l'autoroute 25.

Dans notre mémoire, on proposait également le réaménagement complet du boulevard Henri-Bourassa, encore une fois pour alléger le problème du boulevard Métropolitain. En plus, on proposait d'élargir, comme on l'a dit tout à l'heure, à six voies la rue Notre-Dame entre le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine et le centre-ville, mais également de revoir le profil de la rue Notre-Dame à l'est du pont-tunnel, de façon que cette voie importante puisse servir d'une façon valable pour le transport des

personnes.

En terminant, je voudrais simplement mentionner que nous avons fait parvenir à des organismes communautaires, sociaux et de loisirs, ainsi qu'à des comités d'école de notre quartier, la liste complète de nos revendications ou de nos propositions qui apparaissent à la fin de notre mémoire. On voudrait déposer au ministre une liasse de lettres d'appui à ces recommandations qu'on nous a fait parvenir au cours des dernières semaines.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je voudrais remercier M. Lauzon et Mme Rousseau, je crois...

Mme Rousseau: C'est ça.

M. Côté (Charlesbourg): ...de leur participation à cette commission puisqu'ils représentent assurément une partie du territoire de l'île de Montréal qui, comme on le voit sur la carte, en arrière, est en évolution. Les couleurs qu'il y a sur la carte n'ont aucun rapport avec les couleurs politiques. Quand ça tend vers le rouge, c'est en croissance démographique entre 1981 et 1986. On se rend compte facilement que, dans ce cas-là, c'est Rivière-des-Prairies qui est allée chercher le plus d'augmentation de population par secteurs de recensement et que, dans le cas de Pointe-aux-Trembles, une partie démontre, de manière aussi significative, une augmentation de sa population.

Je voudrais commencer par le mal nécessaire. Évidemment, on ne peut pas rester insensible à de tels propos. Je veux tout simplement vous rassurer. Si les écrits laissent percevoir que c'est la conception même ou la perception des gens du ministère des Transports, je veux vous rassurer tout de suite sur ceci: ce n'est pas à tout le moins l'esprit... Si la lettre fait tirer ces conclusions, ce n'est pas l'esprit. C'est pour cela qu'avec la CUM, ce matin, j'ai d'abord entamé le règlement du dossier du transport en commun pour très nettement montrer l'apport économique et la nécessité de favoriser le transport en commun.

Vous faites référence à une série de mesures qui vont tantôt du léger à un peu plus lourd et, finalement, à la solution d'une problématique du transport routier. D'abord, Je veux vous dire que les efforts que nous avons faits, il n'y a pas tellement longtemps, pour tenter de soulager vos problèmes viennent de revendications du milieu qui, de chez vous, sont parvenues jusque chez nous par l'intermédiaire de nos collègues députés. Ce qui a été fait est peu par rapport à ce qu'il reste à faire, mais c'est à tout le moins un espoir de règlement de la situation dans laquelle vous êtes plongés.

Je peux peut-être aborder la question du

métro, puisque vous le faites. Vous prenez soin de l'aborder de manière, à mon avis, très sage. Ce qu'on dit: le métro ou quelque chose qui s'apparente à un métro de surface ou à l'utilisation d'un mode de transport léger, mais qui répondrait à notre demande aussi et qui ferait en sorte qu'on puisse se rabattre sur le métro éventuel et, par la suite, aller là où l'on veut sur le territoire.

De là ma question, puisque je veux régler l'histoire du métro ou du métro de surface: Lorsqu'on a eu la commission parlementaire du mois d'août 1987, qui était un élément ultime de consultation, avant même de préparer le plan, le mémoire déposé par la CUM, qui, donc, devait représenter les intérêts de l'ensemble de l'est de l'île... J'ai beau fouiller dans ma mémoire et revoir le texte, en aucun temps il ne fut question, si je ne m'abuse - si je fais erreur, dites-le moi - de la ligne 8. Donc, pour nous, au ministère, à partir du moment où on a analysé, on a dit: La Communauté urbaine de Montréal, qui est normalement le leader quant aux choix à faire pour l'île, a décidé que la ligne 8 n'était pas pour elle une priorité où on devrait intervenir, après avoir réglé les problèmes de la 7 et de la 5, si je comprends. Est-ce que vous aviez cette impression vous aussi? Donc, le plan voulait répondre à une demande du milieu et c'est pour ça qu'on n'en fait pas mention dans le plan puisqu'on voulait parler des choses qui, quant à nous, étaient réalisables pour les dix prochaines années. Est-ce que vous vous étiez informés de cette situation-là?

M. Lauzon: Effectivement, nous avons été informés par la suite. Je voudrais simplement apporter une précision. D'abord, vous avez parlé de transport léger pour rabattre les citoyens vers le métro. C'est une proposition qu'on n'appuierait pas du tout. L'originalité de notre proposition est justement du fait de rabattre plutôt les citoyens vers un transport léger en direction du centre-ville en créant un nouvel accès vers le centre-ville et non pas en contribuant encore plus à engorger le réseau de métro actuel.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous me permettez, parce que j'ai la carte de tous ces circuits, dans mon livre, la 8, qui partait de la pointe est de l'île, allait rejoindre la station Honoré-Beaugrand. Alors, ce dont vous parlez, c'est beaucoup plus que ça.

M. Lauzon: Exactement. Le comité que je représente est conscient de l'ensemble des projets qui ont été proposés pour amener les gens de l'est de Montréal vers le centre-ville. Au cours des 20 dernières années, nous avons procédé à l'étude exhaustive de tous les projets qui ont été présentés et nous croyons sincèrement - et c'est l'opinion des usagers - que la décision de nous amener, nous, citoyens de *Pointe-aux-Trembles*, vers (e *métro Honoré-*

Beaugrand ou vers le métro Radisson s'avère un choix qui ne répond pas aux besoins actuels. Peut-être qu'à une certaine époque, ça pouvait répondre à des besoins mais, actuellement, il y a un élément fondamental qui a changé au cours des 10 dernières années: le réseau actuel du métro est saturé présentement. À certaines heures, on a de la difficulté à prendre le métro. Alors, si on nous oblige à faire un transfert à la station Radisson ou Honoré-Beaugrand - il est évident que l'élément important pour le transport en commun, c'est le temps de transport - le matin et le soir en revenant et qu'en plus de ça on contribue encore plus à engorger le métro qui a atteint actuellement un point de saturation, on ne va qu'allonger le temps de transport qu'on prend présentement. Alors, cela ne s'avère pas une solution valable.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je comprends dans votre intervention, c'est qu'il y a au moins deux problèmes: d'abord, celui du transfert modal et celui de la surcharge d'une ligne qui est existante actuellement. On semble se diriger, à tout le moins - peu importe si on est dans les extrémités de l'île ou à l'extérieur de l'île - davantage vers une organisation de transport intermodal qui favoriserait le transfert modal afin de maximiser le réseau lourd existant, mais avec davantage de rabattement. Alors, le transfert semble pour vous un irritant, si on peut employer l'expression, qui ferait en sorte que les gens seraient peut-être encore plus encouragés à prendre le transport privé que le transport en commun.

M. Lauzon: Oui. M. le ministre, lorsque vous arrivez à une station de métro et que vous devez attendre dix à quinze minutes, sur le quai, le passage de quatre rames de métro avant de pouvoir accéder non pas à un siège, mais à une place juste sur le bord de la porte, vous ne pouvez pas parler de rentabiliser un système existant quand ce système est saturé. Il est déjà utilisé, à certaines heures, à son maximum. On ne peut pas rentabiliser davantage un système qui est déjà utilisé à son maximum à certaines heures.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai une petite difficulté avec ça. Si je comprends bien, à moins que ma connaissance du dossier ne soit pas très à jour, Honoré-Beaugrand, c'est la limite extrême est au moment où on se parte.

M. Lauzon: Exactement.

M. Côté (Charlesbourg): À partir du moment où vous auriez un système de rabattement en tête de la ligne 2, il m'apparaît évident que vous seriez les premiers servis à ce moment-là et que vous n'auriez pas le phénomène d'attente, à moins que je ne sois complètement perdu dans ma compréhension, puisque le métro partirait du

bout de la ligne. Expliquez-moi cela.
(17 h 45)

M. Lauzon: Vous avez parfaitement raison sur ce point-là. Sauf que, lorsqu'il faut aller au centre-ville, on en revient également. D'abord, un système de rabattement vers Honoré-Beaugrand, on le vit actuellement par le système d'autobus de surface. On sait déjà comment cela pourrait éventuellement se passer si y avait un système léger qui nous rabattait vers Honoré-Beaugrand. La situation est la suivante. C'est évident que le matin, lorsqu'on prend le métro à Honoré-Beaugrand, si on a de la chance, on peut s'asseoir dans le métro parce qu'il n'y a personne et qu'on est en tête de ligne. Là n'est pas la question. Si vous avez la chance de vous y asseoir le matin, le soir, quand vous rentrez à la maison, soit à la station Champ-de-Mars ou à la station Berri-De Montigny, c'est là que vous devez attendre et laisser passer trois ou quatre rames de métro avant de revenir chez vous. Alors, c'est le soir que vous perdez dix ou quinze minutes.

M. Côté (Charlesbourg): Je serais tenté de vous dire, et ne le prenez pas mal parce qu'on vit cela aussi un peu dans la région de Québec, que l'on est moins pressés pour y aller que pour revenir.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): À tout le moins, je pense que cela fait le point...

M. Lauzon: Il arrive également qu'à la station Berri-De Montigny il est impossible de prendre le premier métro. Cela arrive également, même le matin, lorsqu'on part à Honoré-Beaugrand, comme vous le dites, on est assis, à tout le moins, on a une place dans le métro, c'est évident. Toutefois, lorsqu'on arrive à Berri-De Montigny et qu'on doit faire un transfert soit vers le nord ou vers le sud, il arrive qu'on doive attendre une ou deux rames avant de pouvoir accéder à un wagon de métro.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais même si votre ligne 8 avait son point d'origine dans l'est, tel que vous le souhaitez, avec un système léger, et qu'elle se dirigeait vers le centre en outrepassant, finalement, ou doublant la ligne 1 d'Honoré-Beaugrand vers le centre-ville vous auriez toujours le même phénomène de surcharge pour le transfert vers le nord à Berri-De Montigny parce que votre ligne 8 ne remonterait pas vers le nord.

M. Lauzon: Non, à moins que... Oui, effectivement. C'est possible.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Vous abordez une deuxième possibilité, celle de voies réservées et de stationnements d'incitation, et

vous évoquez que Sherbrooke pourrait être une route où on pourrait facilement implanter une voie réservée, donc avec parc d'incitation, et tout ça. Je vous pose la question très franchement. Je n'ai jamais cru que l'initiative de proposer et de réaliser les voies réservées de même que les parcs d'incitation devait relever du ministère des Transports du Québec, le ministère des Transports pouvant être un collaborateur sur le plan financier dans le but d'implanter ces structures. Il m'apparaît plus sain sur le plan économique, bien sûr, d'investir d'abord là-dedans avant d'investir dans le métro, ces mesures pouvant faire en sorte qu'on n'ait pas besoin de métro.

Ne croyez-vous pas que ces initiatives doivent davantage venir de l'autorité organisatrice en transport en commun qui a la responsabilité de la desserte et, par conséquent, de la planification de la desserte et de tout ce qui peut amener une augmentation d'achalandage du réseau et qu'on est dans une situation où - origine-destination nous le confirme - il y a une baisse d'achalandage de l'usage de la société de transport en commun de Montréal? Quand vous l'évoquez, je trouve ça sympathique, je trouve ça réaliste, mais expliquez-moi pourquoi ça n'a pas franchi les barrières de la STCUM sur le plan de son application.

M. Lauzon: Tout simplement... D'abord, en ce qui concerne notre première demande qui est à plus long terme, celle de participer à une étude, Je pense qu'habituellement le ministère des Transports participe financièrement à ce genre d'études.

Deuxièmement, comme vous l'avez souligné, les initiatives de ces propositions devraient venir d'autres organismes, mais vous admettez avec moi que je ne suis pas là pour déterminer qui est responsable de l'une ou l'autre des choses. J'imagine que si ces organismes, que ce soit un comité de citoyens ou une ville... Si c'était une ville qui vous avait fait cette suggestion, vous auriez cru que c'était de son initiative et probablement que vous l'auriez inclus à l'intérieur de votre plan de transport.

Je ne suis pas là pour les défendre, mais si les villes n'ont pas souligné ou suggéré ces choses, nous, du comité de citoyens, nous avons cru utile de sensibiliser le ministre à ces problèmes. Effectivement, nous pensons qu'une voie réservée sur la rue Notre-Dame pour des autobus express et une voie réservée sur la rue Sherbrooke, qui partirait du bout de l'île et qui amènerait les citoyens directement à la station Honoré-Beaugrand, à court terme, ça s'avèrerait un excellent palliatif à la situation actuelle.

M. Côté (Charlesbourg): iriez-vous jusqu'à dire que, comme dans le cas de l'ajout d'autobus ou de services d'autobus dans l'est de Montréal, on pourrait prendre l'initiative si ça ne venait pas?

Mme Rousseau: M. le ministre, en fin de compte, on attend justement que vous fassiez peut-être la même mention d'une subvention pour l'est de Montréal concernant les voies réservées.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, je l'ai dit dans mon discours d'ouverture, il est clair que les seules voies réservées jusqu'à maintenant qui ont été implantées l'ont été à l'initiative du ministère des Transports du Québec. Cela touche 12 000 personnes dans le cas de Champlain; sur le pont Viau, c'est assez exceptionnel aussi, mais toujours à l'initiative du gouvernement du Québec. Il y a eu cette volonté de décentralisation de la gestion et de l'organisation du transport en commun pour les remettre au niveau municipal. Finalement, ce sont des champs de juridiction qui leur appartiennent.

Dans le cas de la desserte spécifique de l'est, effectivement, on a pris l'Initiative cet automne parce qu'il m'apparaissait y avoir là des problèmes criants et on a fait accroc à notre politique d'aide pour y aller de manière spécifique. Quant à nous, on pense qu'effectivement, à la suite de tout ce qu'on a entendu, il va falloir aller plus avant sur le plan des voies réservées, de même que dans les parcs d'incitation et les gares intermodales. Cela m'apparaît une constatation très évidente que les citoyens désirent avoir quelque chose de plus léger, principalement en surface.

Donc, il y a des messages très clairs. Je tirerai les conclusions. Si, dans votre cas, l'initiative ne venait pas, j'envisagerai la possibilité de me servir de mon pouvoir pour intervenir.

Sur le plan du réseau routier, ce que j'ai compris, c'est que d'abord vous privilégiez un certain nombre de routes est-ouest, des boulevards urbains, où on peut intensifier l'accessibilité à ces réseaux. Vous avez un exemple précis concernant la rue Notre-Dame pour rendre plus accessible, à six voies, par l'élimination de certaines structures. Vous parlez de la rue Sherbrooke aussi. Vous avez parlé du boulevard Henri-Bourassa. À tout le moins, concernant le boulevard Henri-Bourassa, une bonne partie a été faite jusqu'à maintenant avec la ville de Montréal.

Malheureusement, en allant chercher de l'information pour tenter de vous répondre, j'ai manqué votre opinion sur la 25. J'aimerais peut-être la réentendre, à tout le moins l'entendre.

M. Lauzon: En ce qui concerne l'autoroute 25, on croit que pour desservir les citoyens actuels de l'est de Laval et des municipalités de la rive nord la solution consisterait en l'aménagement d'un réseau de transport en commun, sans le qualifier. On croit que, pour le déplacement de ces personnes, il serait de beaucoup avantageux de procéder à l'aménagement d'un *réseau de transport en commun* qui serait relié

efficacement au réseau actuel. C'est notre position là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, comme vous représentez des citoyens et des citoyennes qui se transportent, c'est davantage votre intérêt, alors que la chambre de commerce représenterait peut-être davantage le monde des affaires. Je ne vous demanderai pas votre opinion par rapport aux hommes d'affaires, au monde des affaires. Je respecte votre opinion là-dessus. Voilà, M. le Président.

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

M. Garon: Je voudrais remercier les gens du Comité de citoyens et citoyennes pour le transport en commun à Pointe-aux-Trembles d'avoir pris la peine de faire un mémoire. Peu important les opinions que les gens peuvent avoir, c'est un mémoire cohérent qui présente des idées, dans certains cas, originales. Je pense qu'elles n'ont pas été élaborées par tous et j'ai remarqué qu'à ce point de vue la contribution, en termes d'utilisation des trains... C'est venu dans votre cas d'un groupe de citoyens et, dans un autre cas, de la Fédération des travailleurs du Québec, l'idée d'utiliser les voies existantes, ce qui n'en font pas nécessairement des projets totalement chromés qui vont coûter une fortune, mais qui essaient d'utiliser des équipements qui sont déjà là et qui sont utilisables. J'aimerais...

En fait, j'ai écouté le ministre un peu; l'embêtement que j'ai, c'est que j'aurais aimé, pour ce qui est du regroupement de la Communauté urbaine de Montréal que vous avez entendu avant, lui demander sa réaction par rapport à ça. Quand vous dites qu'à la station Berri-UQAM il y a pas mal de gens, le document même du ministre l'indique. Donc, je pense bien que cette constatation de votre part n'apparaît pas comme une surprise totale. Même s'il a eu l'air surpris un peu, je pense bien que c'était pour les besoins de la fonction. Je pense bien que le ministre a lu son document écrit par ses fonctionnaires. Est-ce qu'il y a eu un peu de débat ou, comme groupe de citoyens, avez-vous discuté de ça, y avez-vous pensé comme des gens pratiques qui vivent la question du transport collectif? Est-ce que, sur le plan de la région, c'est un débat qui est assez répandu?

M. Lauzon: En ce qui concerne les recommandations à court terme qu'on fait, je doute vous dire, M. le député, que déjà depuis 1984, alors que notre comité avait fait un sondage d'opinion auprès des usagers de la société de transport, la très forte majorité des usagers favorisait l'aménagement d'une ligne d'autobus express entre Pointe-aux-Trembles et le centre-ville. C'est évident. Lorsqu'on a eu l'occasion, lors du dépôt de ce plan d'action, de repenser les différents

éléments, effectivement, on a rencontré une multitude de personnes, on a discuté avec les représentants, les conseillers municipaux et une multitude d'usagers et on savait que la question de la ligne 8 serait remise de l'avant lors des présentes séances. On s'est penchés sur la question et effectivement, en comité de sept ou huit personnes, on a regardé ça froidement. On s'est dit: Est-ce vraiment de ça qu'on a besoin, une ligne 8, un métro de surface qui remplacerait, à toutes fins utiles, les métrobus qu'on a actuellement pour nous rabattre sur le métro Honoré-Beaugrand ou Radisson?

Les résultats de cette réflexion nous ont fait imaginer que ce n'est pas ça. Les gens veulent avoir un accès direct au centre-ville. Ils ne veulent pas avoir l'impression de perdre leur temps en faisant un transfert à une gare modale, que ce soit un transfert de l'autobus au métro ou d'un train de surface au métro. Effectivement, il y a un temps perdu, une perte de temps lors de ce transfert modal et, en plus de ça, les gens ont le sentiment qu'ils perdent leur temps. Ils sont obligés de descendre de l'autobus, descendre les marches de la station de métro, attendre une nouvelle rame qui arrive. On a le sentiment que le temps de transport n'est pas utilisé efficacement lorsqu'on a à faire ce transfert modal.

Ceci s'ajoute au fait qu'effectivement le réseau de métro au centre-ville est déjà surchargé, est déjà saturé à plusieurs périodes au cours de la journée. Il est difficile d'embarquer. On a tous vu des photos, il y a quelques années, du métro de Tokyo où les policiers poussaient les gens pour les forcer à entrer dans le métro. À certaines heures, au métro de Montréal, il n'y a pas encore de policiers qui poussent les gens pour les embarquer de force, dans le métro mais les gens sont obligés de rester sur le quai parce que le métro est plein et on ne peut pousser indéfiniment sur les gens. (18 heures)

Cette réflexion nous a amenés à la conclusion qu'à l'occasion d'une étude sur la ligne 8 il fallait effectivement proposer ou, au moins, envisager l'alternative qu'on propose, soit que le train de surface ou le train de banlieue, qu'on l'appelle comme on le voudra, le métro de surface, qu'on étudie la possibilité d'amener ce moyen de transport directement au centre-ville.

M. Garon: Je vais vous dire qu'à Tokyo les moyens s'améliorent. J'y suis allé en 1972 et je me suis fait pousser comme...

M. Lauzon: A Tokyo, oui!

M. Garon: En tout cas, en 1983, ça ne poussait pas.

M. Lauzon: Non?

M. Garon: En tout cas, c'est...

M. Lauzon: Ils ont peut-être ajouté d'autres lignes qui convergent vers le centre-ville; comme ça, ces lignes de métro sont moins saturées.

M. Garon: Mais les gens de la Maison du Québec, en 1983, m'avaient dit que c'était maintenant une opération modèle, parfaitement à l'heure, même pas à la minute mais à la seconde; c'était un modèle. Je vais vous dire qu'en 1972 je n'étais pas sûr que c'était un modèle, mais en 1983, dans l'espace de onze ans, c'était un changement radical.

Ce qui me frappe dans ce que vous dites, c'est que... Je vais vous poser une question: En termes de potentiel, est-ce que vous avez regardé quel était le potentiel de personnes qui pourraient prendre ce train-là, entre Pointe-aux-Trembles et le centre-ville? Je comprends mal que cette hypothèse ne semble pas avoir été étudiée par le ministre, parce qu'il a étudié Châteauguay, et le potentiel n'est pas gros; le potentiel n'est pas très gros, et même les gens de la municipalité, qu'on a vus hier, ne semblent pas très intéressés à prendre charge du train de banlieue parce qu'ils ont peur que ça coûte cher.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous me le permettez, j'avais oublié de le dire, mais l'étude de 1984 - cela a peut-être évolué depuis ce temps-là, il s'agit de rajuster - démontrait 4000 personnes.

M. Garon: À Pointe-aux-Trembles?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. De l'est, sur la 8, sorties et entrées, 4000.

M. Garon: Et Châteauguay?

M. Côté (Charlesbourg): Alors que Châteauguay, c'était 2500.

M. Garon: À ce moment-là?

M. Lauzon: M. le député, si vous me le permettez, à la page 15 de notre mémoire, on cite quelques statistiques tirées du rapport Gascon, justement, qui est cité par M. le ministre: La longueur de la ligne... Mais là, je vous mets en garde, c'est par rapport à la ligne 8 proposée ce matin par plusieurs, alors que, nous, on demande que ce soit prolongé jusqu'au centre-ville. Mais, à l'époque, cette ligne 8 comportait 11, 7 kilomètres. C'est à la page 15 de notre mémoire.

La population à moins de 600 mètres des stations prévues à l'époque était de 38 500 personnes, par rapport à 18 300 pour la ligne Sainte-Anne-Gare Windsor et par rapport à 22 800 pour la ligne existante entre Roxboro-Gare Centrale. La nomination des trains de banlieue est telle qu'on les nommait à l'époque.

La population par kilomètre. La ligne 8, c'est-à-dire la ligne Pointe-aux-Trembles-Radis-

son avait une population par kilomètre de 3290 personnes, alors que les deux autres trains de banlieue actuellement en opération ont une densité par kilomètre de 560 et de 1140.

À toutes fins utiles, on pouvait voir dans ce rapport qu'effectivement la ligne 8 proposée à l'époque, à bien des égards, desservait une population beaucoup plus grande, une beaucoup plus forte densité de population au kilomètre que les deux trains de banlieue qui existaient à l'époque. Évidemment, les chiffres ont probablement été modifiés depuis 1984, et ce serait à revoir.

M. Côté (Charlesbourg): Si M. Lauzon me le permet, il faut à tout le moins admettre que les deux trains de banlieue qui desservent l'ouest de l'île de Montréal en particulier desservent une clientèle d'origine anglo-saxonne où la mentalité du transport en commun est beaucoup plus développée que du côté francophone; cela peut donc avoir un effet sur la fréquentation ou l'utilisation.

M. Lauzon: M. le ministre, je n'ai pas vu les résultats de l'enquête origine-destination et je ne peux pas vous dire si la population anglophone... Je sais qu'en moyenne on nous a dit que 19 % de la population utilisait le transport en commun. Je ne sais pas s'il y en a plus dans l'est ou dans l'ouest, je ne peux pas répondre à cette question.

Mme Rousseau: M. le ministre, là-dessus, j'aimerais vous dire que, si les Anglo-Saxons utilisaient le transport dans l'est de Montréal, peut-être qu'eux aussi changeraient de mentalité sur le transport en commun.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends mais je pense que ce n'est pas un phénomène uniquement au Québec. C'est un phénomène reconnu assez largement, où la mentalité anglo-saxonne va davantage vers le transport en commun. Je suis parfaitement d'accord avec vous. S'ils voulaient utiliser le transport en commun qu'il y a dans l'est, probablement qu'ils auraient exactement la même réaction. Je suis d'accord avec ça.

M. Garon: M. le Président, je ne suis pas sûr de cette affirmation du ministre. Si on regarde la France, je dirais que les gens de mentalité française aiment utiliser les trains, mais les trains qui marchent, les trains qui fonctionnent. Les Anglo-Saxons sont peut-être prêts à embarquer dans des trains qui sont plutôt des trains du début du XXe siècle qu'avec la nostalgie du passé. Mais je remarque que la France est renommée pour les trains qui roulent. C'est peut-être ça, la différence. Ils sont à l'heure, oui. Mais je trouve ça très intéressant, ce que vous présentez et je me demande quelle est l'utilisation de cette voie de chemin de fer

qui va vers l'est? Est-elle bien utilisée ou peu utilisée par le Canadien National?

M. Côté (Charlesbourg): Le principal handicap, c'est qu'elle coupe certaines routes ou rues et c'est peut-être là le plus gros handicap de cette route actuellement. Évidemment, il y a une circulation et ça crée certains petits problèmes. De toute façon, ce n'est pas insoluble.

M. Garon: Mais je me demandais... Comme le ministre a présenté un peu la route de trains de banlieue vers Châteauguay et que les gens ont demandé une expérience de deux ans pendant lesquels le ministre paierait à 100 %, je ne sais pas ce qu'il va dire par rapport à ça, parce qu'ils ne sont pas trop intéressés à s'embarquer dans une affaire qui ne marchera pas et qui va coûter cher. La commande de trains à construire est supposée prévoir qu'ils soient adaptables à différentes voies ferrées; je pense bien que ce seront des voies ferrées qui ont la même largeur, qu'elles aillent vers Rigaud, Deux-Montagnes, Châteauguay ou Pointe-aux-Trembles. Il serait peut-être intéressant... Le métro vers l'est, j'imagine qu'N ne sera pas bâti demain matin et, même s'il l'était, il ne se rend pas jusque-là. Ce n'est pas du tout la même clientèle vers le nord ou vers Anjou. Il serait peut-être intéressant, à des heures où vous dites et où même le rapport du ministre dit que la station Berri-UQAM est débordée, d'avoir des trains qui pourraient être mis en place pendant des périodes de pointe, en tout cas le matin et le soir. Il y a quelque chose, à mon avis, qui devrait être regardé parce que le potentiel a l'air fort. Il semble de plus en plus que les gens veulent s'orienter vers les parties qui sont les plus éloignées, où il y a plus d'étalement urbain déjà réalisé. Au fond, c'est déjà étendu. Utiliser les services de trains plutôt que les services de métro, avec des équipements qui sont déjà là, je pense que ça devrait être quelque chose qui devrait être analysé et regardé davantage. En voyant les données, je trouve que la démonstration laisse beaucoup matière à réflexion.

Le dernier point sur lequel j'aimerais vous poser des questions est l'autoroute 25, le pont et la construction au nord où je ne sais si, éventuellement, une autoroute pourra servir au développement du nord mais, selon les projections qu'on voit sur la carte, vous n'avez pas l'air à y croire beaucoup.

M. Lauzon: Croire à la construction d'un pont, je pense que c'est réalisable sauf qu'on n'est pas d'accord avec le fait que... Nous sommes d'opinion que les gens qui habitent ces régions-là pourraient être desservis efficacement par un bon système de transport en commun. Quant à la construction d'un pont, déjà l'annonce de la construction d'un pont dans ce secteur a fait grimper le prix des terrains et a mis en place une multitude de nouveaux projets. Il y a

une effervescence extraordinaire qui se produit présentement dans la partie est de Laval et également dans les villes au nord de la rivière des Mille-Îles. Avec la construction d'un pont, il est fort probable qu'on revive la situation qui existe sur la rive sud présentement à la suite de la construction du pont-tunnel Louis Hippolyte-Lafontaine alors que, dans le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, ce sont des véhicules automobiles pour la plupart de résidents, de personnes qui ont acheté une résidence sur la rive sud au cours des dix ou quinze dernières années.

Le problème avec la construction d'un tel équipement, c'est qu'on ne peut pas contrôler le développement que ça va amorcer. Si on prévoit un équipement qui va pouvoir accepter 6000 véhicules par jour, il n'y a aucun moyen pour que le ministre ou qui que ce soit puisse établir un contrôle qui aurait pour effet de limiter le développement de toute cette partie de l'est de Montréal à un potentiel de 6000 véhicules par jour qui emprunteraient ce pont éventuellement. Ce qu'on dit, c'est que, plus probablement, étant donné que c'est déjà commencé avec l'annonce de la construction d'un pont, il y a suffisamment de gens qui vont s'établir dans les villes de Mascouche, Terrebonne, Saint-Jean-de-Matha, L'Oratoire, etc. pour probablement produire un nombre supérieur de véhicules à tous les jours que le pont qu'on voudra construire ne pourra en accueillir.

Évidemment, dans ces villes, M. le ministre, on sait que le transport en commun est réduit à sa plus simple expression. Donc, cela veut dire qu'un ménage qui achète une maison dans ce secteur se doit d'avoir deux automobiles et, si ces gens travaillent au centre-ville, effectivement, ils n'ont pas de transport en commun pour se rendre à l'une ou l'autre des stations de métro existantes ou à l'un ou l'autre des éventuels stationnements incitatifs qui existent peu encore. Ils seront énormément tentés d'utiliser ce magnifique équipement qu'on aura construit pour se rendre au centre ville.

En ce qui concerne le transport en commun, on pense que ça ne va que contribuer à augmenter le nombre de véhicules automobiles dans les artères du centre-ville. C'est notre point de vue. On aurait avantage à desservir les populations actuelles par un bon système de transport en commun et les gens iraient s'établir dans ces régions de façon raisonnable en fonction du système de transport en commun qui existera à ce moment.

M. Garon: Pour former un groupe de citoyens, mettre du temps, faire un mémoire cohérent, ça prend du temps, de l'énergie et, surtout, une motivation. Quelle est la motivation de votre comité de citoyens? Comment se fait-il que vous vous soyez réunis? Est-ce que vous existez pour autre chose ou si vous vous êtes regroupés pour faire ce

mémoire?

Mme ROUSSEAU: Je pense qu'utiliser le transport en commun à Pointe-aux-Trembles est une très bonne motivation pour essayer de se regrouper pour l'améliorer. En plus, quand on fait signer des pétitions - on a fait signer une pétition à 2300 personnes au métro Honoré-Beaugrand - on se rend compte, en fin de compte, que les travailleurs n'ont pas toujours le temps de militer dans des comités de citoyens. Alors, il faut justement que des gens le fassent et il nous fait plaisir de représenter les citoyens de Pointe-aux-Trembles. On espère quand même que vous allez étudier sérieusement la possibilité d'un train au centre-ville parce que nous y croyons beaucoup. En fin de compte, toute la journée, à la commission parlementaire, c'était axé sur le transport en commun. Alors, on se dit: Si vous parvenez à ce que les gens utilisent le transport en commun, est-ce que le métro nord-sud suffira à absorber tous les gens qui vont l'utiliser? S'il n'est pas capable d'absorber le nombre de personnes, à ce moment-là, les gens n'utiliseront plus le métro et on va revenir encore avec le même problème du surcroît d'automobiles. À un moment donné, il faut toujours penser dans une perspective d'avenir. C'est sûr que, là, ça semble, comme vous le dites, une idée originale, mais je pense qu'elle mérite vraiment d'être étudiée et nous espérons que les membres de la commission vont porter une attention spéciale à cette demande. Je vous remercie.

M. Garon: Je pense qu'elle peut d'autant plus être non seulement étudiée mais expérimentée qu'il n'y aura pas de choix pendant un grand bout de temps. Le ministre parle d'un projet de 1988 à 1998; il est peut-être possible de faire des ententes avec les compagnies de chemin de fer dans un avenir beaucoup plus rapproché. Je ne sais pas ce qui est rapide, pour utilisation, si la ligne n'est pas déjà beaucoup utilisée. Même s'il y a certains inconvénients.. On disait que la ligne n'a pas été faite pour ça, mais il n'y a pas beaucoup de choix actuellement pour les gens de votre coin.

M. Lauzon: Vous parlez de l'occupation de la ligne actuellement. Tout à l'heure, vous avez posé une question à ce sujet.

M. Garon: Oui, c'est ça.

M. Lauzon: Dans l'emprise de cette ligne, à une époque, il y avait trois voies ferrées. Maintenant, il y en a deux de condamnées, il n'y en a qu'une qui fonctionne. À notre connaissance, il passe sur cette voie environ huit trains par jour.

M. Garon: Je vous remercie.

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

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être juste dans la même veine, M. le Président, il faudra toujours se rappeler que le train de banlieue de Saint-Hilaire a eu d'énormes difficultés parce que, vous l'avez dit tantôt, l'excellence d'un service en commun, c'est sa rapidité, son confort. Et huit trains par jour, c'est considérable. Dans le cas de Saint-Hilaire, il faut bien se rappeler que ce qui ne nous a pas aidés, c'est que la ligne de chemin de fer qu'on empruntait était réservée au transport des marchandises qui avait priorité sur les passagers, et c'était la loi fédérale qui nous y obligeait.

Le deuxième petit élément dont il faut tenir compte: lorsqu'on fait la comparaison avec Châteauguay, il faut à tout le moins être équitable envers tout le monde. De Châteauguay, il y a une seule voie d'accès à l'île de Montréal, c'est le pont Mercier, qui est surchargé, alors que dans le cas de l'est on est quand même dans une situation où il y a Notre-Dame, Sherbrooke, Henri-Bourassa et peut-être, au pis aller, l'auto-route 40.

M. Garon: On parle de 40 % des gens qui n'ont pas d'automobile.

M. Côté (Charlesbourg): Non, attendez un peu, ce n'est pas... Je veux juste vous donner certains éléments, parce que quand on fait des comparaisons il faut les faire totalement. Je ne dis pas qu'on dit non. On dit l'examiner, mais ce sont des éléments sur lesquels il faut se pencher, et je trouvais ça un petit peu injuste envers Châteauguay, parce qu'on comparait 2500 à 4000, et peut-être davantage encore que 4000, alors ce que je vous dis, c'est que la problématique de Châteauguay est qu'il y a un pont, avec toutes les réserves qu'on comprend autour du pont. Au-delà de tout ça, dans la mesure où ces choses-là sont possibles, c'est clair qu'il faut les examiner plus avant et voir les possibilités de faisabilité. Alors...

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

M. Garon:... négatives concernant Châteauguay, c'était simplement le fait que les maires disaient: L'assumer, on n'est pas certains, parce qu'ils se demandaient combien ça coûterait, comment ça fonctionnerait, si ça marcherait, si les gens le prendraient et tout ça.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, sauf qu'il y a...

M. Garon: C'était ça, au fond..

M. Côté (Charlesbourg): Sauf que l'autre question qu'il faut poser - sans enlever de

mérite à personne - lorsqu'on parle du train de banlieue de Châteauguay par rapport à l'autorité organisatrice du CIT qui, elle, organise les autobus, c'est bien clair que le train de banlieue va venir concurrencer son système d'autobus. Alors, quand le palier municipal s'exprime là-dessus, il veut peut-être garder ses autobus, de peur que le train de banlieue ne les lui enlève. Il faut donc aussi faire la distinction des choses dans ce cas-là.

M. Garon: Mais rappelez-vous Saint-Hilaire.

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

M. Gobé: M. le Président, en terminant, j'aimerais profiter de l'occasion pour remercier les gens de Pointe-aux-Trembles - c'est dans mon comté - qui sont des gens que J'ai rencontrés, aussi bien M. Lauzon que Mme Rousseau, à d'autres occasions. Ils sont venus à mon bureau, on leur a donné le plus d'assistance possible pour les aider à préparer leur mémoire et je peux dire que je suis très heureux de les voir ici aujourd'hui. Je pense qu'ils ont fait avancer le débat et Je les encourage à continuer de cette façon et, en l'absence d'une autre commission, à venir me voir à mon bureau pour toutes sortes d'autres documents qu'Us auraient concernant le transport en commun, aussi bien par autobus que par d'autres modes, dans Pointe-aux-Trembles. Merci beaucoup.

Le **Président (M. Saint-Roch)**: Je vous remercie. Je vous remercie de votre participation aux travaux de cette commission. Sur ce, la commission de l'aménagement et des équipements suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 15)

(Reprise à 20 h 18)

Le **Président (M. Saint-Roch)**: À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre 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".

Je remarque que M. Yves Rabeau a maintenant pris place. Permettez-moi, dans un premier temps, de vous souhaiter la bienvenue aux travaux de cette commission, en vous rappelant que vous avez maintenant 20 minutes pour déposer votre mémoire.

Groupe SECOR

M. Rabeau (Yves): Bien, merci, M. le

Président. Alors, M. le ministre, mesdames, messieurs membres de la commission parlementaire, le mémoire que nous présentons ce soir à la commission parlementaire cherche à jeter un éclairage d'ordre général, basé essentiellement sur des principes économiques, sur tout le débat qui entoure le plan d'action proposé par le gouvernement du Québec sur la question du transport dans la région de Montréal. Le document que nous avons déposé à la commission comporte en fait trois volets, essentiellement: d'abord, une problématique et une analyse de la situation actuelle, ensuite, une définition des grands objectifs qui, à notre avis, devraient être poursuivis par le gouvernement dans ce plan d'action, et une évaluation globale du plan d'action, sans entrer en aucun moment dans le mémoire, dans des détails techniques.

Donc, la problématique du transport peut se présenter ainsi: une population en croissance entraîne une augmentation des déplacements de personnes, alors qu'une économie en expansion implique une progression des mouvements de marchandises. L'accroissement des distances entre les lieux de résidence et d'emploi stimule les besoins de transport. De la même façon, une plus grande diffusion dans l'espace des origines et des destinations des flux d'échanges contribue à activer la fonction transport.

Or, Montréal a subi l'influence de ces tendances au cours des dernières années. En effet, du côté des mouvements des biens et services, la libéralisation croissante du commerce, le dynamisme économique dont fait preuve le Québec depuis maintenant un peu plus de cinq ans, la modification grandissante des processus de fabrication, surtout depuis la récession de 1982, et l'émergence en particulier de la sous-traitance et des livraisons "just in time", tout ceci milite en faveur d'une augmentation et d'une plus grande dispersion des échanges de marchandises. Le transport routier, à cet égard, est celui qui a profité le plus de ces transformations économiques récentes, et tout semble indiquer que cette tendance va aller en s'accroissant. Cette croissance du transport routier requiert évidemment des infrastructures routières adaptées, outils de développement indispensables à cette expansion.

Du côté des déplacements de personnes, la demande provenant de déplacements intrarégionaux ne devrait pas toutefois croître au même rythme que par le passé. Nous estimons que le mouvement d'exode vers les banlieues semble tirer à sa fin. Les transformations de la démographie - essentiellement la baisse de natalité, le vieillissement de la population et l'immigration - tous ces facteurs jouent dans le sens d'une réduction de l'exode des personnes vers les banlieues. Cependant, les migrations alternantes entre les banlieues et le centre-ville continueront en raison du dynamisme, précisément, du secteur tertiaire de la ville de Montréal.

La situation actuelle du transport à Mont-

réal comporte des impacts dysfonctionnels au plan économique ou, si on veut, des impacts qui ne sont pas souhaitables. On observe une surutilisation, en fait, systématique des principales voies routières sur le territoire métropolitain. Une des causes de ces situations provient du fait que le réseau routier de la région de Montréal oblige le trafic de tous les véhicules à passer par l'île, même s'il s'agit de trafic transitaire ouest-est ou encore nord-sud. À cet égard, il nous apparaît évident que la situation présente est sous-optimale. Celle-ci se traduit par plusieurs effets secondaires non souhaitables qui risquent d'affecter sérieusement à la fois Montréal, la région métropolitaine et, par conséquent, l'ensemble du Québec.

Les "déséconomies" externes reliées au problème du transport incitent actuellement les populations et les industries à s'installer en périphérie de l'île ou en dehors de l'île. Du côté des populations, ce mouvement a été stimulé par la cherté des terrains et, par conséquent, des résidences qui s'y trouvent. Cette cherté devient en partie une fonction de la congestion urbaine en raison de la rareté des sites qui donnent droit à un accès facile au centre-ville et qui bénéficient en même temps d'un environnement accueillant pour les nouveaux propriétaires. Du côté des industries, la relocalisation de celles-ci est alimentée par les problèmes de fluidité des déplacements et, par conséquent, de hausse des coûts de transport.

Cette situation devient d'autant plus préoccupante que les tendances démographiques et surtout économiques ne permettent pas d'envisager une diminution notable du problème de congestion dans la région de Montréal. En fait, si les tendances lourdes pour ce qui est du transport de marchandises se poursuivent, le problème deviendra plus aigu et, en conséquence, Montréal, en tant que place d'affaires, sera encore plus défavorisée et, en tant que plaque tournante commerciale de l'ensemble du Québec, Montréal risque d'être affaibli.

En fait, la question du transport collectif constitue l'autre élément de la problématique. Il faut rappeler ici que le choix entre transport privé et transport collectif ne se pose pas pour le cas des transporteurs de marchandises. Ce problème se pose du côté des particuliers. La variable principale qui influencerait le comportement des usagers du transport collectif serait la qualité du service, et cette qualité est mesurée en termes non seulement de confort des usagers, mais surtout en termes de temps de déplacement. Aussi, pour alléger la congestion routière, nous sommes d'avis qu'on doit absolument favoriser tout changement qui permettrait d'améliorer la fiabilité et la rapidité du transport collectif.

Le plan de transport que le gouvernement a présenté devrait, à notre avis, poursuivre trois objectifs fondamentaux. D'abord, le développement des avantages comparés pour la grande région de Montréal. Le dynamisme économique

régional est en bonne partie relié aux avantages comparés du territoire, et le transport joue un rôle important dans la définition de ces avantages comparés. En dotant la région métropolitaine d'un système de transport routier efficace, on ajoute donc aux atouts de l'agglomération. Étant donné la complémentarité grandissante entre Montréal et sa périphérie, tous les intervenants y gagnent au change.

Sur le strict plan économique, il devient absolument nécessaire que la région de Montréal dispose d'infrastructures routières adéquates. Ce réseau doit être en mesure de satisfaire aux besoins de circulation locale de marchandises et d'expédition vers nos principaux marchés extérieurs. Montréal doit donc bénéficier de liens efficaces dans plusieurs directions. Aller à rencontre de cette nécessité contribue à la fois à nuire au dynamisme de toute l'agglomération métropolitaine et, donc, à celui de toutes les autres régions du Québec. L'amélioration de l'efficacité des axes routiers devrait favoriser le dynamisme du secteur manufacturier des couronnes nord et sud et des extrémités est et ouest de l'île de Montréal. La zone centre pourrait en profiter, mais l'impact sera probablement beaucoup plus faible, en raison de l'enclavement de ce territoire, de l'étroitesse de ses zones industrielles et de la cherté des terrains. Cependant, ceci ne doit pas être perçu comme étant une évolution désavantageuse pour la ville de Montréal et le centre de l'île, puisque le secteur tertiaire de Montréal sera avantagé par ce développement.

En effet, Montréal possède un secteur tertiaire de plus en plus spécialisé, et Montréal est la ville où l'on retrouve les activités supérieures en matière de communications, de finances et autres activités de siège social. Ainsi, les entreprises manufacturières ont besoin des services de Montréal pour soutenir leur capacité d'expansion et d'exportation. Les bureaux montréalais ont besoin du dynamisme du secteur manufacturier des zones périphériques pour maintenir la croissance de leurs activités. En fait, la région montréalaise doit bâtir sa croissance économique sur cette synergie, et je pense que c'est là l'un des points importants de notre message.

Un deuxième objectif: le contrôle de l'étalement urbain. Il nous semble tout à fait justifié, sur le plan économique, de chercher à éviter un étalement excessif de l'habitat urbain, de façon à ne pas se priver des économies d'agglomération et aussi pour permettre de réduire le coût moyen des services publics. De la même façon, la protection de l'environnement et du patrimoine agricole exige des mesures de la part des autorités publiques. En cherchant à contrôler l'étalement, on ne doit toutefois pas faire en sorte, comme c'est le cas présentement, de générer des impacts dysfonctionnels qui annuleraient les bénéfices poursuivis. D'ailleurs, la situation actuelle comporte plusieurs incon-

véniants que nous avons mentionnés.

Maintenant, en ce qui a trait au contrôle de l'étalement urbain, nous estimons que Montréal devrait miser sur sa capacité d'attraction comme pôle de développement plutôt que de poursuivre une politique protectionniste en matière de transport. Comme c'est le cas au niveau du commerce international, l'érection de barrières artificielles face aux forces naturelles du marché, face au mouvement normal de spécialisation, pénalise le pays protectionniste. La présence actuelle d'entraves artificielles dans les transports à Montréal constitue une forme de barrière qui limite le développement de la ville et de toute la région.

Enfin, le troisième objectif d'un plan de transport a trait au développement du transport collectif. L'amélioration du réseau routier montréalais ne doit pas se faire aux dépens du transport collectif. Cependant, à cet égard, il s'agit d'être réaliste. Il serait illusoire d'espérer pouvoir renverser totalement la popularité actuelle des divers modes de transport. Toutefois, les efforts visant à accroître l'efficacité du mode collectif doivent être poursuivis et, en particulier, il nous apparaît nécessaire d'assurer une plus grande intégration des systèmes actuels.

Le partage des coûts de transport en commun pour la région métropolitaine de Montréal soulève évidemment plusieurs questions qui, à elles seules, constituent un damier fort complexe. Il s'avère toutefois nécessaire de s'attaquer à cette question si l'on veut accroître la cohérence régionale du réseau de transport collectif. Et cette cohérence est nécessaire si l'on veut augmenter l'achalandage et l'attrait de ce mode de transport.

Il existe présentement trois réseaux de transport collectif dans la région de Montréal qui ne sont pas vraiment intégrés. L'harmonisation des tarifs et l'intégration des réseaux de transport supposeraient l'existence d'un organisme paramunicipal souple, chargé de définir les grandes lignes de cette intégration du transport collectif.

Cette intégration, à notre avis, ne nécessiterait pas la fusion des trois entreprises actuelles. L'objectif étant surtout d'assurer une meilleure coordination des actions, une structure légère pourrait s'avérer suffisante, dans la mesure où son rôle serait clair. Le maintien des trois organismes actuels éviterait de se couper des sources d'innovation possibles au sein de chacun des territoires. Enfin, l'intégration partielle de certaines responsabilités permettrait d'offrir un meilleur service aux clients potentiels et existants.

Nous passons maintenant brièvement à l'analyse du plan d'action proposé par le gouvernement. On voudrait rappeler ici qu'il existe à Montréal une complémentarité grandissante entre les intervenants de la région et cette complémentarité ne semble pas avoir toujours été reconnue dans les débats sur le plan de trans-

port.

Le rôle du gouvernement du Québec devrait être d'abord de favoriser le développement de l'ensemble de l'économie du Québec. Il doit donc favoriser le développement d'un système de transport efficace dans la région de Montréal, de façon à donner des avantages comparés à la fois à la région de Montréal et à l'ensemble du Québec. Les avantages ont trait à la capacité de transport des entreprises et à la qualité de vie qui est un facteur important pour attirer une main-d'oeuvre hautement spécialisée.

Le gouvernement doit également considérer le phénomène de densité ou de masse critique d'activités économiques dans une ville comme Montréal. Il faut disposer d'un secteur tertiaire dynamique offrant toute la gamme des services aux entreprises et aux personnes. Montréal dispose d'un secteur tertiaire supérieur qui est moteur et dont le gouvernement doit favoriser la densification pour accroître ce rôle de développement. Ainsi, le développement d'un réseau d'autoroutes et d'un système de transport en commun à Montréal peut viser deux objectifs différents qui ne sont pas opposés, mais plutôt complémentaires.

Du point de vue du gouvernement du Québec, les villes de la région de Montréal ne doivent pas être considérées comme étant en concurrence les unes avec les autres, mais comme complémentaires quant à la définition des avantages comparés du Québec. En fait, la région métropolitaine de Montréal est beaucoup plus en concurrence avec celles de Toronto et de Boston, et il ne faut donc pas considérer les villes qui constituent cette région métropolitaine comme étant concurrentielles. Il s'agit donc d'attribuer à la région métropolitaine de Montréal des avantages au plan du transport qui lui permettront de concurrencer efficacement les centres urbains d'envergure comparable, comme Toronto et Boston, que nous avons mentionnés.

Le gouvernement doit aussi avoir un horizon temporel de longue période dans l'analyse de la question de transport et intégrer dans son cadre de décision les facteurs qui peuvent affecter la démarche de transport à long terme: libéralisation des échanges, vieillissement de la population, progrès de la technologie, dans le domaine des communications en particulier, etc.

Dans notre rapport, il est apparu, d'une part, que le réseau routier est tellement inadéquat à l'heure actuelle que Montréal n'est plus en mesure de bénéficier des économies externes qu'elle engendre comme métropole. D'autre part, l'étalement urbain observé depuis les années cinquante, a tendance à ralentir en raison des transformations démographiques en cours dans la région de Montréal. Finalement, Montréal dispose d'un secteur tertiaire moteur bien articulé que l'on doit développer par des infrastructures de transport bien adaptées.

Le Québec, dans son ensemble, doit donc miser sur cette synergie pour assurer le dévelop-

pement économique de la région de Montréal. Compte tenu de tout ceci, nous estimons que le plan d'action proposé par le gouvernement est favorable, de façon générale, au développement économique de Montréal et de l'ensemble du Québec. Plusieurs des mesures proposées visent à accroître la fluidité des déplacements routiers, tout en améliorant certains axes importants (prolongement de l'autoroute 30 et prolongement de l'autoroute 25). Il nous semble justifié d'affirmer que les avantages comparés de la région de Montréal dans le secteur manufacturier seront accrus car l'ensemble des déplacements sera facilité. Cette bonification devrait profiter à toutes les zones urbaines, autant nord que sud, est qu'ouest. Les projets touchant le transport collectif devraient de leur côté accroître la fiabilité et la rapidité du service, ce qui ne peut être que bénéfique au secteur tertiaire de Montréal.

On peut cependant reprocher au ministre de ne pas avoir suffisamment cherché à mieux intégrer le réseau de transport collectif et, donc, de ne pas avoir suffisamment tenu compte des avenues institutionnelles. On peut supposer, cependant, que le ministre a jugé que le plan d'action ne constituait pas nécessairement le meilleur médium pour une telle politique, d'où son annonce récente et séparée sur la question des effets de débordement.

De la même façon, on peut reprocher aussi au ministre d'avoir laissé dans l'ombre la question de l'aménagement du territoire. Cependant, les facteurs démographiques tendent à indiquer que le phénomène de l'étalement urbain tire à sa fin et, à notre avis, la loi sur le zonage agricole s'avère beaucoup plus efficace pour contrôler l'éparpillement urbain que les restrictions sur l'ajout de voies rapides, qui constituent, en fait, des entraves au commerce. Voilà l'essentiel de notre mémoire. Je vous remercie, M. le Président.

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

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Évidemment, prendre 20 minutes pour traiter du contenu de votre mémoire, c'est presque faire injure à un mémoire de cette importance, car il a le mérite d'aborder de front toutes les questions qui sont sous-jacentes au plan et directement concernées par une vision du transport.

Vous faites une distinction très nette - et ça me paraît important du point de vue de l'analyse - entre les besoins de mouvement des biens et services et celui des personnes. Cela me paraît une distinction assez importante, qui n'a pas été suffisamment faite jusqu'à maintenant, sauf, bien sûr, par l'Association du camionnage du Québec, qui est venue parler d'une véritable politique du transport des marchandises qu'on peut apparenter au transport des biens et services. Est-ce qu'il y a ailleurs, selon

vous - puisque j'imagine qu'un document comme celui-là a nécessité une très bonne recherche - ce genre de différenciation, au chapitre de l'analyse, qui mène à la préparation ou aux mesures contenues dans un plan, parce que, dans ce cas, nous en sommes dans les constats? Il faut, bien sûr, le faire de manière différente, mais est-ce qu'on serait les seuls à le faire ou si ça se fait ailleurs?

M. Rabeau: Oui, je pense que, de façon générale, dans les villes nord-américaines, même dans une ville comme Toronto, dans l'organisation du transport, on essaie toujours de faire cette distinction. Ce pourquoi nous avons mis l'accent là-dessus, c'est que, particulièrement avec l'augmentation des échanges nord-sud, il nous paraît absolument essentiel que toutes les entreprises situées dans la couronne nord de Montréal aient un accès efficace au marché américain et, de la même façon, que les entreprises du côté sud aient un accès au nord de Montréal de façon efficace. C'est une trame que l'on retrouve dans d'autres villes américaines où l'on a toujours les principes de ceintures et de voies rapides qui permettent aux parties nord et sud d'une agglomération urbaine d'être en contact de façon efficace pour le transport des marchandises.

D'autre part, de la façon dont le système fonctionne présentement, dans notre mémoire, nous faisons, évidemment, beaucoup état du trafic est-ouest au Canada, donc entre le Québec et l'Ontario, entre les Maritimes et l'Ontario, et ainsi de suite, il y a donc beaucoup de trafic transitaire qui passe obligatoirement par Montréal et qui crée toutes sortes d'économies externes pour les agents économiques de Montréal. La voie de contournement par l'autoroute 30, par exemple, nous apparaît une solution qui serait efficace pour permettre beaucoup plus de fluidité dans une perspective est-ouest. De ce point de vue là, en fait, ce sont tous les intervenants de Montréal qui bénéficieraient de ça.

M. Côté (Charlesbourg): évidemment, à partir du moment où l'on fait le constat du mouvement des biens et services et qu'on fait la distinction avec celui des personnes, on a tendance à penser qu'on ajoute toujours des autoroutes ou des routes pour le bénéfice des personnes. Ce que je comprends de votre message c'est que dans ce cas-ci, il serait justifié de faire les autoroutes 30 et 25 - selon ce que nous disait, ce matin, le maire de Montréal - assurer la survie même de l'entreprise, la compétitivité des entreprises dans la grande région de Montréal, de He, et, bien sûr, celle des entreprises qui sont en banlieue actuellement. Cela vous paraît une condition assez importante pour être plus compétitifs éventuellement.

M. Rabeau: Oui, absolument, je pense que c'est fondamental surtout avec le décloisonne-

ment des barrières Interprovinciales qui va aller en s'accroissant avec le libre-échange et pour assurer, aussi, les mouvements vers les États-Unis. Je pense qu'on est à un point tournant et qu'il est absolument essentiel de se doter de ce genre d'équipements; sinon, les entreprises vont aller ailleurs. Quand on dit que c'est toute la région qui va en profiter, encore une fois, c'est parce que, quand les entreprises manufacturières se développent dans la couronne, par exemple, nord-sud, il y a un effet multiplicateur, il y a un effet d'échange qui se produit et le centre-ville bénéficie, évidemment, d'un tel développement.

M. Côté (Charlesbourg): Dans votre esprit, cela apparaît clair que c'est nécessaire pour le transport des biens et services. Est-ce que je me trompe en disant que, pour le transport des personnes, compte tenu de l'évolution démographique, à ce moment-là, ce ne serait pas nécessairement justifié? Est-ce que je comprends bien?

M. Rabeau: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Je simplifie, mais est-ce que...

M. Rabeau: Oui, c'est ça. Oui, c'est surtout dans l'optique du transport des marchandises parce que les besoins de transport des personnes vont aller plutôt en diminuant alors que ceux des marchandises vont aller en augmentant, et en augmentant de façon accélérée. En simplifiant, comme vous dites, on peut dire que c'est à peu près ça, notre démarche.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez dit dans votre présentation, à un certain moment donné, que Montréal agissait davantage en protectionniste et que, devant cette vision d'expansion et de faire ce grand rayon de concertation des forces, sur le plan du développement, de toute la grande région de Montréal, elle s'isolait davantage au niveau de l'île et que ça pourrait être éventuellement néfaste. Je comprends que ce serait néfaste parce que ce mouvement des marchandises devient extrêmement important vis-à-vis, par exemple, avec le libre-échange, des États-Unis, et je ne sais pas si c'est à souhaiter pour le futur. Cela m'apparaît, en tout cas, assez évident, mais vous avez évoqué des possibilités très intéressantes. Vous dites, si j'ai bien compris, que les banlieues, tant de l'île que du contour de l'île, sont des secteurs privilégiés pour le développement manufacturier, alors que la tendance qu'a pris le centre de l'île de Montréal est davantage vers le tertiaire, donc vers cette mission internationale qu'évoquait, en début de semaine, M. le maire de Laval.

On m'a rapporté - je n'ai pas eu le temps de le lire - qu'il y a eu une étude publiée par l'INRS semble-t-il, intitulée: "La reconquête du centre-ville", je ne sais pas si vous en êtes Informés, où on faisait allusion à ce tertiaire.

Une voix: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Lorsque vous évoquez ça, est-ce que vous êtes en contradiction avec l'étude qu'aurait faite l'INRS ou ce livre de reconquête du centre-ville, en disant qu'à partir du moment où on verse dans le tertiaire, on éloigne le secteur manufacturier? C'est ce qui se produit, si je comprends bien?

M. Denis (Daniel): Non, pas du tout, en ce sens que, dans le secteur tertiaire, je pense qu'il faut distinguer deux types de services: il y a des services personnels qui sont liés à la population, qui suivent en partie les mouvements démographiques; il y a aussi certains services aux entreprises, moins sophistiqués, qui vont suivre les entreprises. Mais les services qu'on a appelés les services supérieurs, les services spécialisés, qui sont liés aux sièges sociaux, aux communications, à toutes les firmes, que ce soit de consultation, d'ingénieurs, de finances, etc, restent concentrés au centre-ville tout simplement parce qu'il y a un besoin de contact de personne à personne, même si on est à l'ère des nouvelles technologies avec les FAX, etc.

Il y a une constatation majeure qui se dégage actuellement, et les travaux de l'INRS le soulignent aussi: indépendamment de ce mouvement technologique, M. reste encore très important que les gens se rencontrent de personne à personne, d'où le phénomène d'économie, d'agglomération qui apparaît pour les services spécialisés. On l'observe partout. Par exemple, à Toronto, l'activité manufacturière s'est aussi déplacée en périphérie. C'est un phénomène qu'on observe dans toutes les grandes villes, tout simplement parce que le centre des villes est trop congestionné et comme les entreprises manufacturières ont un important besoin de transport, elles se déplacent en périphérie, mais le centre continue à vivre.
(20 h 45)

Ce qu'on dit, c'est que la tendance est vers une complémentarité entre le centre et sa périphérie. Il faut tenir compte de ces besoins, d'où l'importance d'avoir un transport collectif efficace, parce que les gens qui se rendent au centre-ville pour travailler dans ces services spécialisés utilisent le transport collectif. D'où l'importance aussi d'avoir un réseau routier qui est efficace pour permettre l'exportation des marchandises, parce qu'il y a des phénomènes qui prennent de plus en plus d'ampleur, des mouvements fréquents. Les entreprises ne gardent plus d'immenses inventaires. Elles veulent avoir leurs composantes au jour le jour, ce qui fait qu'il y a une augmentation des besoins de transport qui est due à ce phénomène très important pour la compétitivité des entreprises. Ce qui fait que c'est plus une notion de complémentarité qui se développe, et je pense que c'est sur ça que Montréal doit miser. Il est certain qu'il y a des services qui se décentralisent, mais des services

importants restent au centre-ville et sur cet aspect, nous rejoignons tout à fait l'INRS.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, j'ai bien compris. C'est d'abord une spécialisation dans le tertiaire pour le centre ville, et il est évident maintenant que ce sont les banlieues, tant de l'île Parce qu'il faut bien l'admettre, finalement, au point de vue distance l'est et l'ouest de Montréal sont aussi loin du centre-ville que Laval et la rive sud. Le problème, c'est qu'il y a des ponts à traverser. Dans ce cadre, c'est bien sûr l'est qui pourrait bénéficier d'un développement manufacturier; c'est dans ce sens que cela devrait aller et, pour y arriver, ce que je comprends, c'est qu'une bonne qualité de transport est une condition sine qua non à la réussite.

M. Denis: Oui, il y a aussi un point qui est important pour la ville de Montréal...

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse, pour le bénéfice des parlementaires et du **Journal des débats**, est-ce que vous auriez l'amabilité de vous identifier, s'il vous plaît?

M. Denis: Daniel Denis, je suis associé à la firme SECOR.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous recède la parole. Merci..

M. Denis: J'allais juste ajouter que Montréal est un centre important en ce qui concerne le transport aussi, que ce soit le transport intermodal, camion-bateau, camion-train, ce qui fait que, là aussi, c'est important qu'il y ait un réseau routier efficace pour permettre à Montréal de maintenir cette place. Montréal est un centre de distribution excessivement important pour l'ensemble du Québec. Plus de la moitié des biens qui se retrouvent dans toute la région transitent par Montréal, d'où encore l'importance d'avoir un réseau autoroutier ou routier efficace.

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, lorsqu'on aborde la question de l'étalement urbain, cela a toujours été un des points chauds de la discussion pour ce qui est du plan de transport, avant le plan et pendant le plan, et ça va l'être encore au cours des prochaines années, j'ai l'impression. Vous avez dit tantôt que le meilleur moyen de contrôler l'étalement est encore le zonage agricole. J'aimerais vous entendre expliquer cela, parce que qui y a bien des gens qui pensent que c'est peut-être autre chose que le zonage agricole et que ça pourrait être l'option préférentielle d'aménagement, alors que ce que vous nous dites, c'est davantage un zonage plus serré, plus important et plus respecté aussi qui va faire en sorte qu'il y ait moins d'étalement urbain.

M. Denis: Cela dépend toujours comment on définit l'option préférable d'aménagement. Généralement, on l'a associée avec le moratoire sur les autoroutes. C'est dans ce sens qu'on l'entend parce qu'il y a des éléments qui étaient intéressants et qu'il faut continuer dans l'option préférable d'aménagement. L'amélioration de la qualité de vie sur l'île, je pense que c'est un aspect important. Pourquoi les gens se sont-ils déplacés vers les banlieues? C'est qu'ils recherchent plus d'espace. Cela fait que, si Montréal veut rester avantageuse en tant que site de localisation résidentielle, M. faut qu'elle s'attaque à ces problèmes. Mais dans l'option préférable d'aménagement, on a souvent parlé du moratoire sur la construction d'autoroutes qui, selon nous, était contradictoire avec une des visées de l'option préférable qui était de maintenir et d'accroître le nombre d'entreprises sur l'île. Le fait qu'on ait empêché la construction de certaines voies rapides, cela a fait qu'on a congestionné davantage l'île de Montréal et les entreprises sont sorties de l'île. Quand on a dit qu'il y a des impacts dysfonctionnels avec l'option préférable d'aménagement, on visait à une augmentation du tissu industriel de l'île, mais on l'a plutôt affaibli.

Donc, on dit que l'option préférable, si on l'entend avec l'intégration d'un moratoire sur les autoroutes, cela nuit à Montréal. Si ce qu'on a à coeur, c'est la protection des terres agricoles particulièrement et qu'un étalement urbain excessif, cela élimine les bonnes terres agricoles qu'il y a dans la région montréalaise, c'est par la loi sur le zonage agricole qu'on devrait intervenir et non pas par des moratoires sur des constructions d'autoroutes. Si on visite n'importe quel pays européen, on va se rendre compte qu'il y a de grandes villes industrielles qui sont entourées de terres agricoles et qui ont des réseaux d'autoroutes dans toutes les directions qui passent sur ces terres agricoles, mais on a empêché le développement périphérique aux autoroutes. On s'est limités à des emprises en termes d'utilisation du territoire. Ce qu'on dit dans le mémoire, c'est que si on a à coeur, si on attache une grande valeur aux terres agricoles de la région montréalaise, c'est par la loi sur le zonage agricole qu'il faut les protéger et non pas par une option préférable d'aménagement qui empêche actuellement un épanouissement de l'économie de la grande région montréalaise.

M. Rabeau: L'exemple peut-être ici qui nous permettrait d'illustrer, c'est l'autoroute 30. Si elle était collée, évidemment, le long du fleuve Saint-Laurent, elle limiterait son passage dans les terres agricoles, et tout ce qui pourrait être dézoné, en somme, ce seraient quelques emprises permettant des connexions sur le réseau d'autoroutes vers le sud, vers les États-Unis. À ce moment-là, par la loi sur le zonage agricole, on pourrait empêcher que le long de cette autoroute

se développent des agglomérations urbaines qui constitueraient un étalement excessif, dans ce cas-là. Alors, l'autoroute 30 aurait un rôle purement utilitaire pour détourner le transport de l'île de Montréal.

M. Denis: Il y a peut-être un point que je veux ajouter dans la question de l'étalement urbain. On a tendance à regarder surtout juste les niveaux de population. Il y a peut-être une constatation qui échappe à beaucoup de gens, c'est que de 1966 à 1986 le nombre de ménages sur l'île de Montréal s'est accru de près de 40 %, et l'unité qui paie les taxes, c'est le ménage, c'est le nombre de logements qu'il y a sur l'île. Le nombre de logements continue d'augmenter sur l'île de Montréal. Il y a moins de gens, mais c'est parce que les ménages sont plus petits, c'est-à-dire que les familles, en général, habitent à l'extérieur de l'île de Montréal, tandis que les couples sans enfant, les familles monoparentales, les célibataires habitent l'île de Montréal. Donc, il y a plus de contribuables parce qu'il y a plus de logements sur l'île, mais il y a moins de personnes.

M. Côté (Charlesbourg): Donc, cela nous amène au questionnement, parce que longtemps on nous a dit: L'étalement urbain est dommageable pour Montréal. On a longtemps cru que l'étalement urbain, c'était la population, donc, c'était ça qui faisait mal à l'île. Avec les analyses qu'on a faites au cours des derniers temps, en tout cas chez nous, et qui confirment ce que vous avancez, en termes de population, il y a eu une relative stabilité entre 1981 et 1986, alors que sur le plan des ménages on est dans une situation où il y a croissance, un retour sur l'île et, par le fait même, cette situation-là est résorbée et normale.

Ce vers quoi on glisse davantage maintenant, c'est l'étalement industriel. Je pense que c'est là où on en est rendus, dans cet étalement industriel, et si je comprends bien, on pourrait conclure - vous me corrigerez si je fais erreur - que le choix de développer le tertiaire au centre-ville a un peu repoussé le manufacturier dans les banlieues de l'île, et un peu en dehors de l'île aussi, compte tenu de certaines conditions de transport qui prévalent. Est-ce que je me trompe ou si...

M. Rabeau: C'est-à-dire que ce sont, en partie, les conditions de transport sur l'île de Montréal qui ont amené les industries à être repoussées vers l'extérieur, de façon à y avoir accès. Par exemple, pour aller vers l'ouest, on se colle le long de l'autoroute 13 ou de l'autoroute des Laurentides pour essayer d'éviter le plus possible le trafic transitaire sur le boulevard Métropolitain. C'est le moratoire sur tout le développement de l'infrastructure routière qui a amené davantage les Industries à se placer en couronne, tout autour de l'île de Montréal, et,

pendant ce temps-là, s'est développé à Montréal le secteur tertiaire. C'est un peu un des... C'est un Impact, en fait, de l'option préférable d'aménagement d'avoir eu pour effet de repousser vers l'extérieur le développement industriel, pour des raisons surtout d'efficacité de transport, et la croissance économique, depuis 1982 ou 1983, s'est reflétée surtout dans le tertiaire, dans le cas de Montréal.

M. Denis: Quand on dit "repousser vers l'extérieur", on entend aussi les extrémités de l'île. Cela a surtout profité à l'ouest, tout simplement parce que notre principal marché était vers l'Ontario, sauf que là, même dans l'ouest, à cause des problèmes du boulevard Métropolitain, ça commence, peut-être.. On peut probablement estimer que la croissance aurait été plus forte si le boulevard Métropolitain avait été plus efficace. L'est a été négligé. Comme l'essentiel de notre commerce se faisait vers l'ouest, il fallait traverser toute l'île. Par contre, avec les échanges vers le sud, il y a moyen de mieux développer l'est de Montréal: je pense qu'il y a là un potentiel. De là le fait qu'on soit favorables à l'autoroute 25 afin qu'on ait un lien rapide pour les gens de l'est vers le sud. On va peut-être pouvoir permettre un développement plus important.

M. Côté (Charlesbourg): Vous nous dites que le phénomène du transport est un phénomène d'implantation d'entreprises. Est-ce qu'on pourrait penser à autre chose? Par exemple la taxation, les coûts d'achat de terrains, est-ce que, selon vos connaissances, ce sont des facteurs qui peuvent conditionner l'implantation d'une entreprise?

M. Rabeau: Oui, tout à fait, bien sûr. Une des choses qu'on a soutenues dans notre mémoire, c'est que la congestion urbaine amène une augmentation du prix des terrains parce que les terrains qui sont à proximité du centre-ville et qui permettent un accès facile au centre-ville créent des phénomènes de ventes pour ces terrains. Évidemment, il y a une espèce de surenchère pour ces terrains. C'est l'un des mécanismes de marché qui fait que les Industries vont s'installer en périphérie pour payer le terrain moins cher. C'est en partie relié au phénomène de gestion.

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

M. Garon: M. le Président, j'aimerais d'abord poser une question à M. Rabeau et à M. Denis. Au début de la semaine, votre mémoire a été déposé par un autre Intervenant. J'aimerais savoir si ce mémoire a été fait à votre compte, à vos frais ou si vous avez été commandités pour faire ce mémoire.

M. Rabeau: Si vous voulez, c'est un mémoire à caractère universitaire qui comme c'est mentionné explicitement dedans, a été commandité par les villes de Laval et de Longueuil, mais à titre de subvention de recherche, je dirais. Ce n'était pas une commandite. Ce n'était pas une commande pour démontrer quelque chose de précis. C'était une recherche relativement libre sous forme de subvention versée par ces deux villes.

M. Garon: Quel a été le montant de la commandite?

M. Rabeau: Je ne le sais pas exactement. C'est une question...

M. Garon: Lorsqu'ils viennent témoigner devant une commission, habituellement, les gens témoignent en leur nom. Là, les gens ont reçu de l'argent pour faire leur papier.

Une voix: Les villes donnent de l'argent; c'est public...

M. Denis: Si vous reprenez le mémoire de la CUM de ce matin, il y a des études de commandées aussi qui font mention...

M. Garon: Oui, mais ils l'ont fait en leur nom, c'est différent. Je comprends qu'un commanditaire fasse faire une étude et la prenne à son compte. Mais là, vous la présentez comme une étude universitaire, mais qui est commanditée. M. faut quand même établir les choses. C'est pourquoi je vous demande quel est le montant de la commandite pour avoir fait cette étude.

M. RabMu: Je ne pense pas que ce soit pertinent au débat.

M. Garon: Bien oui!

M. Rabeau: Je ne vois pas le... Comme l'INRS a participé, en somme... Vous pouvez poser la question à la CUM et lui demander combien cela lui a coûté pour que l'INRS fasse un certain nombre de travaux pour elle qui ont été incorporés dans son rapport de ce matin.

M. Garon: Ce n'est pas pareil. Si les chercheurs de l'université ne reçoivent pas... Ils travaillent à temps plein à l'université. Les montants vont à l'université. C'est une chose. Mais si vous êtes commandités personnellement pour faire un travail, c'est une autre chose. C'est pourquoi je vous le demande. C'est normal.

M. Rabeau: On a reçu une subvention qui est reconnue très explicitement dans le mémoire, comme c'est l'habitude de le faire. C'est un processus tout à fait normal à l'université.

M. Garon: Mais vous ne voulez pas dire le montant que vous avez reçu pour faire cette étude.

M. Rabeau: Je ne crois pas que ce soit pertinent. De toute façon, Je n'ai pas le détail de ça.

M. Garon: Vous témoignez publiquement en votre nom. Vous dites que vous avez reçu des sommes d'argent de Laval et de Longueuil.

M. Rabeau: C'est inscrit en toutes lettres dans le rapport. C'est reconnu tel quel dans le rapport. Comme de multiples rapports qu'on publie, on indique en bas de page que cela a été commandité, financé ou subventionné par tel ou tel organisme. C'est la même chose ici.

M. Garon: Mais, habituellement, ceux qui viennent prennent le rapport à leur nom. Cela me fait un peu penser à...
(21 heures)

M. Rabeau: C'est l'opinion des quatre auteurs qui est exprimée ici dans ce rapport-là et non pas l'opinion, comme c'est clairement mentionné dans le texte, des villes qui ont subventionné la recherche.

M. Garon: Oui, mais on est en droit de penser que, si votre recherche avait été commanditée par la ville de Montréal, les conclusions n'auraient peut-être pas été les mêmes.

M. Côté (Charlesbourg): Voyons donc!

M. Garon: Écoutez, c'est dans...

M. Rabeau: M. Garon, je peux vous dire que j'ai déjà...

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

M. Rabeau:... fait des choses de conseil économique pour la Communauté urbaine de Montréal, pour la STCUM. J'ai fait des choses pour les commissions royales d'enquête dans le domaine de l'interfinancement de ce type gouvernemental et il n'y a pas de parti pris particulier ici. Ce sont mes opinions et celles de mes collègues qui sont exprimées ici.

M. Denis: On irait même jusqu'à dire que, pour tout le volet développé dans la section transport, la même approche avait été adoptée par la CUM. Le document de la CUM dit la même chose.

M. Garon: Je trouve ça très gentil, mais je vais vous donner un exemple. Cette semaine, il y a quelques jours, on vient de dézoner à peu près la moitié de l'île Bizard, non pas dans les terres 2 et 3, mais dans les terres 1, les meil-

leurs terres du Québec. C'est l'actuelle Loi sur la protection du territoire agricole qui protège les terres agricoles au Québec. Alors qu'on sait que la CPTAQ vient de dézoner la moitié de l'île Bizard, dans le plan du ministre, on voit le projet d'une route qui passe dans le milieu de l'île Bizard. C'est gentil. Je n'ai jamais vu personne parler contre la vertu.

M. Côté (Charlesbourg):... le plan. Ce n'est pas dans le plan..

M. Garon: Non, non. Il y a un projet qui n'est pas étudié, mais qui est indiqué...

M. Côté (Charlesbourg): C'est au-delà de dix ans, ce n'est pas dans le plan. Voyons donc!

M. Garon:... pour éventuellement continuer vers l'île Bizard. Tout le monde sait que c'est en débat. Je vais vous donner mon opinion. Un grand politicien français a déjà dit: Labourage et pâturage sont les deux mamelles de la France. Je vous dirai ce soir sans gêne que la nouvelle application de la Loi sur la protection du territoire agricole et le plan du ministre des Transports sont les deux mamelles de l'étalement urbain au Québec. Je n'hésiterais pas à dire ça. Excepté qu'il va falloir que les gens analysent concrètement ce qui va arriver, avec les mesures qu'on met en place, avec une commission qui ne protège plus beaucoup les terres - on l'a vu dans le cas de l'île Bizard, c'est quand même la moitié de l'île Bizard qui s'en va - car ce sont les meilleures terres au Québec, non pas les deuxièmes ou les troisièmes, mais les meilleures.

Tantôt l'UPA va venir et je vais lui demander ce qu'elle pense des terres de l'île Bizard. Est-ce de la "scrap" ou est-ce bon? Il faut quand même voir les choses telles qu'elles sont. Je trouve gentil que les gens disent: On est des professeurs d'université et on dit des choses à notre compte. Mais vous êtes quand même commandités par des gens qui ont des intérêts là-dedans et ils ont le droit... Je ne nie pas à Laval ou à Longueuil le droit d'avoir des intérêts, je ne le nie pas du tout. Mais, à ce moment-là, ils présentent leurs choses en leur nom et tout le monde le sait, et ils en ont le droit. Vous ne me verrez jamais critiquer les opinions du maire de Laval. Il a droit à toutes ses opinions parce qu'il représente sa population et il est élu pour le faire. Mais c'est une autre chose de se donner un statut universitaire, avoir un caractère universitaire et être commandité par des gens qui ont des intérêts. Je pense que les gens ont le droit de le savoir et c'est normal qu'ils le sachent, point. Je n'en dis pas plus que ça, mais c'est ça.

M. Rabeau: Vous avez tous les éléments pour le savoir dans ce document-ci, M. Garon. Encore une fois, c'est très clairement indiqué en toutes lettres.

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

M. Dufour: M. le Président, je ne veux pas ajouter forcément à ce que mon collègue dit. La seule chose, c'est que vous avez bien sûr fait une recherche, une étude. Si vous ne me le dites pas, je ne sais pas que quelqu'un l'a commanditée; à première vue, ça ne nous saute pas aux yeux. Je regarde la conclusion et, comme par hasard, elle arrive dans les visées du ministre des Transports. Je ne sais pas si vous aviez fait l'enquête mais, quand on parle des subventions municipales, ce sont des subventions tout de même à caractère public. On peut faire des recherches pour savoir.

Ce que je comprends plus difficilement, c'est pourquoi Montréal n'a-t-elle pas commandité? Pourquoi la communauté urbaine n'a-t-elle pas commandité? Il y a deux intervenants qui sont en périphérie, couronne nord et couronne sud, qui sont parties prenantes à votre dossier.. Quand on les compare l'une à l'autre, je trouve que vous avez des éléments excessivement importants et intéressants. La conclusion est frappante. Tout ce volume pour nous dire, à la fin: "Nous croyons que, dans ses grandes lignes, le plan proposé par le ministre Marc-Yvan Côté expose une vision du transport qui répond assez bien à la problématique exposée précédemment" Donc, c'est pour nous dire que vous êtes à peu près d'accord avec ce qui est proposé par le gouvernement. C'est un peu ça qui arrive à la fin. Comme par hasard, N y a des éléments, M.y a des pans de mur dans le plan de transport qui touchent Laval très fortement. On ne le nie pas. C'est un grand ensemble, Laval. Ce n'est pas Saint-Clinclin. C'est aussi une grande superficie de territoire.

C'est pour cela que mon collègue insistait pour savoir qui vous paie. D'habitude, quelqu'un qui met de l'argent dans quelque chose.. Il ne faut pas être naïf pour comprendre que ça se fait comme ça. Si je mets de l'argent, si je mise sur vous comme chercheurs, c'est parce que je pense que ça pourrait être intéressant pour moi. C'est juste ça qu'il demandait. Une fois que c'est identifié, on peut passer au questionnement par rapport à votre rapport. Il n'y a rien de scandaleux là, mais il faut l'admettre. Quand vous mettez en comparaison la CUM... Mais on sait qui c'est la CUM. Il s'agit de 29 municipalités dans la région de Montréal qui viennent nous dire ce qu'elles pensent. On sait qu'elles le font en fonction de leurs intérêts. C'est clair que si elles n'avaient pas d'intérêts, elles ne seraient pas là. Mais vous, on voulait savoir si vous aviez des intérêts particuliers, c'est juste ça. Vous pouvez l'avoir fait aussi d'une façon très détachée, mais quand je regarde la conclusion j'ai le droit de m'interroger Comme on a écouté des intervenants depuis deux jours, qui viennent nous dire certaines choses... Je pense que la commission, tout comme le ministre, peut réfléchir là-

dessus. C'est dans ce sens que la question me semblait très pertinente. On ne les forcera pas.

M. Garon: Pas d'autre question. M. le Président.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, on vient d'assister à une des tristes pages, peut-être la plus triste, d'une commission parlementaire, où au lieu d'interroger sur le fond des gens qui ont fait une recherche, afin de tenter de vérifier leurs affirmations, leurs constatations, leurs orientations, dans la mesure où celles-ci ne font pas son affaire, on les discute, on les interroge, on les met en doute. On a plutôt choisi de tenter de miner la crédibilité de l'étude en faisant la démonstration de qui est celui qui a subventionné l'étude, comme s'il y avait automatiquement un lien entre celui qui a subventionné l'étude et les conclusions, laissant croire que ceux qui sont devant nous aujourd'hui sont des gens qui se sont littéralement fait acheter et dont les conclusions étaient arrêtées avant même de commencer la recherche.

Il faut être bas et petit pour avoir une attitude comme celle-là, devant des gens qui prennent le soin de faire une recherche comme celle qui a été faite, de venir la déposer et de s'exposer, effectivement, à se faire interroger sur ses assertions, les affirmations qui ont été avancées. Pour ma part, M. le Président, j'ose espérer qu'on ne revivra pas d'autres situations comme celle-là.

M. Garon: M. le Président.

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

M. Garon: L'étude a été déposée par la ville de Laval lorsqu'ils sont venus comparaître ici. On a eu l'étude en même temps que leur mémoire. Je la mets dans le dossier, point. Sauf qu'une étude commanditée, c'est une étude commanditée, et commanditée par des intervenants qui sont des acteurs dans le débat. Je leur verse leurs points. Mais les informations que j'ai sont dans l'étude et je n'en ai pas besoin d'additionnelles. Elles sont dans l'étude. Les questions qu'on a posées, on les a posées aux représentants de la ville de Laval lorsqu'ils sont venus. Mais à ce moment-là, à mon avis, ce sont les commanditaires qui ont reçu un mandat de la ville de Laval et de la ville de Longueuil qui auraient dû être assis avec leur délégation.

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

M. Garon: Je pense que c'est normal et, si vous ne nous croyez pas, on laissera l'opinion

publique juger cela.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je me permettrai de poser une question additionnelle à Me Rabeau...

M. Garon: M. le Président, pouvez-vous appliquer le règlement? On a un règlement qui dit qu'on partage le temps. On l'a partagé. Il n'a pas été respecté beaucoup depuis le matin. Il est 21 h 5, il y a d'autres intervenants qui sont là, qui devaient arriver à 21 heures...

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça, M. le Président. Le député de Lévis nous appelle au respect du règlement? Le règlement dit que ça commence à 20 heures et vous êtes arrivé à 20 h 15. Bon, alors...

M. Garon: Vous avez été absent la moitié du temps. On a été obligés d'ajourner pour vous attendre. Ça va faire, là!

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! M. Rabeau, M. Denis, je vous remercie de votre participation aux travaux de cette commission.

M. Côté (Charlesbourg): On pourrait s'excuser pour le manque de respect aussi, en même temps.

Le Président (M. Saint-Roch): Je demanderais maintenant à l'Union des producteurs agricoles de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

M. Garon: M. le Président, si vous voulez bien faire appliquer le règlement qui dit qu'ici on a le droit d'avoir nos opinions, on a le droit de faire ce qu'on pense correct...

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

M. Garon:... et on n'a pas à se faire énerver par le ministre. Je n'ai pas de leçon à recevoir du ministre à ce point de vue-là.

M. Côté (Charlesbourg): Vous auriez dû avoir le même souci de l'application du règlement ce matin quand il y avait un autre président.

M. Garon: Vous auriez dû le respecter vous-même.

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

M. Garon: Au lieu de parler pendant 46 minutes, vous auriez dû prendre 25 minutes.

Le Président (M. Saint-Roch): A l'ordre, s'il vous plaît! Permettez-moi de souhaiter la bien-

venue à l'Union des producteurs agricoles. Je demanderais à son porte-parole, pour le bénéfice des parlementaires et du **Journal des débats**, de bien vouloir s'identifier et de présenter les gens qui l'accompagnent.

Union des producteurs agricoles

M. Proulx (Jacques): Merci, M. le Président. Je suis Jacques Proulx, président de l'Union des producteurs agricoles. J'ai avec moi Mmes Suzanne Cloutier et Use Dufort, aménagistes à l'UPA, et M. Denis Papin, directeur général de la fédération des Laurentides de l'UPA. Je voudrais, dans un premier temps, remercier la commission parlementaire de nous recevoir et de nous permettre de faire valoir notre point de vue sur le projet déposé. Vous permettez, M. le Président, que nous commençons par l'avant-propos.

Eu égard aux incidences possibles sur le territoire du plan d'action en matière de transport dans la région métropolitaine déposé par le ministère des Transports, les fédérations régionales de l'UPA des Laurentides et de Saint-Jean-Valleyfield se sentent particulièrement concernées par les projets autoroutiers annoncés.

Le présent mémoire se veut donc à la fois un reflet des préoccupations régionales et des positions toujours soutenues par l'UPA relativement à la protection du territoire agricole et porte à cet effet la signature conjointe de l'UPA et de ses deux partenaires régionaux.

Je pense que je peux passer rapidement sur l'importance de notre mouvement, sur ce qu'il représente. En fait, il représente l'ensemble des producteurs et productrices agricoles du Québec, 47 000 producteurs et productrices. Vous n'êtes pas sans savoir que l'agriculture constitue une activité essentielle, puisqu'elle assure un approvisionnement alimentaire aux hommes et aux femmes. Secteur économique névralgique, s'il en existe un, l'agriculture génère quelque 76 000 emplois directs.

Les projets autoroutiers se sont souvent soldés, par le passé, par des pertes importantes de terres agricoles de bonne qualité. Au-delà de la perte immédiate de territoire pour l'implantation d'une voie autoroutière, les effets déstructurants induits par une accessibilité accrue à des régions autrefois moins adéquatement desservies préoccupent particulièrement le monde agricole.

Les pressions de développement urbain (résidentiel, commercial et industriel) sur le prix des terrains par le jeu de la spéculation et la création d'attentes chez les décideurs et les investisseurs (spéculation latente) concourent à une déstructuration lente de l'agriculture. Ces effets avaient déjà été identifiés dans une étude réalisée par l'INRS-Urbanisation sur le zonage agricole.

Le présent mémoire s'interroge sur la pertinence des projets autoroutiers tels que proposés et exprime les craintes des producteurs et productrices agricoles quant aux impacts

probables du plan de transport sur les terres agricoles limitrophes aux nouvelles voies projetées.

Le 10 août 1988, le ministre des Transports et actuel président du COMPADR, M. Marc-Yvan Côté, publiait son plan de transport pour la région de Montréal. Cette étude et son expression cartographique étaient rendues nécessaires eu égard à l'enclave croissante à la mobilité des biens et des personnes circulant sur le système routier de la région métropolitaine. La congestion aux heures de pointe de la plupart des voies autoroutières traversant l'île de Montréal et des ponts reliant aux rives sud et nord illustre de façon évidente les problèmes de fluidité des déplacements sur l'île de Montréal et son accessibilité.

Il fallait donc, dans un premier temps, bien asseoir la problématique, identifier spatialement la nature et l'ampleur des problèmes, déterminer les causes probables de la détérioration des conditions de circulation, définir et évaluer les capacités d'agir sur ces différentes causes. Dans un deuxième temps, on se devait de trouver les solutions susceptibles de résorber de façon tangible la congestion du système autoroutier sur et aux abords de l'île de Montréal, le tout s'insérant dans une politique globale d'aménagement et de développement clairement définie et établie.

(21 h 15)

Il apparaît, à l'examen du plan proposé, que le ministère a failli à sa tâche sous certains aspects. D'une part, les solutions présentées ne régleront pas de façon significative les problèmes soulevés. D'autre part, l'écriture sur le sol de certaines propositions d'aménagement (voies de contournement) risque d'induire des effets négatifs à court, moyen et long terme sur le territoire agricole en favorisant l'établissement d'une partie de la population et des activités économiques vers l'extérieur de l'île et d'accroître ainsi les problèmes existants dans l'avenir.

En avril 1978, le gouvernement du Québec adoptait une option préférable d'aménagement pour la région métropolitaine en faveur d'une consolidation du tissu urbain à l'intérieur du périmètre d'urbanisation actuel, d'une revitalisation de l'île en termes de qualité de vie et d'un réaménagement prioritaire des espaces urbains les plus anciennement bâtis. Cette option d'aménagement et de développement privilégiait le transport collectif et visait, par ce biais, à contrer l'étalement urbain et le gaspillage des ressources financières et territoriales qu'il génère. Pour ce faire, un moratoire sur tout nouveau projet autoroutier d'envergure pouvant nuire aux objectifs de l'option préférentielle avait été instauré.

Qu'en est-il aujourd'hui de cette option? Le plan d'action soumis semble l'écarter. Le gouvernement actuel allègue que cette option ne représente tout au plus qu'un cadre de référence, et non un plan d'aménagement, et prend prétexte

de cette absence de graphie pour réévaluer par le biais du COMPADR la pertinence de cette option.

Une option préférable d'aménagement non seulement précède un plan d'aménagement, elle lui est nécessaire. C'est elle qui définit les orientations et objectifs qu'une population se donne en matière d'aménagement et le plan devra traduire spatialement et dans le temps ces intentions et ces objectifs, et non l'inverse. D'ailleurs, l'assignation au poste de président du Comité permanent d'aménagement et de développement régional au Québec du ministre des Transports illustre bien le lien étroit qui existe entre le réseau routier et l'aménagement.

Du reste, même si l'option préférentielle ne spécifiait pas à proprement parler pour les années à venir les projets de transport retenus, elle définissait du moins le champ d'intervention possible. Ainsi, loin de remettre en cause cette option, le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal traduit et conforte, au contraire, les objectifs qu'elle sous-tend.

Préparons le plan, on le justifiera ultérieurement. Voilà, semble-t-il, la manière gouvernementale de faire en matière d'aménagement. Le ministère des Transports semble vouloir aujourd'hui contenter tous et chacun et, en particulier, les MRC et les municipalités qui les composent, situées en périphérie de l'île. Le ministère désire, selon les dires du rapport, respecter le contenu de l'option préférentielle, ce dont nous doutons fortement, et également celui des divers schémas d'aménagement. Le gouvernement n'a pas à se conformer intégralement aux souhaits des municipalités si, globalement, ces projets ne sont pas justifiés à l'échelle de l'aire d'étude, et s'ils vont à rencontre des objectifs visés.

Le plan d'action proposé - réseau routier. Outre la réhabilitation et la réfection des équipements actuels et les améliorations du réseau routier dont quelque 60 %, soulignons-le, pour des améliorations à l'extérieur de l'île de Montréal, le reste de l'enveloppe budgétaire, soit 465 000 000 \$, est accaparé par des projets de développement.

Parmi les projets de développement proposés, deux retiennent particulièrement l'attention, soit le prolongement de l'autoroute 30 jusqu'à l'autoroute 20, un tronçon d'environ 70 kilomètres qui n'offrira pas cependant un nouveau lien avec l'île de Montréal et le prolongement de l'autoroute 25 jusqu'à la 440 qui implique, cette fois, la construction d'un nouveau pont.

Ces deux projets monopolisent à eux seuls 66 % du budget consacré au développement autoroutier sans pour autant que ces derniers n'améliorent de façon substantielle la circulation automobile sur l'île de Montréal. En effet, ces deux voies de contournement ne draineront dans les meilleurs cas que 5 % des véhicules par jour qui circulent sur l'autoroute Métropolitaine à la hauteur de Décarie. Le ministère reconnaît d'ailleurs que la situation des autoroutes Métro-

politaine et Décarie resterait relativement stable en termes de volume de circulation.

Alors, quelle est la justification d'un tel projet? Certainement pas l'amélioration de la circulation sur l'île de Montréal et ses abords qui, rappelons-le, a suscité la réalisation du plan de transport. La nécessité d'un lien Interrégional entre les municipalités de la rive sud apparaît certes de plus en plus évidente. Toutefois, même si la pertinence d'une desserte régionale de cette importance pouvait être établie, en aucun moment le rapport ne mentionne les mesures qui seront prises pour freiner l'étalement urbain et empêcher les pressions spéculatives de s'exercer aux abords de la route projetée: somme toute, de respecter véritablement l'option préférable d'aménagement non encore désavouée et d'apaiser ainsi les craintes du monde agricole.

Ces dernières assertions s'adressent également au prolongement de l'autoroute 25 qui implique la construction d'un nouveau pont. Le rapport spécifie que ce nouveau pont soulagera la congestion des ponts Pie IX, Papineau-Leblanc et Viau. Or, ces trois derniers ponts sont les moins congestionnés de la rive nord avec celui de Le Gardeur. Encore là, on doute de l'argumentation avancée.

L'effet des divers projets de développement sur l'agriculture. Certains des projets de développement du réseau autoroutier se situent en zone agricole et auront par le fait même une influence majeure sur l'agriculture.

Prolongement de l'autoroute 13 jusqu'à Mirabel. Nous évaluons à environ une quinzaine de kilomètres la longueur du tracé projeté, qui se situe en grande partie en zone agricole sur des sols d'excellente qualité. Nous tenons à rappeler qu'il s'agit d'un territoire qui a été extrêmement perturbé par des décisions gouvernementales prises de façon insouciance, mal fondées et non avérées.

Cette région se remet à peine de ces mauvaises décisions et il faut avant tout éviter de créer massivement un deuxième phénomène de destruction agricole provoquée. À cet égard, nous craignons particulièrement l'attrait de cette autoroute pour l'industrie, laquelle recherche avant tout une visibilité importante ainsi que des accès faciles.

Qu'advendra-t-il dans l'avenir de la bordure immédiate du tronçon projeté? Sera-t-elle totalement affectée ou développée à des fins industrielles? Nous n'avons malheureusement, pour le moment, aucune réponse à ce sujet dans le plan Côté et nos appréhensions demeurent entières.

De plus, de nombreux auteurs font état de l'accroissement de la valeur des propriétés limitrophes, bénéficiant essentiellement aux terrains à usage Industriel. Des mécanismes de contrôle de prix seront-ils mis en place par les autorités gouvernementales si on veut favoriser l'agriculture sur ces terres exceptionnelles? Ici encore, le plan Côté est muet sur

cette question.

Enfin, l'accès plus facile à toute cette région provoquera des pressions importantes pour du développement résidentiel dans toute la zone d'attraction de l'autoroute. Le plan Côté ne précise pas si les autorités gouvernementales entendent prendre des mesures pour favoriser un développement contrôlé, réaliste et soucieux des terres agricoles, de même que pour contrôler la spéculation intense qui s'exercera inévitablement dans ce milieu. Nous attendons des réponses à ces interrogations, car nous croyons qu'elles doivent obligatoirement faire partie d'une démarche rigoureuse d'implantation d'une infrastructure majeure de transport.

Comme on le remarque, nos craintes sont beaucoup plus reliées aux effets négatifs éventuels sur les terres agricoles qu'au tracé même, lequel a fait l'objet de nombreuses discussions avec les intervenants concernés de la part de la fédération régionale des Laurentides. Ainsi, le tracé actuellement retenu satisfait dans l'ensemble les producteurs agricoles et leurs représentants quant à sa localisation.

Prolongement de l'autoroute 19 jusqu'au boulevard Dagenais. Bien que le tronçon projeté soit en zone blanche et qu'il soit apparemment sans effet direct sur l'agriculture, nous constatons malheureusement que l'annonce de ce tronçon crée déjà des effets négatifs sur l'agriculture située au nord du tronçon projeté.

En effet, des pressions de dézonage s'exercent déjà sur cette partie, avec comme justification que l'autoroute s'en vient et qu'il faudra bien alors développer ces secteurs. Ainsi, pour des besoins à très long terme et justifiés par une infrastructure publique majeure non encore annoncée dans ce secteur précis, et encore moins réalisée, des sols agricoles à potentiel élevé risquent ils de perdre immédiatement leur nécessaire protection?

On le constate aisément, l'annonce d'une autoroute, ne serait-ce que d'un tronçon seulement, crée de nombreuses attentes en amont et en aval des tronçons projetés. C'est d'ailleurs un fait prouvé par de nombreuses études, essentiellement américaines, les autoroutes ont tendance à attirer de gros développements résidentiels bien que ce ne soit pas nécessairement à leur proximité immédiate*, ce que l'expérience québécoise démontre également.

Par ailleurs la nécessité d'un tel axe routier ne nous apparaît pas du tout évidente, puisque son point d'arrivée semble être la jonction de l'autoroute 640 à Bois-des-Filons. Nous nous interrogeons sur les objectifs précis de cet axe et nous doutons fortement qu'il s'agisse d'un besoin justifiant un lien de classe nationale, selon la proposition de classification citée précédemment.

On voit que, même si le tronçon nord de l'autoroute 19 ne fait pas présentement partie du plan d'action, il a une influence actuelle sur la

zone agricole, en ce sens qu'il crée des attentes quant à sa poursuite plus au nord. C'est pourquoi nous estimons qu'il convient de réévaluer la pertinence et les justifications de l'axe de l'autoroute 19 en tant que route de classe nationale. De plus, nous souhaitons que des mesures pour contrôler l'étalement résidentiel, vocation naturelle des secteurs traversés, soient évaluées et mises en place en vue de protéger les terres agricoles adjacentes.

Prolongement de l'autoroute 25 jusqu'à Laval. Bien que ce tronçon favorise un certain étalement urbain, l'UPA locale, appuyée par sa fédération et sa confédération, s'est exceptionnellement prononcée pour le développement de cette voie en raison des circonstances tout à fait particulières au contexte lavallois.

En effet, le tracé même de cette voie était déjà exproprié et l'ensemble du secteur adjacent était déjà sous spéculation intensive. Il s'agissait donc d'un secteur où la récupération agricole à long terme était très problématique en l'absence de mesures provinciales de mise en valeur des terres.

La signature d'un protocole d'entente entre la ville de Laval et l'UPA favorisant la protection et le développement des sols agricoles lavallois de même que l'obtention de garanties formelles de production agricole dans ce secteur à court et moyen termes ont amené le syndicat local à se prononcer pour ce secteur comme site de moindre impact pour la partie est de l'île Jésus et, donc, à accepter le prolongement de l'autoroute 25.

Il s'agit, nous le répétons, de circonstances exceptionnelles, et nous mesurerons avec circonspection les résultats de la démarche ainsi élaborée. L'avenir nous dira si ces mesures auront porté fruits et s'il convient de répéter l'expérience en d'autres lieux. Pour l'instant, les résultats ne sont pas suffisamment concluants pour généraliser des appuis à de tels liens routiers majeurs en l'absence de politique gouvernementale de protection des sols agricoles en bordure de ces axes.

Prolongement de l'autoroute 30 Jusqu'à l'autoroute 20. Il s'agit du projet le plus potentiellement préjudiciable à l'agriculture de tout le plan d'action. En effet, il s'agit d'un corridor entièrement nouveau, soit environ 70 kilomètres. Ainsi, non seulement le tracé lui-même est-il susceptible d'affecter directement de nombreux producteurs agricoles en place, mais encore tous les effets indirects de spéculation et de pression de dézonage vont-ils s'exercer sur de très vastes superficies de territoire. Il s'agira donc d'une intrusion importante dans un milieu au "potentiel agricole exceptionnel, pour ne pas dire unique au Québec."

Il existe déjà certaines positions régionales de l'UPA sur ce projet de développement concernant certains tronçons spécifiques. Le tronçon situé entre les autoroutes 10 et 15 ayant déjà été exproprié et se situant entre deux autorou-

tes, la fédération régionale de Saint-Jean-Valleyfield considère qu'il n'y a pas lieu de remettre en question ni sa pertinence, ni son tracé. Le tronçon situé entre l'autoroute 15 et la limite de la municipalité de Sainte-Catherine emprunte le corridor actuel de la route 132 en zone urbaine, et la fédération régionale appuie ce tronçon. Le tronçon contournant la réserve de Kahnawake jusqu'à la route 138 a fait l'objet de nombreux travaux de la part de la fédération régionale, qui a demandé et obtenu des modifications du tracé afin de minimiser les impacts directs sur les producteurs agricoles.

L'UPA régionale ne s'est, par ailleurs, pas prononcée sur les autres portions de l'autoroute projetée quant à son tracé et considère que l'ensemble du dossier demeure à évaluer dans tous ses aspects à l'ouest de la route 138. Ainsi, la nature des besoins exprimés, le type d'infrastructures, la localisation, la nature et l'ampleur des impacts de même que des mesures de mitigation envisagées devront-ils faire l'objet de discussions soutenues auxquelles les producteurs agricoles et leurs représentants souhaitent être associés étroitement dès le début du processus.

D'une façon globale, la pertinence d'un lien routier d'importance sur la rive sud selon un axe est-ouest nous apparaît tout à fait fondée, aucun axe n'existant actuellement pour desservir cette immense région, particulièrement défavorisée en la matière dans sa partie ouest. La nécessité de détourner la circulation de transit par une voie de contournement sud semble avoir justifié l'intention gouvernementale d'une autoroute nationale, mais nous estimons, quant à nous, que la véritable nature des besoins est régionale. Ainsi, nous croyons qu'il y a lieu de rediscuter la classe de la route projetée et de tenir compte des effets des diverses classes possibles sur la protection des sols agricoles.

(21 h 30)

Par ailleurs, nous constatons malheureusement que l'anticipation de l'autoroute 30 a déjà créé de nombreuses attentes de développement, souvent démesurées en termes de superficie par rapport à des besoins réalistes. Ainsi, la MRC Roussillon a déjà demandé de dézoner immédiatement de vastes superficies, pour des sites industriels et résidentiels, en prévision de l'arrivée imminente de l'autoroute. La CPTA aurait déjà accepté certaines de ces demandes de dézonage, mais l'UPA régionale s'est opposée à l'exclusion de ces secteurs. Rappelons qu'il s'agit ici d'une MRC particulièrement affectée par la spéculation sur des terres agricoles; que l'on pense à la bordure de l'autoroute 15 plus spécialement.

Nous croyons donc que les autorités gouvernementales auront à considérer sérieusement les effets spéculatifs et le développement étalé le long de cet axe de communication, avant de donner suite à leur projet. Il faudra avant tout éviter la migration des quartiers résidentiels vers

la couronne sud, ce qui serait évidemment sans régler les problèmes actuels de transport, lesquels justifient précisément ce nouvel axe tel qu'élaboré.

Nous tenons à rappeler ici que nous nous sommes toujours prononcés en faveur d'un développement contrôlé et que le développement en bordure des autoroutes constitue plutôt une "urbanisation non structurée à faible densité".

De plus, il faudrait s'attaquer directement à la spéculation qui saccage le territoire agricole bien avant qu'un seul développement soit effectif. C'est le défi des années à venir pour le maintien des ressources agricoles. Ces mesures devront être d'une efficacité extrême, vu l'ampleur du problème dans cette région, et mises en œuvre rapidement dans les secteurs déjà sous spéculation.

Les positions d'ensemble de l'UPA sur le plan d'action. L'analyse des différents projets de développement du réseau autoroutier nous amène à bien percevoir en une vue d'ensemble les forces et les faiblesses du plan d'action non plus en termes de principes, mais bien en termes d'application et d'effets réels.

Nous constatons en premier lieu que la justification technique de certaines autoroutes n'est pas fondée pour certains projets du plan d'action. C'est pourtant le premier élément sur lequel l'UPA s'appuie pour analyser un projet routier ou autoroutier: la nécessité d'un tel lien doit avoir été prouvée rigoureusement, et ses caractéristiques physiques doivent être conformes aux besoins exprimés et aux objectifs à atteindre, lesquels doivent être clairement identifiés.

Les tracés. En deuxième lieu, aux yeux de l'UPA, les tracés doivent être minutieusement délimités de façon à limiter les effets directs sur les producteurs agricoles.

En la matière, bien que le plan d'action ne le reflète pas précisément, nous constatons que les autorités gouvernementales concernées se préoccupent de cet aspect avec attention, du moins beaucoup plus que dans les vingt dernières années. Un immense travail de collaboration et de concertation s'est effectué entre les intervenants concernés, y compris les producteurs agricoles et leurs représentants.

Nous croyons que cette façon de procéder est nécessaire et qu'elle conduit à des solutions profitables à l'agriculture. Cette voie est donc plutôt bien engagée au Québec et elle mérite d'être valorisée et encouragée dans les années à venir.

Par ailleurs, les caractéristiques et le design même des routes devraient répondre à des objectifs de conservation des éléments naturels qu'elles traversent, ceci en addition des considérations relevant du génie civil. Ces préoccupations nous semblent, pour l'heure, ignorées dans le design routier québécois, mais nous croyons que, vu leur influence sur la largeur des emprises, nous devons ouvrir la discussion sur cet aspect en vue de mener à une intégration

harmonieuse des aspects techniques et environnementaux.

Les effets indirects négatifs. C'est à ce titre que le plan d'action démontre le plus de faiblesse. Il ne considère aucunement certains effets particulièrement négatifs qui pourraient même remettre en question la pertinence actuelle d'un lien routier, en l'absence de mesures de contrôle de la spéculation. De plus, il annonce même, pour au-delà de l'année 1998, des infrastructures projetées, mais non retenues pour les dix années à venir. Dès aujourd'hui, ces projets encore à l'état de pures intentions peuvent affecter l'agriculture.

Pour l'UPA, un plan d'action réel doit se préoccuper non seulement des tracés, mais également de ses effets, surtout dans des milieux exceptionnels comme ceux où se situent les projets annoncés. Dans une volonté réelle de protection des sols, la stratégie routière doit donc, à nos yeux, considérer globalement les objectifs, les tracés et les mesures de contrôle des effets négatifs anticipés, et non pas d'une façon séparée, dans des étapes subséquentes.

Il s'agit ici du pouvoir de dépenser du gouvernement du Québec qui est en cause, pouvoir énorme s'il en est un en matière de voirie. Ce pouvoir de dépenser a été identifié comme un élément important de la protection des sols agricoles dans de nombreuses études américaines. Nous croyons donc qu'au Québec nous sommes rendus à cette étape précise d'intégration de la variable protection des sols agricoles dans le pouvoir de dépenser des différents gouvernements. C'est pourquoi nous considérons qu'à cet égard le plan Côté est incomplet et qu'il doit immédiatement amorcer une réflexion en ce sens.

En conclusion, c'est avec énormément d'attention que l'UPA s'est penchée sur le plan d'action déposé en août 1988, vu ses incidences territoriales considérables. La remise en question de l'option préférable d'aménagement, qui semble se préciser au profit du contenu des divers schémas d'aménagement, nous inquiète profondément. Nous croyons que les objectifs en matière de voirie nationale doivent être beaucoup plus que la somme des objectifs locaux ou régionaux.

Les coûts environnementaux - on parle de perte de terres agricoles et de boisés, d'émission accrue de contaminants tels que l'oxyde d'azote, de gaspillage d'énergie - et économiques (sous-utilisation et non-rentabilisation des infrastructures actuelles, entretien des routes et le reste) liés à une politique d'aménagement favorisant l'étalement urbain sont considérables. Il faut resserrer l'option préférable, instaurer des mesures aptes à favoriser l'établissement des jeunes ménages sur l'île de Montréal, offrir un cadre de vie accueillant et utiliser au maximum les espaces vacants.

Pour terminer, nous souhaitons rappeler que certains éléments de notre position générale sur la protection des sols agricoles s'appliquent très

adéquatement à toute la question du développement autoroutier. Nous avons fait connaître ces positions à un organisme gouvernemental relevant de ce même gouvernement et voué à la conservation, soit le Conseil de la conservation et de l'environnement. Nous croyons approprié de rappeler aujourd'hui ces mêmes positions à un ministère consacré au développement, puisque les aspects conservation et développement ne peuvent être dissociés à l'intérieur d'un même gouvernement. Ne vise-t-on pas une stratégie de conservation pour un développement durable?

C'est pourquoi nous le réitérons aujourd'hui, le niveau gouvernemental provincial a un rôle important à jouer en matière de protection des sols, d'une part, en incitant les municipalités locales ou régionales à inclure cette variable dans leur planification, d'autre part, en obligeant ses propres ministères, notamment par leur pouvoir de dépenser, à orienter leurs activités en fonction d'un objectif de protection et de conservation.

À cet égard, l'étalement urbain occasionné par la mise en place d'infrastructures majeures de transport est particulièrement dévastateur sur les terres agricoles et la notion de protection doit sous-tendre tout projet de ce genre. La stratégie mondiale de conservation l'énonce d'ailleurs très clairement: "Les gouvernements doivent dissiper toute l'idée que la conservation (protection) est un secteur limité et distinct et que les facteurs écologiques sont autant d'entraves au développement auxquelles on peut passer outre - en toute sécurité dans certains cas - ou auxquelles on peut remédier par des projets individuels, et non par une politique globale." Merci, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Proulx. Je vais maintenant reconnaître M. le ministre pour vingt minutes.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Juste avant de m'adresser à M. Proulx... Évidemment, les intervenants précédents nous ont laissé, un peu malgré eux, sur notre appétit. Comme on parlait d'étude commanditée, en passant, je veux juste rappeler au député de Lévis que son chef actuel, M. Parizeau, a fait une étude bénévole pour le gouvernement fédéral il n'y a pas tellement longtemps, j' imagine.

M. le Président, évidemment, malgré le fait qu'on ait des vues assez opposées, semble - t - il, je suis très heureux que vous soyez là puisque vous êtes un ardent défenseur des gens que vous devez représenter: les producteurs agricoles. Loin de moi l'idée de tenter de vous convaincre - ce ne serait pas nécessairement peine perdue - compte tenu des objectifs que vous avez, qui sont nobles - je pense que vous faites votre travail - et surtout compte tenu de la conférence de presse ou de la rencontre avec M. Doré concernant le plan de transport au cours de laquelle j'ai réussi à faire un bon bout

de chemin avec M. Doré... Je ne suis pas sûr qu'on pourra en faire un aussi long avec vous ce soir. De toute façon, à tout le moins, un certain nombre de questions méritent d'être posées. La lecture de votre mémoire lequel, il faut l'admettre, est assez sévère dans ses conclusions et dans ses constats mérite un certain questionnement de mon côté.

Bien sûr qu'on parle d'étalement urbain. Vous l'avez évoqué très largement, l'évoquant davantage dans le sens de protéger les terres agricoles, et je pense que c'est tout à votre honneur puisque c'est ce principe que vous défendez, mais j'aimerais que vous me disiez, selon votre expérience, s) l'étalement urbain est dû uniquement à un phénomène de transport ou s'il n'y a pas d'autres raisons pour l'étalement urbain. Est-ce que, par exemple, la qualité de la vie, le coût d'accessibilité à la propriété et les taxes ne sont pas des facteurs extrêmement importants dans le choix de l'individu, s'il doit demeurer sur l'île de Montréal ou en banlieue?

M. Proulx: Écoutez, je ne suis pas nécessairement un grand spécialiste de ça, mais je suis bien content de votre question.

Premièrement, je vous dirai que ce n'est certainement pas la seule cause. C'est une cause importante, évidemment, mais il y a plusieurs facteurs qui prévalent dans ce sens-là. Les deux autres choses, quant à la qualité de vie, je vais vous répondre très rapidement que, pour moi, c'est complètement faux; il n'y a pas d'amélioration de la qualité de vie à vivre tassés en banlieue ou à vivre tassés en ville. Je ne vois pas où on peut améliorer sa qualité de vie, sauf celle d'attendre une heure ou une heure et demie chaque matin pour entrer et la même chose chaque soir. Je ne peux pas voir où on peut trouver une qualité de vie dans ça. Remarquez que je suis un rural et que je suis bien plus sévère sur ça. Mais je suis totalement Intolérant et, chaque matin, parce que j'ai la chance de sortir à l'envers, je n'ai pas encore compris, après huit ans, comment les gens ont pu passer leur vie à se faire accroire qu'ils étaient bien en banlieue et d'attendre une heure sur le pont. C'est une remarque bien personnelle, M. le ministre. Tout cela pour vous dire que je ne peux pas voir comment on améliore sa qualité de vie de la façon qu'on a développé en banlieue.

Le coût, c'est vrai et c'est faux en même temps. C'est un cercle vicieux. C'est évident qu'à l'heure actuelle, parce qu'on n'utilise pas au maximum toute l'infrastructure qu'on a mise en place, le coût est plus élevé. C'est justement pour ça qu'on préconise l'utilisation au maximum, et je pense que c'est urgent; d'ailleurs, vous savez qu'un des arguments et une des améliorations qu'a apportées la loi sur le zonage agricole, c'est justement d'en avoir forcé un certain nombre et d'avoir stoppé, dans un premier temps, le développement, l'étendue du développement justement pour épargner des millions et des

millions en services qu'on était obligé de fournir. On savait ce qui se produisait. On bâtit un lot et on amène des services. Alors, il faut rentabiliser ça.

Aujourd'hui, c'est évident que ça coûte possiblement plus cher une propriété à Montréal, en taxes et ainsi de suite - on pourrait citer des exemples - mais, si on utilisait au maximum, je ne suis pas certain qu'on ne baisserait pas les coûts de façon assez importante. Remarquez que, par le développement qui s'est fait en banlieue... Habituellement, les gens vont s'y établir parce que cela ne coûte pas cher et, au bout de quelques années, les taxes montent et montent parce que, justement, on se retrouve avec les mêmes problèmes qu'ailleurs.

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, je vous comprends, étant originaire de la Gaspésie moi-même, de faire une distinction très nette entre ceux qui viennent d'un milieu plus espacé et quelqu'un qui demeure en banlieue de Montréal ou de Québec; ce ne sont pas les mêmes dimensions de terrain, et c'est clair. Il y a quand même une différence entre celui qui habite l'île de Montréal et celui qui habite en banlieue, en termes d'espace vital et de qualité de vie.

Je pense qu'il y a une distinction assez importante de ce côté. Évidemment, on pourrait échanger des vues bien longuement sur les raisons fondamentales qui motivent les gens à aller demeurer en banlieue, la qualité de vie en étant une et le prix, bien sûr - plusieurs spécialistes l'ont démontré. Je veux peut-être aborder des questions directement. Vous avez raison d'admettre que la loi sur le zonage agricole a mis un frein au massacre des bonnes terres agricoles. Il y a tout un processus que vous connaissez très bien - je l'ai appris moi-même, étant président du COMPADR - sur toute la mécanique de révision des zones qui s'est négociée avec les MRC, qui actuellement se négocie avec l'UPA. Je me souviens parfaitement d'une rencontre que nous avons eue au COMPADR sur ce sujet particulier.
(21 h 45)

Ce que j'ai compris, vous l'avez évoqué tantôt. Dans le cas particulier de Laval, vous avez, comme UPA régionale, négocié avec la ville une entente qui fait en sorte que ça délimite très bien le territoire qui est agricole et qui, dans ce cas, va demeurer agricole, selon ce que j'ai compris, une entente très ferme où ça ne pourra pas être touché. À partir du moment où ce territoire est bien déterminé et que c'est une entente signée entre la ville et l'UPA régionale et si j'ai bien compris, cautionnée par l'UPA provinciale, dites-moi donc ceci: Si la 25 se construisait, quel effet additionnel ça pourrait-il avoir sur des terres qui seraient zonées vertes et qui seraient intouchables?

M. Proulx: En fait, je pense qu'à partir justement de ça, ça n'aura pas d'effet à l'heure

actuelle, parce qu'on a pris des ententes avec la ville en considération de cela. Je pense qu'on a négocié en fonction de ça et on est allé chercher une certaine protection pour cela. Il ne faut pas oublier que ce sont des cas - je vous l'ai bien dit - exceptionnels et qu'on ne peut pas, qu'on n'a pas multipliés et qu'on ne devrait pas multiplier un peu partout. C'était une situation bien particulière et on sait dans quelle situation en était rendue toute l'agriculture sur l'île Jésus et ainsi de suite. Alors, plutôt que de tout perdre, il vaut mieux négocier. Je veux dire par là qu'il vaut mieux accepter un certain nombre de choses qu'on n'accepterait peut-être pas ailleurs.

Mais c'est évident que là, dans le cas bien précis que vous me posez là, ça n'aura pas d'effet parce que c'est clair. Il y a une entente et l'entente a été faite en partie en fonction de cela.

M. Côté (Charlesbourg): Je voulais faire le parallèle avec la 30 car, effectivement, vous avez évoqué assez longuement la 30 sur 70 kilomètres de long, avec des impacts prévisibles, dites-vous, sur le zonage agricole. On ne peut pas nier le fait que faire une autoroute, ça met une certaine pression sur le développement soit résidentiel, soit industriel. Ce que j'ai bien compris, c'est qu'il y a acceptation d'un corridor de la 30, de la 10, jusqu'au contournement de Châteauguay. Je continue dans ma réflexion parce que, de temps en temps, nous aussi, les hommes politiques, vous le savez, sommes l'objet de pressions de la part de citoyens et à la fois aussi de la part d'organismes ou de fédérations pour prendre le plus de bonnes décisions possible.

Il y a eu le sommet économique de la région de Montérégie où les syndicats, y compris l'UPA et l'UPA régionale, étaient représentés, et la recommandation prioritaire, la première de toutes du sommet de la Montérégie, était la reconnaissance de faire la 30 à partir de la 10 jusqu'à la 20. Donc, N y avait - à moins que je ne m'abuse et ne décortique mal - une acceptation de la part de l'UPA régionale du principe de la nécessité de construire l'autoroute 30 à partir de la 10 jusqu'à la 20. Est-ce que je me trompe?

M. Proulx: Non, c'est évident. C'est évident que c'est reconnu à l'intérieur d'un sommet régional et ainsi de suite, mais il reste quand même qu'entre la pertinence d'avoir une route ou une autoroute et de savoir comment elle sera placée et...

M. Côté (Charlesbourg): Je vais y arriver, là, parce que je veux y aller par étapes. D'après moi, si je comprends, ce principe a été accepté par l'UPA régionale avec qui j'ai eu d'excellents rapports au cours des derniers mois, en particulier sur le contournement de Châteauguay, sur lequel on a essayé de faire certains accom-

modements, parce qu'il y avait effectivement des représentations des gens de l'UPA de Valleyfield qui nous disaient les effets négatifs sur certaines terres et que l'idée de tasser le plus possible le tracé sur la réserve faisait en sorte qu'on pouvait sauver des terres, remembrer et être capables de les utiliser au maximum. Je pense que ce sont là des choses qui ont été comprises. Vous le disiez tantôt, les relations des gens qui défendent les intérêts agricoles avec le ministère ont beaucoup évolué au fil des ans: je pense qu'on en parle davantage et qu'on tente d'optimiser les tracés pour qu'ils soient le moins néfastes à l'agriculture.

J'en arrive à ma deuxième question. Est-ce que ça devrait être une autoroute complète, une route régionale? À ce moment-là, on joue avec les largeurs d'emprise, mais c'est une autre question. Finalement, dans toute une série de vos interventions, vous dites qu'il n'y a pas eu de justification, en particulier par rapport à la 30 - prenons cet exemple, puisque nous y sommes - mais il me semble que dans le plan il n'y a pas eu plus de justification pour la 25, mais elle semble être acceptée, compte tenu de ce que vous avez négocié avec Laval. Or, quand on se retrouve dans le cas de la 30, je me dis, quant à moi, que le ministère des Transports est soumis à la CPTA pour son approbation, donc de la justification, dans une première étape. Dans la mesure où il reçoit l'autorisation de la CPTA, instance où tout le monde est convié à venir déposer, si on a l'accord, on peut aller au Bureau des audiences publiques sur l'environnement et si on ne l'a pas, on ne peut pas y aller. Donc, c'est une condition sine qua non à la réalisation, à l'obtention du certificat d'autorisation de réalisation.

À ce moment-là, compte tenu de ce que nous voulons faire, nous devons justifier devant la CPTA son utilité et sa nécessité. Dans la mesure où ce n'est pas satisfaisant pour la CPTA, en termes de justification, le gouvernement peut toujours imposer un décret et je vais prendre un exemple d'actualité: contournement de Châteauguay. On est encore poignés avec une chicane à l'autre bout par rapport au pommier de M. Untel et au bout de la terre d'un autre, et la ville ne veut pas. Si, par exemple, le gouvernement décide d'aller en décret d'exemption de la CPTA, tout le débat est reporté au chapitre du Bureau des audiences publiques sur l'environnement, où les agriculteurs peuvent venir faire valoir leur point de vue. Est-ce que vous ne trouvez pas qu'étant soumis - je ne m'en plains pas, il faut bien qu'on se comprenne - à deux étapes qu'on doit franchir pour obtenir le certificat d'autorisation de réalisation, à ce moment-là, on doit être maudiquement bien armés sur le plan du tracé et sur le plan de la justification de la construction de la route, et ça vous donne des garanties que pas grand-monde n'a dans d'autres domaines.

M. Proulx: Écoutez, j'aimerais quand même... Une étude qui souligne que moins de 5 % des pertes de terres agricoles, de 1951 à 1971, peut être expliquée par la conversion en usage direct urbain. En fait, l'espérance de gains de capitaux, de spéculations, gels et ainsi de suite dans des quantités importantes de terres agricoles, je veux dire, cela n'a pas seulement, pas uniquement un impact sur la route ou l'autoroute et ainsi de suite. C'est tout l'impact et c'est tout ce que ça force à faire par la suite, les risques qu'il y a autour de cela. Si c'était seulement de passer la route, il y a bien des fois que ce ne serait pas si pire avec certains aménagements, mais on sait la pression - je pense que l'étude prouve très bien que c'est un très petit pourcentage - qui survient par la suite.

C'est bien sûr qu'il y a un certain nombre de protections comparativement à il y a 20 ans. C'est bien sûr, mais j'aimerais vous dire quand même que ce n'est pas une sécurité à toute épreuve. Rappelez-vous Bell Helicopter, d'autant plus que je veux vous rappeler qu'avec la loi 100, à l'égard de laquelle nous n'avons pas été négatifs, vous vous retrouvez, dans les exemples que vous donnez, dans les zones bunkers, le vert foncé pour d'autres ou ainsi de suite, et à partir de là le Conseil des ministres peut décider. C'est lui qui décide. Alors, vous comprenez une certaine inquiétude si ce n'est pas prouvé, et je pense que les remarques qu'on fait et les inquiétudes qu'on exprime sont très fondées. C'est pour cela qu'il va falloir justifier davantage, peut-être, qu'on ne le fait à l'heure actuelle. Cela ne remet pas en cause le fait qu'une région fasse consensus pour avoir une route, mais il n'y a pas que cela qui doit compter non plus.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf qu'il n'y a pas que cela, mais aux yeux de celui qui négocie un tracé avec l'UPA régionale et qui en vient à une entente, cela m'apparaît un élément extrêmement important, d'autant plus qu'elle doit être soumise, pour l'obtention de son certificat d'autorisation de réalisation, à la fois à la CPTA et au Bureau des audiences publiques sur l'environnement, ce qui fait deux étapes pour être capable de juger. Et j'avais compris que la loi 100 renforçait les zones vertes sur le plan agricole, c'est ce que j'ai compris. Dites-moi si c'est faux, mais l'avais compris cela.

M. Proulx: C'est évident que la loi 100 améliore la situation dans laquelle on était. On sait qu'avec la progression et la spéculation, on est à trouver drôlement la carte du Québec, mais c'est sûr que c'est une amélioration. Sauf que ce n'est pas du blindé à toute épreuve.

Je veux simplement revenir sur ceci. Vous avez remarqué que, dans notre mémoire, on a dit oui pour le prolongement de l'autoroute 30. C'est bien évident, on l'approuve, d'autant plus pour la portion sur laquelle vous vous êtes entendus, qui a été négociée et sur laquelle il y a eu certaines

modifications, bien sûr. Mais c'est pour cela qu'on soulève que, pour le reste, on n'en a pas encore parlé, l'intention de la faire et ainsi de suite. On réitère encore une fois l'importance qu'il y a, avant qu'on définit des choses très clairement, à faire le processus qu'on est obligé de faire ensuite pour un autre bout.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez évoqué tantôt le cas de Bell Helicopter, j'aimerais peut-être que vous me précisiez davantage.

M. Proulx: Bien, c'était très bien protégé aussi par la loi du zonage agricole, et ce n'était pas tellement vieux dans l'application du zonage agricole. Le Conseil des ministres a décidé de passer outre, même si c'était passé par le processus de la commission et ainsi de suite. Mais je pourrais soulever d'autres cas. Je prends celui-là parce qu'on l'a toujours eu sur le cœur un peu parce que c'était censé révolutionner le Québec dans le temps. De la même façon, il y a d'autres projets qui viennent en cours de route. Simplement pour vous dire que tout ce que vous m'avez dit, le processus que vous étiez obligés de suivre, c'est bien, mais cela ne donne pas toutes les garanties nécessaires.

M. Côté (Charlesbourg): C'était en quelle année, Bell Helicopter?

M. Proulx: Je ne le sais pas. Je pense que vous le savez plus que moi.

M. Côté (Charlesbourg): Avant le 2 décembre 1985. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie M. le ministre. M. le député de Lévis, vous avez 20 minutes.

M. Garon: M. le Président, j'aimerais demander au président de l'UPA s'il s'attendait que 450 hectares seraient sortis du territoire de l'île Bizard. Et il s'attend que le reste dure combien de temps?

M. Proulx: Voulez-vous répéter la dernière partie de votre question?

M. Garon: Le reste, qui n'est pas dézonné, va durer combien de temps? En parlant de blindage, je voudrais savoir pour combien de temps c'est blindé.

M. Proulx: Je ne sais pas combien de temps il va rester là. Vous savez, la situation, c'est nous-mêmes qui sommes allés en appel sur la question de l'île Bizard et vous connaissez notre position sur cela. On est totalement opposés. Je ne suis pas devin pour... Peut-être que c'est la première chance qu'on a de voir véritablement si le projet de loi 100 donnera les résultats escomptés.

M. Garon: Comment pouvez-vous dire que le projet de loi 100 donne une plus grande protection, alors qu'il protège principalement les sols 1, 2 et 3 et qu'il n'y aura pas d'exclusion, tandis qu'auparavant, en territoire agricole, il n'y avait quasiment pas d'exclusion mais on procédait, toujours à la commission, par autorisation à des fins autres que l'agriculture dans le territoire agricole? La loi 100 permet cela, mais sur un territoire maintenant plus restreint. Comment pouvez-vous dire que vous avez une plus grande protection alors que la jurisprudence, qui a été arrondie d'ailleurs par le président de la commission en commission parlementaire - c'est enregistré, je peux vous envoyer les galées - dit qu'essentiellement, jusqu'à maintenant, la commission faisait des exclusions très rarement mais procédait principalement par des utilisations à des fins autres que l'agriculture et que cela va être le processus qui est écrit dans la loi, alors que c'était une pratique à la commission? Maintenant, c'est prévu dans la loi, c'est dire dans la loi ce que faisait la commission antérieurement, mais maintenant sur un territoire restreint, qui comprend les sols 1, 2 et 3. (22 heures)

Les sols 1, 2 et 3 au Québec... Des sols 1, il n'y en a quasiment pas; je pense, si ma mémoire est bonne, que c'est 35 000 acres. Des sols 2, je pense qu'il n'y en a pas. Des sols 3, c'est restreint. Toute la production laitière se fait sur du soi 4 qui est de la production herbagère. Les sols 5 sont des sols 4 un peu coûteux. Des sols 6, il n'y en a pas. Des sols 7, c'est de la roche. En quoi trouvez-vous que la loi 100 protège davantage? C'est encore de la pratique de la commission depuis 1978.

M. Proulx: Justement en tenant compte de la pratique de la commission, dans les dernières années il y avait eu quand même des changements importants dans la pratique. Je pense que je l'ai dit l'autre jour lors de la commission sur la loi 100. Je le répète ce soir, dans les dernières années, et vous êtes tous à même de le constater, cela ne protégeait plus comme cela était supposé le faire. Il y avait toute la loi de l'aménagement qui était mise en place, la loi 125, et on s'est retrouvés, à tort ou à raison, dans une situation où il y a des gens ou des organismes qui ne jouaient plus le rôle qu'ils auraient dû jouer ou qu'ils avaient joué dans le passé. Alors, c'est dans ce sens qu'on dit que devant cet effet-là et devant les pertes importantes qui s'étaient produites ces dernières années, on en est venu à devoir reconsolider des choses. C'est dans ce sens qu'on dit que la loi 100 vient quand même consolider, parce que est entrée dans le décor la question de la loi 125. C'est bien sûr que la loi 100 ne protège pas contre la spéculation. C'est pourquoi aujourd'hui on réclame beaucoup plus d'attention, on réclame un certain nombre de mesures pour contrôler davantage les pressions sur la spéculation. Mais que voulez-

vous que je vous dise? La loi sur l'aménagement s'appliquent, en l'exerçant, vous savez comme moi ce qui se produisait au Québec.

M. Garon: Je ne vois pas. Vous dites "vous savez comme moi", je ne sais pas ce que vous savez parce que la loi 100 s'appliquait de son côté et la loi 90 s'appliquait de son côté. Le rôle de la commission est de protéger les terres. La loi 125 n'intervient pas avec la loi 90, d'aucune façon.

M. Proulx: Bien, on ne doit pas vivre dans la même province, M. Garon, parce que vous vous souvenez, l'été passé, quelles pressions on a été obligé de faire, et vous savez comment on dézonait et les décisions de la commission! Alors, écoutez...

M. Garon: Cela est une autre affaire; ce n'est pas à cause de la loi 125. Cela est une autre affaire. La loi 125 n'a rien à faire là-dedans. Si la commission est devenue une commission d'aménagement par volonté politique, c'est une autre affaire; ce n'est pas la loi 125. C'est une autre affaire complètement. Je suis d'accord avec ce que vous dites, mais la cause, à mon avis, n'est pas celle-là. La loi 125..

M. Proulx: Mais quelle que soit la cause, M. Garon, c'était la réalité. Alors, je me fous pas mal que la cause soit bonne ou pas bonne, on vivait une réalité. Que je sache que ce soit la loi 125 ou la loi X, cela m'importe peu; je savais que les terres agricoles étaient en train de disparaître au Québec. Alors, je n'ai plus le temps d'attendre et je n'ai plus le temps de connaître de quoi cela dépend; je veux stopper cela, et ça prenait quelque chose pour le stopper.. Si ce sont des gens qui ne jouaient pas le rôle qu'ils devaient jouer quelque part, bien c'est malheureux, mais c'était une réalité. Il faut vivre avec la réalité, malheureusement, même si cela ne nous fait pas plaisir.

M. Garon: C'est un peu pour ça, sans doute, que vous voyez les dangers au sujet des autoroutes, mais vous dites que vous êtes d'accord pareil.

M. Proulx: Bien, on n'est toujours pas pour... Ce n'est pas nous qui avons décidé et qui allons contrôler que les gens auront des autos ou non. Je pense que des autoroutes, ce serait d'être... Ce serait vraiment de vouloir ignorer la réalité que de penser que les gens arrêteront de rouler; il faut essayer de trouver le moins d'impacts possible. Je pense que c'est à partir de là que nos remarques portent sur ce dont, dans l'avenir, on devrait davantage tenir compte et trouver davantage les véritables besoins, etc. On est d'accord sur certaines propositions. On est d'accord parfois parce que la raison nous y oblige ou parce que cela a moins d'impact sur

autre chose.

M. Dufour: J'ai peut-être deux ou trois questions.

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

M. Dufour: Dans le cas du prolongement de l'autoroute 25 jusqu'à Laval, vous dites, à la page 10: 'Comme il était problématique de pouvoir récupérer le territoire agricole et en l'absence de mesures provinciales de remise en valeur du territoire et des terres...'. À partir de ce constat, vous avez négocié avec la ville de Laval. Vous répétez, à la page 11: 'Les résultats ne sont pas suffisamment concluants pour généraliser les appuis à de tels liens routiers majeurs, en l'absence - vous y revenez encore - de politiques gouvernementales de protection des sols agricoles en bordure de ces axes.'

Ceci dit, j'aimerais parler de l'autoroute 30 plutôt que de la 25 parce que vous nous dites que c'est réglé. L'autoroute 30 est une route de 70 kilomètres de longueur. Il y a un certain nombre de tracés qui sont déjà - on peut même le dire - sous spéculation puisqu'elle est déjà expropriée en conséquence. Il y a une longueur de tracé assez importante sur laquelle il n'y a pas de décision globale, ni de secteur, et le tracé comme tel n'est pas achevé. Vous dites, à la page 12. que vous êtes prêts à négocier ou à discuter par rapport à cela. Est-ce que cela veut dire qu'en l'absence d'une politique de remise en production des terres agricoles, en l'absence de certaines mesures de protection que vous sembleriez exprimer, il n'y a plus grand-chose à faire et que vous avez à négocier? Est-ce que c'est cela que je dois comprendre?

M. Proulx: Absolument pas! On connaît le tracé de l'autoroute 30 à l'heure actuelle. On en connaît une partie dont on a réussi à faire modifier un certain nombre de choses, à faire des réaménagements lors des discussions pour que cela ait le moins d'impacts possible sur les agriculteurs en place. On sait très bien que, normalement, avec les années, elle va se continuer. Depuis fort longtemps, on vit avec une route qui arrête dans le champ et is veulent la continuer. J'imagine qu'ils ne veulent pas la continuer uniquement pour qu'elle arrête dans un autre champ et qu'un jour elle va aller passer quelque part pour aller rejoindre une autre autoroute.

En tenant compte de tout ça, il serait important, selon nous, pour protéger le plus possible, parce que c'est plein de belles terres agricoles, peut-être de négocier avant de décider, un peu comme on l'a fait pour le tronçon qu'on se prépare à faire, plutôt que d'être obligés ensuite de faire des pieds et des mains pour essayer de faire des aménagements qui deviendront plus difficiles après qu'un certain nombre

de décisions auront été prises. Il y a quand même une réalité. Des routes, il faut qu'il en passe; tout le monde en veut. Il faut essayer de trouver le moyen. Quand on parle de négocier pour qu'il y ait le moins d'impacts...

M. Dufour: Dans votre mémoire, vous dites qu'il ne faut pas tenir compte seulement des intérêts des développeurs à caractère régional, c'est-à-dire les MRC, les municipalités, et vous parlez d'objectifs nationaux. Dans vos plans, vous semblez, par rapport à vos décisions ou à votre comportement, vous appuyer sur les attitudes ou les désirs de vos UPA régionales. Cela semble ainsi. Quand vous me parlez, vous me dites; L'UPA régionale a accepté telle chose, donc cela semble faire l'objet d'un consensus.

Quand il s'agit des MRC, vous dites au gouvernement: Il faut que vous alliez un peu plus loin parce que ce n'est pas la somme des intérêts régionaux qui devrait faire la position gouvernementale. Est-ce que, dans votre cas, vous avez comme préoccupation, en tant qu'organisme à caractère régional, d'aller plus loin que l'étude régionale ou si vous vous arrêtez à ça?

M. Proulx: Nos fédérations régionales tiennent quand même compte d'objectifs nationaux qu'on a pris ensemble. C'est dans leur respect. Il y a, bien sûr, des particularités régionales qui peuvent s'ajouter mais c'est toujours à partir.. Ce n'est pas en contradiction d'objectifs qu'on peut avoir, qu'on peut appeler nationaux, au chapitre du regroupement de nos régions. Il y a des particularités et des décisions. Il y a quand même une autonomie à l'intérieur de nos régions qui travaillent avec les autres organismes du milieu. Elles vivent dans ce milieu et je pense qu'au plan national on n'ira pas préciser au kilomètre près quand on parle de routes, mais on élabore un certain nombre de principes à respecter. Je pense que c'est ce qu'on a préconisé jusqu'à maintenant et c'est ça que nos régions ont respecté jusqu'à maintenant. Sauf que, bien sûr, le plan qu'on discute à l'heure actuelle est un plan qui couvre deux de nos régions en particulier. On a travaillé avec eux et eux ont travaillé dans le milieu, à partir du support qu'on nous a apporté, etc.

M. Dufour: On ne peut pas approfondir, nécessairement, tous les aspects de votre mémoire; je pense que c'est pour ça qu'on va se contenter d'une question sans aller plus en profondeur. Par exemple, vous pariez à deux ou trois reprises dans votre mémoire de l'effet spéculatif de la décision ou de la manifestation d'un désir d'établir une autoroute quelconque quelque part. Vous pariez souvent de spéculation. Je ne sens pas dans votre mémoire, ou je ne vois pas - peut-être pourriez-vous m'expliquer un peu plus - quelles sont les mesures que vous proposez pour empêcher cette spéculation. Vous la condamnez, je pense. Vous dites: Ce n'est pas

correct, mais je ne sens pas dans le mémoire les arguments qui pourraient me rassurer.

M. Proulx: Écoutez, je pourrais vous dire que ce n'est pas à nous à mettre en place les mesures pour éviter la spéculation, mais je pense que c'est quand même assez clair dans notre mémoire quand on fait ressortir que, quand on prend telle ou telle décision, selon la décision qu'on va prendre, cela amène davantage de spéculation ou ça favorise la spéculation qui va se faire selon les orientations qu'on va prendre dans ça. Je pense que l'île Bizard est un bel exemple à l'heure actuelle. On peut comprendre très bien pourquoi cela a ressorti dans les dernières années et pourquoi on en est arrivé où on est à l'heure actuelle, etc. Alors, il peut y avoir une multitude de solutions possibles pour éviter la spéculation. Je pense qu'il y en a un certain nombre qui sont déjà en place, mais il en manque encore énormément pour compléter, je ne dirai pas pour éliminer la spéculation, mais la diminuer au maximum.

Je pense que ce n'est pas uniquement à nous autres à faire cela parce que ça relève, c'est la responsabilité de beaucoup d'intervenants et pas uniquement du monde agricole. Ce sont les intervenants qui prennent les décisions dans le milieu et qui touchent, d'une façon ou d'une autre, et qui favorisent aussi la spéculation qui peut se faire. Je pense qu'on est très clairs quand on dit que nos inquiétudes face à telle ou telle affaire - justement, on le souligne à plusieurs occasions - c'est que ça va amener de la spéculation.

M. Dufour: Je vous posais la question dans le sens d'arrêter la spéculation. Il ne faut pas minimiser non plus l'impact qu'a eu la loi 90 sur la protection des territoires agricoles. Je me souviens que ça n'a pas été facile. J'ai eu à négocier avec l'UPA et avec la CPTA. Je vous passe un papier qu'ils avaient du pouvoir. Ils l'ont appliqué très fortement et je pense que ça peut freiner jusqu'à un certain point.

Aujourd'hui, vous ne seriez pas supposés avoir moins de pouvoir qu'avant. C'est évident que les autorités gouvernementales municipales ont un certain pouvoir de contrôler le développement par leur plan d'aménagement, en le faisant connaître d'avance. Mais je pensais que vous aviez - avec la loi 100 qu'on vient d'adopter ou qui sera adoptée incessamment - un certain nombre d'éléments susceptibles de renforcer votre position. Là, vous nous laissez un peu dans l'incertitude.

M. Proulx: Écoutez, c'est bien beau, la loi 90, et c'est vrai qu'elle a fait beaucoup de travail, mais il y a quand même eu de la spéculation et du développement, vous l'avez vu comme moi, d'autant plus que vous avez une bonne expérience là-dedans, comme maire d'une municipalité. Alors, ne nous contons pas d'his-

toires. on ne se fera pas de romance, pendant un certain temps, c'est bien sûr que cela a eu des effets draconiens, mais les spéculateurs ont trouvé des façons de la contourner. Ça n'a pas empêché, mais cela a diminué le développement sauvage. Cela a amélioré substantiellement les choses, cela a protégé les bonnes terres agricoles, mais ça n'a pas éliminé la spéculation. Je veux juste vous rappeler l'exemple que j'ai souligné tout à l'heure - pourtant, il y avait la loi 90 - la compagnie Bell Helicopter s'est installée dans un des plus beaux territoires agricoles, et on en a vu différents autres. Alors, écoutez!

M. Garon: Envoyez donc, différents autres!

M. Proulx: Écoutez, c'est qu'il va toujours y avoir, à l'usure d'une loi ou quelque chose, des gens, des fins finauds qui vont trouver le moyen de passer à côté et qui vont développer dans ce sens. Alors, je ne pense pas qu'on soit à la commission parlementaire de la loi 100 ici ce soir pour la juger; je pense qu'on a donné notre avis, et on a donné notre avis l'autre jour, avec les risques que ça comporte. On aura, à son application, à en juger.

M. Dufour: Je suis d'accord avec vous sur le fait qu'on ne doit pas discuter de la loi 100, excepté que le ministre avait fait une très belle ouverture par rapport à la loi 100 et, accidentellement, on faisait partie de la même commission. Donc, on vous a écouté, on sait que vous vous êtes prononcé favorable à la loi 100, même si vous avez des inquiétudes, et je me rends compte, ce soir, que vos inquiétudes étaient réelles et fondées, puisqu'on fait le même exercice ou la même gymnastique. C'est dans ce sens. Je ne veux pas vous dire: Vous auriez ou n'auriez pas dû. Je pense que le fait qu'il y avait une ouverture de faite, on devait en tenir compte. Vous dites que vous avez parlé de vos préoccupations au conseil de la conservation de l'environnement. Est-ce que vous pensez que cela va donner quelque chose? J'aimerais savoir ça, je ne connais pas ça.

M. Proulx: On espère. D'habitude, quand on parle, on espère. On profite de toutes les circonstances et de toutes les tribunes quand il s'agit de protéger et de développer justement cette mentalité de protection de son environnement. Alors on verra si cela peut donner un coup de main, sinon, on aura peut-être perdu un peu de temps, mais cela nous arrive souvent d'en perdre.

M. Dufour: En terminant, je voudrais vous remercier et vous dire que vous posez le bon diagnostic, je pense bien, à beaucoup d'égards concernant les effets de déstructuration du territoire agricole, concernant aussi les éléments qui sont coûteux aux points de vue environ-

nemental, économique, etc., et en même temps l'étalement urbain. La seule chose que je peux retenir ou que je retiens, c'est que vous dites au gouvernement: Ce n'est pas nécessairement notre responsabilité. Mais vous avez une grande responsabilité par rapport à ce qui va se passer sur le territoire, parce que vous semblez manifester, en tout cas, une inquiétude par rapport aux Instruments que vous avez pour empêcher ces états de fait.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je voudrais ajouter ma voix à celle du député de Jonquière pour remercier M. Proulx. On sait que cela demande du temps pour préparer des interventions comme celles-là. Je tiens à le remercier parce que ce sont des débats très francs, et je vais l'assurer du plus de collaboration possible des officiers du ministère pour tenter de trouver... Comme vous l'avez dit tantôt dans le cas de la 30, il y a des nécessités, à un moment donné, avec lesquelles il faut composer et je tiens à vous assurer de la collaboration du ministère dans ce domaine.

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

M. Proulx: Merci, M. le Président, et vous devrez vous rappeler que vous verrez dans notre mémoire, à la suite de la dernière question ou intervention, que nous faisons toujours le pari d'une écoute attentive.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Proulx, ainsi que les gens qui vous accompagnent pour votre apport aux travaux de cette commission. Sur ce, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux à 10 heures précises, demain matin.

(Fin de la séance à 22 h 19)