



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" (5)

Le mercredi 8 février 1989 - No 63

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Howe de

29/04/89

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve	CAE-3171
Comité de survie du train Montréal-Saint-Hilaire	CAE-3177
Devencore-Petro-Canada	CAE-3183
Parti lavallois	CAE-3188
Ville de Deux-Montagnes	CAE-3194
MRC de Beauharnois-Salaberry	CAE-3199
Mohawk Council of Kahnawake	CAE-3206
Bureau de commerce de Montréal	CAE-3212
Corporation de développement des Laurentides	CAE-3221
Vélo Québec	CAE-3228

Intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président
M. Henri Paradis, président suppléant

M. Marc-Yvan Côté
M. Jean Garon
M. Robert Middlemiss

- * Mme Sylviane Di Folco, Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve
 - * M. Gaétan Nadeau, idem
 - * M. Yvon Couillard, idem
 - * M. Jean Rosay, Comité de survie du train Montréal-Saint-Hilaire
 - * M. Philippe Aube, idem
 - * M. Philip O'Brien, Devencore-Petro-Canada
 - * Mme Pierrette Roussin, Parti lavallois
 - * M. Bernard André Genest, idem
 - * M. Ronald Bussey, idem
 - * M. Jean-Guy Bergeron, ville de Deux-Montagnes
 - * M. Gilles Demers, MRC de Beauharnois-Salaberry
 - * M. Joseph Norton, Mohawk Council of Kahnawake
 - * M. Billy Two Rivers, idem
 - * M. John Bud Morris, idem
 - * M. John J. Pepper, Bureau de commerce de Montréal
 - * M. Marc Leduc, idem
 - * M. Alex Harper, idem
 - * M. Jacques Allard, Corporation de développement des Laurentides
 - * M. Claude Ducharme, idem
 - * M. François Soucisse, Vélo Québec
 - * M. Jean-François Pronovost, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

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

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
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 0623-0102

Le mercredi 8 février 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 quatorze minutes)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements entreprend maintenant ses travaux pour 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".

Est-ce que nous avons des remplaçants ce matin, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. Il y a deux remplacements. M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) est remplacé par Mme Cardinal (Château-Guay) et M. Thérien (Rousseau) est remplacé par M. Marcil (Beauharnois).

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le secrétaire. Tel qu'il est de tradition à la commission, M. le député de Lévis, s'il y a des remplacements dans la journée, cela nous fera plaisir de les annoncer s'il y a consentement des deux parties. Sur ceci, je demanderais maintenant aux représentants du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

Dans un premier temps, j'aimerais rappeler aux porte-parole de chacun des groupes qui auront à intervenir devant cette commission ainsi qu'à MM. les députés que la répartition du temps se fera de la façon suivante: dix minutes à ceux qui ont à présenter le mémoire, dix minutes à la partie ministérielle et dix minutes à la partie de l'Opposition.

Je rappelle à chacun des intervenants et à chacun des membres de cette commission que nous avons un programme des plus chargés, alors je demanderais votre collaboration, s'il vous plaît, pour le respect de l'horaire de cet après-midi.

Sur ceci, je demanderais maintenant au porte-parole... M. le député de Lévis.

M. Garon: Il faudrait dire aux gens qui ne sont pas très au courant, qu'ils peuvent prendre la demi-heure au complet s'ils le veulent. À ce moment-là, on ne pose pas de questions. Chaque minute qui dépasse dix minutes est prise sur notre temps, de part et d'autre également. Si c'est leur choix, ils ont le droit de faire cela.

Le Président (M. Saint-Roch): C'est exact, M. le député de Lévis. Le temps résiduel, si cela dépasse dix minutes, sera réparti à proportion égale entre les deux formations politiques. Sur ceci, je demanderais maintenant au porte-parole du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-

Maisonneuve ainsi que les gens qui l'accompagnent, de bien vouloir s'identifier pour le bénéfice des parlementaires et du **Journal des débats**.

Collectif en aménagement urbain
Hochelaga-Maisonneuve

Mme Di **Folco** (Sylviane): Bonjour, Sylviane Di Folco, du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, Yvon **Couillard**, Gaétan Nadeau, Julie Deschamps et Pierre Tessier.

Rapidement, le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve est un regroupement d'organismes et d'individus qui sont **soit** résidents ou qui oeuvrent à l'intérieur du territoire Hochelaga-Maisonneuve. L'objectif du Collectif en aménagement urbain vise le maintien et le développement de la qualité de vie dans le quartier. Il a aussi pour objet la consultation et l'information auprès de la population. Les dossiers qu'on touche quand on parle d'aménagement urbain, ce sont des dossiers comme ceux concernant les espaces verts, le maintien, le développement et l'aménagement des espaces verts, la circulation, le contrôle de la circulation pour en minimiser les impacts négatifs, le logement, et naturellement, le boulevard Ville-Marie. Notre expertise se situe surtout au niveau de la consultation auprès de la population. En ce qui a trait au boulevard Ville-Marie, ce dossier est au coeur du collectif depuis la naissance de celui-ci, c'est-à-dire en 1983. Depuis, nos priorités n'ont pas changé. Notre point de vue n'a pas tellement changé non plus. On maintient que ce qui est important pour nous, c'est la qualité de vie pour les résidents d'Hochelaga-Maisonneuve, et dans l'optique d'un **développement** routier aussi important que celui de l'autoroute ou du boulevard, on a donc à se poser de sérieuses questions sur l'impact que cela pourrait avoir sur les résidents. Depuis 1983, on a eu des rencontres au cours des années et on a négocié avec les différents ordres de gouvernement la question du boulevard Ville-Marie - que ce soit avec Michel Clair, Guy Tardif ou avec M. Côté - et avec la ville de Montréal quand il a été question de la rétrocession des terrains et de la construction de logements. On a rencontré à plusieurs reprises M. Hébert au sujet des négociations concernant les modifications pouvant y être apportées. La base sur laquelle on part aujourd'hui, c'est pour dire que la rue Notre-Dame, telle qu'elle est aujourd'hui, est tout à fait inacceptable. Elle est dangereuse, n'arrive pas à absorber la circulation, il y a un taux d'accident... J'essayais d'avoir les chiffres pour aujourd'hui et je ne les ai pas eus, malheureusement, mais on sait qu'il y a une recrudescence d'accidents sur la rue Notre-Dame parce qu'il n'y

a pas de feu de signalisation, c'est très mal canalisé et la rue ne peut pas recevoir le genre de circulation qui y passe, surtout la circulation lourde. Quand je disais, tout à l'heure, qu'on a eu plusieurs échanges avec le ministère des Transports, on a eu un premier échange au mois de juillet 1986 au cours duquel on a présenté à M. Côté une lettre dans laquelle on soumettait nos points de vue et les engagements qui avaient été pris avec ses prédécesseurs. Il nous avait répondu dans la même année, en nous assurant de plusieurs choses. Par ailleurs, on soulevait, à ce moment-là, l'étude d'impact sonore qui a été réalisée depuis, et qui avait été commandée par le ministère des Transports et réalisée par la firme Gendron et Lefebvre. D'ailleurs, on va le soulever dans le mémoire, la firme Gendron et Lefebvre a fait une étude très détaillée sur les mesures de mitigation qui devraient être apportées si le projet du MTQ devait être adopté tel quel. Entre autres, on souligne que la seule mesure de mitigation possible serait la construction d'un écran sonore d'une hauteur de huit mètres sur toute la longueur, ce qui, on le sait, est tout à fait irréalisable. Ceci pour souligner que le projet, quant à nous, ne peut qu'avoir un impact très négatif sur la population et on a donc des propositions à présenter dans ce sens.

M. Côté, à ce moment-là, nous avait aussi assurés qu'il y aurait une consultation à tenir auprès des résidents des citoyens d'Hochelaga-Maisonneuve avant la réalisation d'un projet d'une telle envergure. On avait aussi eu une entente concernant la réunification des parcs Morgan et Champêtre au sujet desquels le ministre disait qu'il attendrait un avis de la firme Gendron et Lefebvre. L'avis a été donné. Là on attendait un peu à savoir quelles étaient les suites à donner. Tout ça pour dire que ce n'est pas un dossier qui est nouveau pour nous, qu'on n'est pas non plus un groupe tout à fait nouveau pour le ministère des Transports. Malgré le fait que l'on pense que notre position est assez bien connue, on tenait quand même à s'inscrire à l'intérieur du processus de la commission parlementaire pour, encore une fois, présenter notre point de vue, nos arguments et nos propositions.

Je céderai la parole à Gaétan Nadeau.

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

M. Nadeau (Gaétan): Oui. M. le Président, avant de commencer, je pourrais peut-être vous demander s'il va être possible d'incorporer au compte-rendu le document in extenso, comme ça je pourrai y aller de vive voix. Merci.

Avant de laisser la parole à M. Couillard, qui va aborder les effets directs du projet gouvernemental sur la population d'Hochelaga-Maisonneuve, je vais commencer par aborder deux points majeurs qui vont traiter de façon plus fondamentale du bon usage, si je peux me permettre l'expression, des autoroutes à la veille

du XXe siècle. Tout d'abord, pour signaler qu'il y a eu une étude fort intéressante qui a été publiée en 1982 par M. Jean-Pierre Dagenais, qui s'intitule - un titre bien choisi - "L'ironie du char", qui démontre fort bien, à notre avis, et je pense que c'est une lecture de chevet fort intéressante et pertinente, que l'usage des autoroutes dans le but de régler les problèmes de la circulation ne fait généralement qu'empirer ces problèmes.

Une autoroute peut avoir une moyenne de vie, quant à sa rentabilité pour régler le problème qu'on veut régler, de six à dix ans, à peu près. Après ce cycle, on se retrouve généralement dans la même situation qu'on voulait combattre au début. Nous ne voyons pas, compte tenu des problèmes que l'on veut solutionner à première vue, comment l'amélioration telle que proposée du boulevard Ville-Marie aura pour conséquence de régler vraiment le problème. Ce ne sera là qu'une incitation au développement urbain en périphérie de Montréal et une augmentation du problème d'ici une dizaine d'années.

Comme première constatation, nous estimons qu'il n'y a pas de solution réelle au problème du transport à Montréal dans la construction ou dans l'élaboration de cette nouvelle voie de circulation à Montréal. Le deuxième aspect encore plus fondamental, surtout en cette période où la question environnementale est devenue à la mode, et où tous les gouvernements sont devenus très préoccupés de ces questions, va porter justement sur la question environnementale. J'ai ici un document qui a été publié par le gouvernement canadien et qui s'intitule: 'Les Canadiens et l'énergie au seuil du XXIe siècle'. On y signale que les Canadiens, et donc les Québécois, sont les plus grands consommateurs d'énergie per capita au monde, incluant évidemment les énergies fossiles, donc le pétrole. Prenons donc fait de cette situation.

J'ai ici une copie du rapport de la commission Brundtland bien connue, dont on parle beaucoup depuis quelque temps et qui nous signale, fort à raison, qu'il faut intervenir massivement pour mettre fin aux problèmes de l'effet de serre qui est causé, principalement dans l'hémisphère nord de l'Amérique, par la consommation et surtout par la consommation due aux automobiles, que ce problème majeur et important doit être réglé dans une période qui ne nous relègue pas aux oubliettes tellement, puisqu'on calcule qu'en 25 ou 30 ans, il va peut-être falloir réduire de 44 % la consommation de l'énergie fossile en Amérique du Nord. Ce n'est qu'un scénario de pure catastrophe simplement pour se tenir le nez au-dessus de l'eau, comme le disent les membres de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement.

Quand on jette un coup d'oeil sur la façon dont se consomme l'énergie au Québec - il y a une étude qui a été publiée par Luc Gagnon et Yves Guérard dans la revue **Franco Nord** au cours de l'hiver 1988 - on se rend compte que de 50 %

à 60 % de la consommation des énergies fossiles est le fruit de l'utilisation de l'automobile, surtout à la suite de l'étalement urbain qu'on a connu depuis un certain nombre d'années. En conséquence, pour avoir une politique qui soit cohérente avec les propos de la ministre de l'Environnement, et aussi avec les propos du premier ministre qui, depuis quelques mois, quelques années nous signale son intérêt particulier pour les questions environnementales... il nous semble que le projet qui est proposé, particulièrement pour le boulevard Ville-Marie, va complètement à rencontre d'une volonté clairement exprimée de protéger l'environnement. Si on ne pose pas immédiatement un geste important pour essayer de contrer cet étalement urbain et cet usage excessif de l'automobile, il n'y a pas de doute que l'on pose un geste très agressif pour l'avenir, non seulement pour la population d'Hochelaga-Maisonneuve, mais pour une population beaucoup plus large que cela. Alors, ces propos étant tenus, allons-y maintenant plus concrètement sur l'exposé de la situation dans Hochelaga-Maisonneuve et sur ce que le collectif aimerait obtenir comme modification et aménagement de cette voie rapide. Je laisse répondre M. Couillard.

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

M. Couillard (**Yvon**): Merci, M. le Président. Parmi les positions du collectif concernant la circulation lourde et celle du transport des matériaux dangereux, nous nous référons directement à un rapport préliminaire écrit par le Service de la circulation de la ville de Montréal que vous avez en annexe du mémoire, qui se prononce entre autres sur la nécessité d'une voie de service au sud du boulevard Notre-Dame.

Le Collectif rejoint le rapport du Service de la circulation en ce qui a trait aux inconvénients causés par la circulation lourde et celle des matériaux dangereux, quant aux besoins des entreprises situées en bordure du boulevard quant aux problèmes causés par les manoeuvres d'entrées et de sorties, ceux des impacts sonores et de l'empiétement sur le quartier Hochelaga-Maisonneuve.

Nous proposons l'utilisation de la voie de service située à l'intérieur du port de Montréal. Il va s'ensuivre une collaboration de la Société du port de Montréal.

Maintenant pour ce qui est des voies d'accès, le collectif pense qu'avec les accès existants au quartier Hochelaga-Maisonneuve par le boulevard Notre-Dame, on pourrait envisager un élargissement de la chaussée uniquement aux endroits requis, et ce, en réduisant l'espace occupé par le terre-plein.

Nous prenons aussi position au sujet des parcs Morgan et Champêtre. Déjà déficitaire au niveau des espaces verts, le quartier se voit amputé de presque 25 % d'un de ses plus beaux parcs pour laisser libre champ au projet du

ministre des Transports. En effet, la construction d'un boulevard aurait pour conséquence directe de "manger" une partie du parc Morgan, situé au nord de Notre-Dame, en plus de limiter considérablement l'accès au parc Champêtre, situé au sud. La position bien connue du collectif est la complète dépression du boulevard à cet endroit, afin de permettre la réunification au sol des parcs Morgan et Champêtre.

Les arguments appuyant cette proposition sont nombreux à savoir: l'impact visuel, l'impact sonore, la revalorisation de tout l'axe Morgan, la facilité d'accès au parc Champêtre, etc. L'étude d'impact sonore réalisée par la firme Gendron et Lefebvre inc. appuie notre proposition. D'ailleurs, à leur avis, la solution optimale serait de construire un viaduc pour piétons au-dessus du boulevard et la voie de service en totale dépression; ce qui, au niveau visuel, urbanistique et sonore, représenterait la situation idéale. Cette solution a déjà été demandée par le collectif de l'aménagement urbain du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

En conclusion, de 1948 à aujourd'hui, les faits se sont chargés de démontrer la lourdeur des autoroutes comme moyen pour assurer le développement économique d'une métropole. Les propositions du collectif visent à maximiser l'utilisation de la rue Notre-Dame sans pour autant pénaliser les résidents et les résidentes du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

Nous pensons que l'emprise actuelle est amplement suffisante pour recevoir le flot de circulation prévu, pour autant que l'on prenne le temps de s'assurer que cette dernière soit bien dirigée par une bonne synchronisation des feux, par exemple. L'espace ainsi préservé au nord du boulevard Notre-Dame pourrait **facilement** être aménagé en espace vert servant aussi de zone tampon entre le boulevard urbain et les habitations. De plus, la piste cyclable ne pourrait qu'être rehaussée par un tel aménagement.

Finalement, nous espérons que les autorités concernées sauront consulter et impliquer les résidents et les résidentes dans toutes les phases du projet, afin que le résultat final puisse satisfaire toutes les parties en cause. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Couillard. Il reste huit minutes à chacune des formations politiques. Je vais maintenant reconnaître M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je veux remercier les gens du Collectif en **aménagement** urbain Hochelaga-Maisonneuve. Comme le disait Mme Di Folco, c'est une longue histoire que la leur avec celle du ministère des Transports, au fil des ans, peu importent les ministres qui se sont succédé à la tête du ministère des Transports, et finalement, ce que je constate à la lecture du mémoire, c'est qu'il y a, chez vous, cette constante préoccupation de

ne pas nécessairement bloquer la construction de voies routières, mais de les faire à partir des critères que vous avez évoqués tantôt.
(10 h 30)

J'étais un peu inquiet, parce que j'entendais Mme Di Folco et M. Nadeau et j'avais l'impression, à un moment donné, de ne pas comprendre la même chose. J'étais un peu inquiet, mais après quelques informations, je pense qu'on peut se réconcilier assez facilement. Ce que je comprends de votre position, c'est que vous reconnaissez la nécessité d'un lien routier - on ne le qualifiera pas - est-ouest pour aller rejoindre l'autoroute Ville-Marie dans sa conception actuelle près du pont Jacques-Cartier et c'est devenu un élément indispensable à la circulation, peu importe ce qui en est, d'est en ouest jusqu'à la route 25.

Bien sûr, tout à l'heure, vous avez évoqué l'axe Notre-Dame, d'une emprise de la rue Notre-Dame et, pour nous, lorsqu'on parle de l'autoroute Ville-Marie prolongée, bien sûr qu'on parle aussi de la même emprise, parce que toutes les relations que vous avez eues avec le ministère des Transports étaient dans le sens de trouver une solution qui, effectivement, puisse rejoindre, sinon en totalité, du moins très largement vos préoccupations dans le cadre de l'emprise actuelle de la rue Notre-Dame. C'est ce que j'ai toujours compris. Est-ce que vous déduisez du plan de transport une volonté autre que celle qui a été discutée avec vous depuis le début?

Mme Di Folco: Oui, premièrement, il y a une chose sur laquelle vous avez tout à fait raison. On reconnaît l'importance de relier l'est à l'ouest. On reconnaît aussi l'importance d'aménager la rue Notre-Dame, parce que, telle qu'elle est là, elle n'est pas adéquate. On ne reconnaît pas, par ailleurs, l'importance de construire... parce que, pour nous, ça demeure une autoroute. L'emprise que vous avez accordée pour ces taxes est beaucoup trop large, à notre avis. Nous, on maintient que la rue Notre-Dame, telle qu'elle est avec son emprise, il suffirait d'y ajouter quelques mètres pour qu'elle devienne acceptable. En dirigeant le flot de circulation, la plus grosse différence se situe par rapport aux voies de service.

Vous préconisez les voies de service au sud du boulevard, donc, entre le boulevard et le port. Nous, on préconise les voies de service à l'intérieur du port. C'est cet espace, c'est le plus gros enjeu.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne veux pas parler de la voie de service tout de suite, parce que je voulais en faire une question séparée. Effectivement, la vision du ministère, à ce moment-ci, est un peu différente de la vôtre. Cependant, on a quand même ordonné des études qui seront connues en juin, à l'été, au cours du mois de juin, qui nous permettraient de mettre sur la table des données, pas...

Mme Di Folco: Cela, ce sont des études sur les voies de service qu'on mentionne à l'article 86?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, alors, c'est à l'été que cette proposition viendrait. Bien sûr qu'il n'y a pas de décision qui sera prise quant à une voie de service tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas ça. Donc, dans ce sens, je comprends que l'objectif d'avoir un lien est-ouest dans l'axe Notre-Dame et, là, on se rejoint... Peut-être que le nombre de corridors fait un peu une différence, cependant, le ministère - je le confirme à nouveau - a toujours, dans son esprit, l'option, l'idée d'un boulevard urbain au lieu d'une autoroute et on se retrouve dans la situation où, entre le pont Jacques-Cartier et la rue Viau, il y aurait treize feux de circulation. On ne peut pas appeler ça une autoroute.

Donc, c'est un frein à l'utilisation considérée d'une route comme celle-là. Il y a, bien sûr, le problème qui se pose à ce moment-ci - qui n'est pas réglé et qui ne le sera pas maintenant non plus - c'est celui de la voie de service où votre proposition vise davantage à avoir la voie de service à l'intérieur des limites du port, ce qui apparaît inacceptable pour le port. Je pense que vous en êtes... Vous n'êtes pas sûre? Là-dessus, j'aimerais vous entendre, parce que, qu'est-ce qui fait que la voie de service serait acceptable, d'après vous, dans les terrains du port?

Mme Di Folco: Peut-être juste avant, si je peux me le permettre...

M. Côté (Charlesbourg): **Oui.**

Mme Di Folco: Pour nous, la question de l'autoroute, ce n'est pas juste une question de feux de signalisation, c'est avant tout une question d'impact sonore et visuel sur le quartier. C'est dans ce sens qu'un, deux ou trois corridors de plus sont très importants et sont pour nous beaucoup plus que des détails. C'est dans ce sens qu'on rejoint la firme Gendron et Lefebvre, une étude qui avait été commandée par votre ministère.

Quant à nous, on n'a pas senti que ce serait tout à fait aberrant de demander au port de Montréal d'installer des voies de service pour plusieurs raisons. Premièrement, il y a déjà des voies de service à l'intérieur du port. Il y a des entreprises. Il y a le port, le fleuve et entre ces deux, il y a les voies ferroviaires et les voies de service qui sont utilisées par le port de Montréal, par les entreprises desservies le long de cet accès. L'intérêt pour le port d'installer des voies de service à l'intérieur de son territoire, c'est que cela serait défrayé par le ministère des Transports du Québec. Ce serait entretenu par le ministère des Transports du Québec. Et cela offre donc une voie rapide entretenue par quelqu'un d'autre que par eux.

Je pense que c'est l'intérêt du port. Ils ont besoin d'ailleurs de cette voie. Ils l'ont dit à plusieurs reprises. Quand on leur avait demandé, en 1984, s'ils avaient besoin d'une voie de service sur la rue Notre-Dame, ils avaient dit non, on a les nôtres. Donc eux en ont besoin. Si cela pouvait être payé et entretenu par quelqu'un d'autre, je pense que ce serait un intérêt sur lequel on pourrait jouer. Par ailleurs, je pense que si on réduit le projet que vous présentez, un projet plus réduit qui correspond à celui que nous, nous présentons, l'argent récupéré servirait à installer les voies de service dans le port. Tout cela totalisé coûterait moins cher que ce que vous aviez préconisé.

Par ailleurs, on sait que des ententes fédérales-provinciales se font quand même très régulièrement. Ce n'est pas parce que c'est un autre ordre de gouvernement qu'une négociation et qu'une entente n'est pas possible. Par ailleurs, cela rendrait le camionnage beaucoup plus sécuritaire.

Le Président (M. Saint-Roch): Le temps est épuisé, M. le ministre, malheureusement.

M. Côté (Charlesbourg): Vous n'êtes pas de service. On va vous mettre juste sur la voie. De toute façon, c'est un dossier - juste en terminant, vous le permettez - qui va continuer très certainement de faire l'objet de discussions. Juste dans votre présentation, en nommant les principaux officiers du ministère, comme vous l'avez fait, cela démontrait très certainement une bonne connaissance des personnes et ce sont ces personnes qui continueront d'en avoir la responsabilité. Ils vont continuer de vous consulter aussi de la même manière que cela a été fait au cours des dernières années.

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

M. Côté (Charlesbourg): Pardon? Comment?

Mme Di Folco: De préférence, non. Un peu plus.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, je me souviens, quand je suis arrivé, la première chose dont j'ai entendu parler c'est des passerelles pour piétons, selon une proposition, il fallait presque reconstruire le Jacques-Cartier pour pouvoir rejoindre deux parcs. Le principe a évolué parce qu'il y a eu une reconnaissance de l'obligation de rejoindre ces deux parcs. Les moyens ne sont pas toujours faciles parce qu'on peut bien parler de toutes sortes de choses, mais à un moment donné il faut passer à l'action. Quand tu veux passer à l'action, c'est là que les moyens deviennent un peu plus difficiles. En tout cas, à tout le moins, avec la série d'études en cours qui a été demandée par le milieu et que le ministère a acceptée, cela me démontrait qu'il y

avait une relation entre le ministère et le milieu. S'il faut qu'elle soit renforcée, elle le sera.

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

M. Garon: Comment expliquez-vous qu'il n'y a pas plus de coordination entre les différents intervenants dans la conception du transport, mais aussi dans l'aménagement de l'ensemble du territoire dont vous parlez? Comment expliquez-vous cela? Est-ce parce que les gens ne se parlent pas? Le port ~~marche-t-il~~ de son côté, le ministère des Transports de son côté et Montréal de son côté? Quel est le problème?

M. Nadeau: Écoutez...

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

M. Nadeau: ...le port de Montréal représente une république, si je peux me permettre l'expression. Ces gens sont peu accessibles à la discussion, c'est le moins qu'on puisse dire. Ensuite, je pense qu'il y a un contentieux quand même relativement lourd entre les groupes du milieu et le ministère des Transports quant au parachèvement de ce qui devait être l'autoroute toute glorieuse. Il est certain que les relations n'ont pas toujours été au beau fixe, au départ. Je pense qu'il y a encore des séquelles de ça. Nettement que les intérêts en jeu ne sont pas les mêmes tout simplement. Les gens qui habitent là, les commerçants même de la rue ~~Sainte-Catherine~~ vous reparleront des effets néfastes de ce charcutage de quartier qui a eu lieu. Si on veut encore l'augmenter, il est bien évident qu'on va protester.

Quand on part avec des positions contradictoires comme celles-là, c'est effectivement difficile d'obtenir des consensus, mais le ministère des Transports, la ville de Montréal, qui suit à petit train comme elle le peut, et le port de Montréal, cela fait une dynamique assez difficile.

M. Garon: Mais comme le port de Montréal est un port spécialisé, pas spécialisé uniquement, mais important sur le plan des conteneurs, cela veut dire que ce n'est pas une voie terminale. C'est une voie terminale pour le maritime, après cela c'est le camion ou le chemin de fer qui continue. En termes de libre-échange, depuis le 1er janvier 1989 on est supposés être dans le libre-échange. Normalement, au point de vue du développement économique, l'organisation du transport et surtout l'interconnexion des différents moyens de transport doit être importante. Qu'est-ce qui se fait au niveau de Montréal pour penser en termes d'avenir, de vieillissement de la population, population qui va vieillir considérablement? En même temps, que Montréal soit une plaque tournante au point de vue du ~~libre~~-échange, c'est une réalité. Qu'on soit pour ou contre, c'est une autre affaire. Maintenant, c'est

là depuis le 1er janvier. Quel est le débat qui se fait chez vous à ce moment-ci?

M. Nadeau: L'objet, l'intérêt du collectif est évidemment la situation proche de l'autoroute Ville-Marie. On peut passer quelques commentaires, mais ils ne sont pas vraiment l'objet de nos préoccupations. Si on se fie à l'étude de la Banque de Nouvelle-Écosse qui a été publiée pendant la campagne électorale, il semblerait que le transport par conteneurs fait partie des industries qui vont connaître des moments difficiles à la suite de l'adoption du libre-échange. En tout cas, l'étude suggère aux gérants de crédit industriel de ne pas prêter aux entreprises qui vont dans ce domaine-là. Alors, il faudrait peut-être évaluer plus à long terme si, effectivement, il y a là quelque chose qui va amplifier ou un problème qui va se réduire à terme.

La construction d'autres autoroutes sur la rive sud, beaucoup plus proche du marché américain, aura peut-être comme conséquence de dégager Montréal, on ne le sait pas. Mais, effectivement, la carte du libre-échange peut modifier les données pour Montréal comme plaque.

M. Garon: Et le vieillissement de la population dans tout cela?

M. Nadeau: Cela a plus ou moins de conséquences. Cela a peut-être une conséquence sur la capacité de financement du transport en commun par exemple et l'étalement urbain, puisque la population vieillit d'une part. Mais, on remarque aussi que les jeunes couples ont tendance à s'en aller vers les régions périphériques parce qu'ils ont justement les chemins qui leur permettent d'aller au travail dans le centre-ville. On n'est plus capables, et le cabinet en est parfaitement conscient, il s'agirait simplement d'agir et de financer et les infrastructures pour leur permettre de voyager et les infrastructures de Montréal qui sont devenues insupportables, évidemment, pour le nombre réduit de contribuables qu'il reste à Montréal. Mais cela, c'est une dynamique, une espèce de cercle vicieux qui a été dénoncé depuis déjà quelques lunes.

Mme Di Folco: La seule réaction qu'on peut avoir face au phénomène du vieillissement de la population, c'est que cela se produit et c'est très réel chez nous. C'est d'ailleurs une des clientèles qui est la plus touchée par un projet de transport comme celui-là, c'est la clientèle la plus vulnérable. On a un taux très fort de personnes âgées et isolées dans Hochelaga-Maisonneuve et on a récemment construit un centre pour personnes âgées au coin de Pie IX et Notre-Dame. C'est évident que ce ne sont à peu près que des personnes âgées, des personnes à faible revenu, des familles, des femmes chefs de famille, des gens qui sont très vulnérables au marché du logement qui vont être contraints

d'habiter à proximité d'une autoroute ou d'un boulevard et en subir les conséquences.

M. Garon: Maintenant, quand vous partez d'améliorer les voies de communication vers l'est, vers la 25, comment voyez-vous la 25?

Mme Di Folco: On la voit comme une autoroute. Je n'arrive pas très bien à cerner... Nous, on ne s'est pas étendus à l'extérieur du quartier pour une raison très simple, c'est qu'il existe, que ce soit dans Mercier, des comités de citoyens qui ont des choses à demander par rapport à l'échangeur Curateau, par rapport au tunnel, par rapport à la 25. Il existe au nord d'autres comités de citoyens. Ce qu'on dit, c'est que ces comités ont des choses intéressantes à dire. Nous, dans le quartier, on en a, cela fait longtemps qu'on le dit et ce sont ces choses-là qu'on demande de respecter, les propositions qu'on a à faire. On ne déborde pas du quartier, on s'en réfère aux groupes qui sont actifs dans ces quartiers-là pour se prononcer sur les impacts de leur autoroute.
(10 h 45)

M. Garon: Par rapport à la ville de Montréal, avez-vous entendu parler de ses interventions devant la commission parlementaire, notamment le projet de réorganisation du boulevard Métropolitain, possiblement avec un tunnel ou une voie étagée, etc? Qu'en pensez-vous?

Mme Di Folco: Encore une fois, on maintient que notre principe de base c'est ta consultation et la prise en charge des résidents sur leur milieu de vie. Il y a, encore une fois, des gens qui sont près du boulevard Métropolitain et qui auraient donc à se prononcer. C'est à eux qu'il faudrait demander leur point de vue sur cette réorganisation-là. Pour nous, en ce qui a trait à nos liens avec la ville de Montréal, on s'est entendus sur une chose avant de venir en commission, c'est que ni l'un ni l'autre ne voulait le statu quo par rapport à la rue Notre-Dame. On voulait un aménagement. On diffère par rapport à nos propositions d'aménagement, mais nos liens jusqu'à présent ont été bâtis sur l'entente que le statu quo était inacceptable.

M. Garon: Je vous remercie.

Mme Di Folco: Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. Au nom de tous les parlementaires, je tiens à remercier le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve de sa participation aux travaux de la commission de l'aménagement et des équipements. Mesdames et messieurs, je vous remercie.

M. Nadeau: Je vous remercie, mesdames et messieurs.

Le Président (M. Saint-Roch): Je demanderais maintenant au Comité du train de banlieue de Montréal-Saint-Hilaire de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

Madame, messieurs, permettez-moi dans un premier temps de vous souhaiter la bienvenue aux travaux de cette commission. Je demanderais maintenant au porte-parole de bien vouloir s'identifier, ainsi que les gens qui l'accompagnent.

Comité de survie du train
Montréal-Saint-Hilaire

M. Rosay (Jean): Bonjour, merci. Jean Rosay, président du Comité de survie du train Montréal-Saint-Hilaire. Avec moi, Mme Claire Millette, secrétaire du comité et M. Philippe Aubé, porte-parole du comité.

Le Président (M. Saint-Roch): Vous avez maintenant dix minutes pour déposer votre mémoire.

M. Rosay: Merci. Mesdames et messieurs, bonjour. J'aimerais juste vous demander si vous avez bien eu la copie révisée que nous avons déposée ce matin? Merci, M. le ministre.

En septembre 1988, après avoir assuré un service de transport fiable et rapide aux différentes municipalités de la rive sud de Montréal pendant près de 90 ans, le train de banlieue Montréal-Saint-Hilaire cessait de fonctionner. Pour la population des différentes municipalités de la rive sud ainsi que leurs élus municipaux, les chambres de commerce, de même que les anciens utilisateurs du train, l'arrêt d'un service ferroviaire de banlieue dans cette région est inacceptable. Nous, les anciens usagers de ce service, espérons que les audiences de la commission parlementaire permettront aux instances politiques de réaliser que la seule façon de régler la crise actuelle du transport en commun sur la rive sud est de doter cette deuxième plus importante région du Québec d'un système de transport en commun intégré, comme c'est le cas dans l'ouest de l'île de Montréal et ailleurs.

Un tel système ferait appel aux autobus, là où l'utilisation de tels véhicules est optimale, c'est-à-dire pour le transport infra-urbain et à une desserte ferroviaire, c'est-à-dire encore un métro de surface pour le transport interurbain. Seul un tel système saurait combiner les éléments de rapidité, de fiabilité, de sécurité, de flexibilité et de confort, bien sûr, nécessaires pour régler la crise du transport sur la rive sud.

Pourquoi le train de banlieue Montréal-Saint-Hilaire a-t-il cessé de fonctionner? Le faible niveau d'achalandage a souvent été invoqué pour discontinuer le service. Pourtant, cette statistique ne saurait en aucune façon constituer le reflet d'un désintéressement de la population de la rive sud pour un tel système de transport. En fait, le faible achalandage résulte d'une

volonté manifestée à tous les niveaux pour décourager les usagers d'utiliser ce service. Et comment!

Premièrement, un horaire limité à son strict minimum, soit un seul départ le matin en partance de Saint-Hilaire vers Montréal et un seul départ le soir de Montréal vers Saint-Hilaire, et ce, du lundi au vendredi. Cet horaire ridicule contraste singulièrement avec celui d'autres services de banlieue, comme le montre notre tableau 1. À cause de l'horaire déficient du train de banlieue, les municipalités de la rive-sud desservies par ces trains ont entrepris de mettre en vigueur un service d'autobus direct entre leurs villes et le centre-ville de Montréal, alors qu'auparavant les autobus n'allaient qu'à la station du métro Longueuil comparativement au mode de transport concurrent qu'est le service d'autobus offert par la Société de transport de la rive-sud de Montréal ou, plus simplement, la STRSM et par la Commission intermunicipale de transport de la Vallée du Richelieu, la CIVR. Il est encore une fois évident que le train de banlieue Montréal-Saint-Hilaire ne pouvait soutenir la concurrence au niveau des horaires, comme on peut le constater dans le tableau II de notre mémoire.

Deuxième raison, les prix très élevés du service ferroviaire comparativement aux services concurrentiels établis depuis. Les usagers ont fait face à des augmentations de tarifs de 40 % entre 1985 et 1988.

Troisièmement, à tous ces facteurs qui ont incité les usagers à délaisser le train pour l'automobile et l'autobus, il faut ajouter que le train était un véritable musée roulant aux wagons de 1916 ou avant, sans aucun chauffage l'hiver.

Quatrièmement, le CN limitait le nombre de passagers à bord du train à 350. Les jours de tempête, il y avait de 450 à 600 passagers entassés, assis, debout dans les trois wagons. Plusieurs se voyaient refuser l'accès à l'aller comme le retour; même les détenteurs de carte mensuelle. Ne pouvant ni faire payer, ni faire le décompte officiel du surplus de passagers, le personnel à bord du train ne pouvait suffire à contrôler ce chahut, évidemment.

Alors, en conséquence, le CN décida que jamais plus il n'y aurait plus de 350 passagers à bord, même si l'achalandage augmentait à chaque tempête de verglas, vent, neige ou pluie avec les ponts en détresse que l'on connaît toujours aujourd'hui.

Contrairement au cas des autres trains de banlieue exploités par le CN de Montréal à Deux-Montagnes ou le CP, Canadien Pacifique, Montréal-Rigaud, aucune entente n'est intervenue entre le gouvernement provincial et le CN pour couvrir le déficit de 1 300 000 \$ de cette ligne, bien que le gouvernement fédéral ait remis au gouvernement provincial 70 000 000 \$ au début des années quatre-vingt pour la modernisation des trains de banlieue de la région montréalaise.

Le manque d'entente parmi les maires de la rive-sud et ou l'indifférence de ces derniers face à ce dossier ont amené le gouvernement provincial à distribuer la part de ces fonds destinés à la modernisation de la ligne Montréal-Saint-Hilaire à d'autres usagers de la région montréalaise. Ce fut, en conséquence, la fermeture du service centenaire.

Finalement, il faut mentionner le nombre incroyable d'intervenants dans ce dossier, ce qui compliquait davantage les recherches d'une solution à la survie du train. La STCUM, les territoires qu'elle traversait, la STRSM, la CITVR, même Saint-Hyacinthe où le train n'allait pas, le CN, Canadien National, le ministère des Transports du Québec, bien sûr, et la STRSM qui servait d'intermédiaire.

L'alternative actuelle et future au train de banlieue. Le système actuel repose sur l'utilisation d'autobus peu rapides. On prend un exemple ici: 38 minutes, beau temps, mauvais temps, avec le train auparavant et une heure minimum en été. Cela va jusqu'à une heure et quarante cinq minutes l'hiver. Peu fiables, comme notre annexe aux pages 15 et 16 l'indique pour les bris mécaniques multiples. Sécurité: Peu sécuritaires. Le rapport du coroner Héroux du 26 avril a dit tout ce qu'il avait à dire sur l'autobus et sur la voie à contre-sens et les bris mécaniques.

Enfin, face à ces problèmes, la solution proposée dans le plan de transport du ministère est celle de déplacer la voie réservée pour autobus du pont Champlain à une voie réservée qui emprunterait le pont brise-glace du nom d'estacade à partir de l'île des Soeurs jusqu'à la voie maritime et qui passerait sous la voie maritime via un tunnel débouchant dans la ville de Brossard. L'estacade se trouve à l'ouest du pont Champlain, donc, en direction opposée au centre-ville de Montréal. Voir la carte en annexe que vous avez d'ailleurs en page 3 dans notre mémoire révisé.

Une voix: Page 3, en annexe.

M. Rosay: Merci. Selon le comité de survie du train de banlieue Montréal-Saint-Hilaire, cette solution ne plaît à personne, sauf à la STRSM. Elle continuera à avoir le monopole du transport sur la rive-sud, la ville de Brossard, plus proche du pont Champlain et le ministère des Transports pour qui ce projet serait le moins coûteux, à première vue, on comprend. Pour les autres intervenants dans ce dossier, c'est-à-dire les habitants des dix municipalités autrefois desservies par le train et qui se sont exprimées par pétition et par la voix de leurs élus municipaux, les organismes représentant les usagers des systèmes de transport en commun, les commerçants et gens d'affaires des municipalités concernées par pétition et, dernièrement, onze municipalités en association spontanée, dont cinq de la STRSM ont manifesté leur désir pour le train. Nous en avons ici un article assez récent. La

solution de l'estacade ne saurait donc résoudre les problèmes de rapidité, de fiabilité et de sécurité mentionnés ci-dessus. Pourquoi? Il existe déjà une voie pour autobus sur le pont Champlain. Le projet de l'estacade ne fera que déplacer cette voie. Ce projet ne saura, en aucune façon, réduire les temps de parcours actuels des usagers. Il est démontré à la section 11 que ces temps de parcours, tels qu'ils sont actuellement vécus par la population durant les heures de pointe, sont nettement supérieurs à ceux du train. Cette situation vient du fait qu'à l'exception de la portion du trajet qu'ils font sur la voie réservée, les autobus sont eux aussi prisonniers de la circulation au centre-ville de Montréal et sur la rive sud, surtout sur la route 116.

Cette situation deviendra encore plus critique à l'avenir au fur et à mesure que la croissance démographique sur la rive sud elle-même entraînera une circulation accrue. L'utilisation prévue par la STRSM d'autobus articulés qui devront se frayer un chemin dans la circulation au centre-ville de Montréal se passe de commentaires. Par ailleurs, il est reconnu de tous que la circulation au centre-ville est déjà engorgée.

Les autobus devront continuer à transporter des usagers sur de grandes distances et feront toujours face aux aléas de notre climat nordique, caractérisé par la neige, le verglas, le brouillard, la bruine et la pluie verglaçante. Ces facteurs ralentissent considérablement la circulation et la congestionnent et le projet de l'estacade ne remédiera pas à cette situation. Les temps de parcours des autobus continueront à ne pas être respectés.

Le projet de l'estacade démontre encore une fois le manque de planification à long terme des instances publiques. Quel sera le coût pour réaménager l'estacade afin d'accommoder un système de rails légers si, éventuellement, comme on le prévoit d'ailleurs, les autobus qui la traverseront ne pourront suffire à la tâche? Qu'en coûtera-t-il dans cinq ou dix ans pour exproprier les terrains avoisinants aux gares afin d'assurer des lieux de stationnement adéquats? Ces coûts ne sont évidemment pas inclus dans les estimations actuelles du projet de l'estacade et ce projet, en ne s'attaquant pas aux facteurs qui incitent les gens à opter pour l'automobile plutôt que les transports en commun, ne saura pas inciter les utilisateurs actuels de l'automobile à délaisser celle-ci et les problèmes de congestion et de dégradation des ponts Champlain et Victoria continueront.

Enfin, dans notre plaidoyer, la solution logique à la crise du transport en commun sur la rive sud est celle d'un axe ferroviaire - métro de surface - où se rabattraient les services d'autobus locaux. C'est d'ailleurs le principe qui sous-tend le réseau de métro de Montréal, les trains de banlieue de l'ouest de l'île de Montréal, les trains GO de Toronto, et j'en passe.

De nombreuses études passées, notamment

ceilles du COTREM et de la firme Transurb semblent d'ailleurs favoriser une telle ligne ferroviaire comme étant une partie de réponse aux problèmes de transport entre la rive sud, nous et Montréal. Un tel système intégré train-autobus présente plusieurs avantages dont en voici quelques-uns, pour être un peu plus rapide.

Il a déjà été démontré précédemment que les temps de transport existants avec l'ancien train de banlieue étaient nettement inférieurs à ceux du service d'autobus actuel. Nous ne voyons pas comment le déplacement de la voie réservée pour autobus du pont Champlain vers l'estacade réduira le temps de parcours des usagers. L'estacade pénalise donc les usagers de dix municipalités et même plus pour n'en favoriser qu'une seule, celle de Brassard.

Un système ferroviaire bien entretenu est plus fiable et respecte mieux ses horaires qu'un système d'autobus car il bénéficie d'une voie réservée fiable déjà tout au long de son parcours. En voilà une voie réservée. Un autobus ne peut avancer qu'à la même vitesse que les automobiles qui l'entourent. Il en est prisonnier. Cette vitesse est influencée par la densité de la circulation et les conditions climatiques. En contrepartie, les autobus sont mieux adaptés à la circulation infra-urbaine.

Le transport ferroviaire est aussi plus confortable que le transport par autobus. Un facteur important sur celui de la fiabilité qui a d'ailleurs été reconnu par le ministère des Transports en mai 1988. Pour les détails, annexe 2, pages 46 et 66 de cette étude.

En quelque sorte, un système intégré de transport en commun faisant appel à une desserte ferroviaire pour le transport interurbain et à des autobus pour le transport intra-urbain est la solution privilégiée par la population et leurs élus pour faire face aux problèmes de transport sur la rive sud. C'est aussi la solution entérinée par le Comité de survie du train **Montréal-Saint-Hilaire** car elle seule permet de répondre aux critères de rapidité, de fiabilité, de sécurité, de flexibilité et de confort, ça aussi, qui doivent être respectés pour tout système de transport moderne et efficace. C'est aussi la seule solution susceptible d'inciter un nombre appréciable d'automobilistes à délaisser leur véhicule en faveur du transport en commun. Les membres du comité représentant les usagers du transport en commun sur la rive sud ainsi que leurs élus municipaux sont confiants et optimistes que les arguments en faveur d'un tel système intégré seront ceux retenus lors de la prochaine étude de faisabilité de ce projet autant réaliste actuellement qu'aux approches de l'an 2000. Nous vous remercions de votre attention.

(11 heures)

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Rosay. Il reste huit minutes à chacune des formations. Je vais maintenant reconnaître M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je veux remercier des gens tenaces, des gens qui ont toujours cru à leur affaire et qui l'ont défendue presque contre vents et marées...

M. Rosay: Merci, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): ...et les en féliciter parce que, effectivement, il faut y croire avec beaucoup de détermination pour avoir passé là où ils ont passé.

Je ne veux pas tenter de justifier la position du ministère des Transports. Dans un dossier comme celui-là, l'annonce de la fermeture du train, de la volonté du CN d'abandonner le train, à tout le moins que je me souviens, est d'abord venue d'Ottawa. De péripétie en péripétie, tentant d'impliquer les milieux municipaux qui, effectivement, ont adopté des résolutions pour le maintenir, et de la STRSM qui le disait aussi sur le bout des dents, il faut bien le dire. Finalement, tenter de prendre tout ce beau monde et dire: Parfait, si c'est une volonté, faisons en sorte qu'elle soit viable.

La problématique que vous soulevez à savoir que l'efficacité, la vitesse, la qualité au niveau des passagers vont faire en sorte que l'utilisation en sera plus importante, j'endors cela à 100 %. Sauf que, pour que le train soit viable, pour qu'il l'ait été dans le passé aussi, il aurait fallu une volonté politique des intervenants de la rive sud - je ne parle pas des usagers parce que vous l'avez démontré à plusieurs reprises - non pas seulement dans l'élaboration ou l'écriture d'une résolution d'appui mais au delà de cela.

Je termine en disant que le ministère des Transports a toujours été très sensible à cela et c'est lui qui absorbait le déficit résiduel d'exploitation qui se situait à peu près à 1 300 000 \$ par année, plus 40 % des revenus des passagers. Dans ce sens-là, le ministère a tenté de faire un certain nombre de choses, sauf qu'un de ces jours, pour être capable d'en arriver à une solution permanente et efficace, il faut crever l'abcès. En tout cas, c'est ce que j'avais à tout le moins perçu qu'il fallait faire, c'est ce qui a été fait très douloureusement au début de l'automne pour ensuite relancer le dossier sur des bases qui vont durer.

C'est pour cela que nous nous sommes associés aux différents intervenants de la rive sud pour mener l'étude que vous connaissez. D'ailleurs, vous l'évoquez dans votre mémoire. Quant à moi, ce n'était pas une étude pour mettre sur la tablette de la bibliothèque. La plus belle démonstration de cela, vous la révélez dans la version révisée de votre mémoire aux pages 12 et 13 en faisant allusion à Châteauguay et principalement à Deux-Montagnes en disant que le ministère dit: La modernisation du train de Deux-Montagnes, c'est coulé dans le béton. Donc une volonté très ferme de le faire et d'y donner priorité. Je l'avais dit à l'époque, l'utilisation du

train de Deux-Montagnes par un nombre plus important de personnes nous obligeait à aller vers la modernisation du train de Deux-Montagnes en tout premier lieu, de proposer aux gens de Châteauguay et de tout ce coin-là une solution de transport en commun au pont Mercier. S'ils ne la prennent pas, ils perdront leur temps sur le pont Mercier. Cet esprit et cette logique qui prévalent chez nous à l'intérieur du plan peuvent prévaloir aussi sur la rive sud.

J'en arrive à une question parce que vous n'êtes pas venu pour m'entendre, vous connaissez mon propos. Je ne vous parlerai même pas de l'estacade parce que, quand vous en partez, vous êtes comme moi, je vous trouve partisan.

M. Rosay: Je vous comprends, je comprends votre point de vue là-dessus, mais vous comprenez aussi pourquoi.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'accord, mais l'estacade peut éventuellement être un point de desserte servant au transport en commun autre qu'un autobus dans sa conception actuelle.

M. Rosay: Absolument, nous sommes d'accord là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Alors toute la problématique repose sur la volonté des intervenants de la rive sud, y compris les usagers, à ce qu'il y ait du rabattement. S'il n'y a pas de rabattement sur le train de banlieue, un métro de surface ou nommez-le comme vous voulez, on parle d'un transport rapide, d'un transport en commun, est-ce que vous ne croyez pas qu'on sera toujours dans une situation difficile?

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

M. Rosay: Nous pouvons toujours vous dire qu'il n'y aura pas de problème avec le rabattement, c'est sûr. D'autre part, les volontés politiques sur la rive sud ont changé. Elles sont maintenant pour le train. Ce n'est pas seulement un affichage, pas seulement quelques résolutions ou ce que j'appellerais, pardonnez-moi le mot, quelques cafouillages comme on en a vus dans le passé. Nous considérons que le rabattement est là et il sera là. Les volontés politiques sont là maintenant. On ne peut plus dire que les volontés politiques ne sont plus là; elles sont là. Et je vous comprenais tout à fait auparavant. Maintenant, je ne comprendrai plus à ce point-là.

Nous considérons aussi qu'en tant que ministre des Transports, et votre titre indique "responsable du développement régional" et c'est à votre avantage, vous avez une double responsabilité. La deuxième est très précise. C'est d'orienter aussi le dossier vers le transport en commun comme vous l'avez fait aussi d'ailleurs. Je ne suis pas partisan là-dessus. Je ne veux pas vous sembler... La population a soutenu son point de vue. Les élus municipaux sont aussi de la

partie maintenant. Il n'est jamais trop tard. C'est fait maintenant et il n'y a plus de raison d'hésiter pour le ministère.

Le plan de transport n'indiquait pas une vision régionale. C'est un plan de transport avec Montréal et les banlieues limitrophes immédiates. Donc, cela devrait inclure à ce moment-là les grandes banlieues dont nous faisons partie. Et le rabattement se fera à ce moment-là. Les municipalités ont pris le dossier en main; onze encore dernièrement. Il en manque d'ailleurs dans celles-ci. D'autres n'ont pu se rallier à temps. Et le rabattement par autobus se fera sans aucun problème parce que maintenant, c'est l'intérêt commun comme ceux de votre ministère et de la région de la Montérégie.

M. Côté (Charlesbourg): Cela se passe rapidement.

M. Rosay: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est beaucoup plus rapide que le train dans ce que je comprends. Une chose est certaine, lors de la commission parlementaire qui s'est tenue il y a deux semaines, la Montérégie a demandé d'avoir un plan de transport global. C'est clair que le plan de transport visait la région urbaine de Montréal - c'était l'objectif du plan - et que, par conséquent, il y a des CIT un petit peu plus au-delà de la couronne dont on ne tient pas compte mais qui ont une problématique de transport. Forcément, en allant travailler à Montréal, puisque c'est là que sont les emplois, il faut qu'il y ait du transport. Cependant, mon étonnement est que - pas que je la mette en doute, mais à tout le moins je veux vous permettre de me faire cette démonstration de cette nouvelle virginité municipale vis-à-vis le choix du train de banlieue sur la rive sud de Montréal - vous me parliez de onze municipalités et plus. J'aimerais vous entendre un peu plus là-dessus parce que je suis encore sceptique compte tenu de ce que j'ai vécu dans le passé.

M. Rosay: Ce qui est intéressant dans les onze municipalités, c'est qu'il y en a cinq de la STRSM qui sont les municipalités limitrophes de Montréal. Il y en a d'autres qui n'ont pas eu le temps de se rallier. Mais les autres, il y en a au moins six en plus qui ne sont pas dans celles-ci. C'est évident, la volonté est là maintenant. Vous référerez à la virginité, entre guillemets, des courants municipaux et tout cela. On sait que parfois des choses se déclenchent pour d'autres raisons que celles qui paraissent les bonnes au départ. Maintenant, cela est politique, on connaît tout cela et on est d'accord, on vit avec cela. C'est un processus démocratique et on est tout à fait d'accord avec ça. C'est grâce à ça que nous sommes ici avec vous aujourd'hui. On a vraiment eu la confirmation que les municipalités se ralliaient nettement au point de vue de la

Montérégie, au point de vue du comité du train qui n'est pas seulement le point de vue du comité du train, c'est la population... Je représente ici, cela peut paraître très présomptueux, 4700 personnes et plus, mais en réalité, c'est 9000 parce que la dernière pétition en comportait plus.

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être juste en terminant...

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

M. Côté (Charlesbourg):... pour remercier les gens du comité du train de Saint-Hilaire, Je veux uniquement vous dire que l'étude qui est en cours, contrairement aux précédentes, vise à intégrer les gens qui croyaient au train, de telle sorte que les résultats de l'étude ne puissent pas être contestés. C'est ce qu'on a fait.

M. Rosay: On apprécie ça. On espère un bon cours à l'étude de faisabilité, que ce ne soit pas la quatre-vingt-onzième et la dernière, mais surtout la bonne. Merci, M. le ministre.

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

M. Garon: Il y a quelque chose qui me frappe depuis le début de la commission parlementaire. Il y a beaucoup d'intervenants de votre région qui ont l'air en faveur du train et il n'arrive rien. J'aimerais que vous précisiez votre pensée. Cela a l'air plus facile pour les trains dans l'ouest que dans l'est.

M. Rosay: C'est assez évident.

M. Garon: Comment expliquez-vous ça?

M. Rosay: Oui. Auparavant, cela va vous paraître bizarre, mais nous considérons que notre train, vétuste tel qu'il était, était une Cadillac en comparaison de ce que nous subissons actuellement avec les autobus. Mais il en est une autre Cadillac, une vraie, celle de l'ouest de l'île de Montréal et nous trouvons cela inacceptable en tant que résidents de même classe que les autres résidents de la région métropolitaine. D'ailleurs, on peut voir que l'expérience merveilleuse du train de Deux-Montagnes confirme la modernisation du train. C'est la même chose pour l'ouest de l'île de Montréal. Quant à moi, je me croirais à Toronto quand je vais dans l'ouest de l'île de Montréal. Je ne me croirais pas vraiment dans la région montréalaise. Mais je veux être à Montréal comme je veux être à Québec. Je ne veux pas être un calque, spécialement de Toronto. Mais ce que je vois là-dedans et j'y trouve un paradoxe, c'est qu'on modernise une ligne, par exemple, Deux-Montagnes. Ce n'est pas partisan

du tout pour le ministère des Transports. Ce que je vois dans la prochaine étude de faisabilité, c'est qu'on va suivre l'exemple de Deux-Montagnes grâce au ministère des Transports et son étude de faisabilité, grâce à tous les autres mécanismes, nous-mêmes un peu, peut-être, je ne sais pas. Mais, on a sûrement quelque chose à dire là-dedans. On apprécie, en conséquence, de faire partie de cette étude.

Alors, oui, effectivement, nous avons un train non chauffé qui nous arrangeait encore. C'était une prouesse d'avoir 350 personnes et, en réalité, c'était de 500 à 600, dans un tel train. Cela dit tout le potentiel que nous avons sur la rive sud avec un programme bien établi, un programme d'incitation. Effectivement, c'est une grande disparité.

On n'est pas là pour blâmer le ministère des Transports. Je ne suis pas là pour ça du tout et je veux bien que M. le ministre Côté voie cela. C'est aussi la faute de la Montérégie. Il y a eu un manque à une certaine époque sur la rive sud. Il n'est jamais trop tard. La Montérégie s'est réveillée. Alors, parfait, mais qu'elle se réveille pour de bon; il est temps. Il n'est jamais trop tard, il est encore temps et c'est maintenant que ça se passe. Ce n'est pas en l'an 2050. C'est maintenant que ça se passe pour qu'on ait un plan qui ait de l'allure finalement et qu'il soit au moins égal à ce que l'ouest de l'île de Montréal a en ce moment. Je ne tiens pas du tout à déménager dans l'ouest pour un train. Je veux, nous voulons, la population, en tant que résidents de la rive sud veut un train de banlieue comme il y en a ailleurs. Nous adorons notre rive sud. Il y a d'autres régions superbes dans le Québec, mais nous adorons vivre là où nous vivons et nous voulons un train de banlieue qui respecte nos simples droits.

M. Garon: Pourriez-vous préciser votre pensée quand vous dites que l'estacade n'est pas une solution au problème du transport sur la rive sud? Nous avons remarqué que le ministre a l'air de croire beaucoup à l'estacade. On a remarqué que devant la commission, plusieurs groupes mettaient beaucoup en doute cette solution.

M. Rosay: Est-ce que je peux me permettre de passer la parole au porte-parole égal à moi-même?

M. Garon: C'est votre choix.

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

M. Aubé (Philippe): Merci. M. le Président, M. Garon, pour l'estacade, si vous regardez par exemple à la page 3 de l'annexe de notre mémoire, vous constaterez un peu un plan de l'ensemble de la rive sud. D'abord, un de nos points, c'est que les autobus sont peu rapides parce qu'ils sont pris dans la circulation du centre-ville de Montréal et sur la route 116. La

route 116 longe à peu près le trajet de la voie ferrée tel qu'il existe présentement. L'estacade ne fera que faire un tout petit bout de chemin du voyage que les gens ont à faire pour se rendre aux différentes municipalités: Saint-Hubert, Saint-Bruno, Saint-Lambert, etc., alors que le train pénètre au coeur même de la Montérégie.
(11 h 15)

C'est une voie où les infrastructures existent déjà. Tout est déjà en place. L'estacade reste à faire. Disons qu'il y a les formes de béton qui sont déjà là, mais il y aurait des réaménagements considérables à faire. Alors, ça ne diminuera en rien le temps de parcours des autobus, parce qu'ils sont pris dans la circulation au même titre que les autres autobus; et, ce n'est pas le bout de trajet qu'ils vont faire sur l'estacade qui va leur faire gagner du temps de transport alors qu'on a déjà un système, avec toutes les infrastructures en place, et qui pénètre beaucoup plus loin dans la Montérégie que l'estacade ne le fait présentement. Si vous regardez la carte, vous verrez que la voie de chemin de fer pénètre dans les territoires des municipalités de Saint-Lambert, ville Lemoine, qu'elle est aussi proche de Greenfield Park, et qu'elle pénètre aussi au coeur même de Saint-Hubert, Saint-Bruno, Saint-Basile-le-Grand, Otterburn Park, McMasterville, Beloeil et Mont-Saint-Hilaire. L'estacade ne pénètre que dans le territoire de la ville de Brossard, qui a une population d'à peu près 58 000 personnes, et qui est une partie seulement de la rive sud, alors que toutes les autres municipalités qui étalent autrefois desservies par le train de banlieue ont une population beaucoup plus grande et que la voie existe déjà.

Pour nous, c'est la solution privilégiée, au même titre que le métro de Montréal et les autobus locaux qui circulent dans les rues et acheminent les gens aux différentes stations. Pourquoi ne pourrait-il pas en être ainsi de la rive sud où on a déjà un axe prioritaire et où les autobus locaux pourraient circuler et conduire les gens à des gares où ils pourraient stationner leur voiture, comme cela se fait à Roxboro ou dans d'autres gares de la ligne de Deux-Montagnes?

Dans le plan de transport, on mentionne des rénovations de 170 000 000 \$ pour le train de Deux-Montagnes, tandis que, selon les dires d'un fonctionnaire du ministère des Transports, la rive sud est moins chère, soit seulement 80 000 000 \$. Je caricature un peu et je suis un peu sarcastique...

M. Côté (Charlesbourg): Un peu, pas mal.

M. Aubé: Enfin, c'est que...

M. Côté (Charlesbourg): Je souhaiterais avoir du temps, parce qu'on pourrait parler de l'estacade. Je ne partage pas du tout vos affir-

mations.

M. Aubé: Enfin, on a mentionné 80 000 000 \$ pour le coût d'aménagement de l'estacade et je sais qu'on a accordé des fonds plus importants pour les trains de banlieue. Quoi qu'il en soit, mises à part les raisons financières, pour des raisons purement logistiques, des raisons de fiabilité des horaires, parce qu'il y a évidemment une voie réservée qui n'est pas influencée par le climat, de rapidité - on l'a déjà démontré avec le vieil équipement désuet - de sécurité et de confort, qui sont des arguments repris dans la dernière étude du ministère des Transports, pour toutes ces raisons, il nous semble que c'est la solution à privilégier plutôt que l'estacade, qui peut quand même être excellente pour la ville de Brossard - je ne nie pas que ces gens aient besoin d'un transport en commun adéquat. J'espère que ça répond à votre question.

M. Garon: Oui. oui. C'est votre opinion qu'on voulait entendre.

M. Aubé: D'accord.

M. Garon: Le ministre a expliqué la sienne et nous désirons entendre vos réactions par rapport au plan, si vous êtes d'accord ou pas d'accord, comment vous voyez ça.

M. Rosay: Je vais reprendre la réponse. Le plan du transport est bon à certains points de vue, il est moins bon à d'autres points de vue. C'est difficile de satisfaire tout le monde, M. le ministre, vous le savez comme moi...

M. Côté (Charlesbourg):... d'argent.

M. Rosay:... et vous êtes limité par un budget. Vous voudriez sûrement faire plaisir à tout le monde avec un autre budget quasiment sans limite, mais avec un peu plus toutefois.

Le train de banlieue, en fait, satisfait les proches banlieues et les grandes banlieues, tandis que l'estacade répond à une partie du problème. Elle sera très bien, l'estacade, éventuellement pour les gens de Brossard et autres, on l'a déjà dit, on ne va pas se répéter; mais, le train de banlieue - vous avez, M. le ministre, un budget limité, pour un certain montant - permettrait de résoudre le problème à long terme, globalement, des grandes banlieues et des banlieues proches, avec la diminution des autobus, l'ensemble. On n'a pas dit qu'on voulait supprimer les autobus, on a besoin des autobus aussi, à leur niveau.

M. Garon: Vous voulez qu'on tienne compte des choix faits en fonction du train?

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

M. Rosay: C'est ça. Excusez-moi?

Le Président (M. Saint-Roch): Je regrette, mais malheureusement...

M. Rosay: C'est tout ce que nous avons à dire. Est-ce que ça répond à votre question?

M. Garon: Oui.

M. Rosay: Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, je remercie les gens du Comité du train de banlieue de Montréal - Saint-Hilaire pour leur apport aux travaux de cette commission.

M. Rosay: Merci de nous avoir écoutés.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. Rosay. Maintenant, je demanderais à Devencore - Petro-Canada de bien vouloir prendre place.

À l'ordre, s'il vous plaît! Je demanderais au porte parole, ainsi qu'à la personne qui l'accompagne, de bien vouloir s'identifier, pour le bénéfice des parlementaires.

Devencore-Petro-Canada

M. O'Brien (Philip): Mon nom est Philip O'Brien, je suis président du groupe Devencore, et mon associé est M. Aldo Sylvestre.

Le Président (M. Saint-Roch): Vous avez maintenant dix minutes pour déposer votre mémoire.

M. O'Brien: Merci. Je peux parler debout, cela fonctionne?

Des voix: Oui, oui.

M. O'Brien: D'accord. Nous sommes ici pour vous présenter le projet qui est connu comme le projet de raffinerie de Petro-Canada, à ville d'Anjou. C'est un site où étaient auparavant les raffineries de British Petroleum (BP), qui ont été achetées par Petro-Canada il y a une dizaine d'années, et qui, maintenant, ne sont plus en opération.

C'est un terrain de 20 000 000 de pieds carrés, 500 acres. Comme propriété, c'est le plus grand terrain à destination industrielle disponible, dans l'île de Montréal. 20 000 000 de pieds carrés, ce sont beaucoup de pieds carrés; 500 acres dans un centre urbain, c'est énormément d'espace. Il y a trois ans qu'on *travaille* au concept d'orientation de ce projet, avec Petro-Canada. On a convaincu Petro-Canada qu'il y a un potentiel inouï dans l'est de la ville pour attirer de nouvelles industries, pour autant que l'infrastructure y est adéquate.

Avant de vous présenter le projet, j'aimerais qu'on regarde un peu l'accès routier de l'île

de Montréal afin de voir comment le projet s'y intègre. On peut étudier l'histoire pour voir où on va. L'histoire industrielle de Montréal s'est vraiment développée autour du port de Montréal, le long du Saint-Laurent, dans le Vieux Montréal, etc.. Le premier point de développement a été autour du Vieux Port de Montréal, puis, vers Lachine, et, vers Décarie, en troisième lieu, vers la région de Saint-Laurent. On peut dire que le développement, au cours de la première partie de ce siècle, s'est fait près du port, et depuis les années 1950, il s'est fait principalement autour de Saint-Laurent, dans le West Island, et ensuite autour de l'autoroute des Laurentides. Ce furent les premières zones de développement.

On s'aperçoit ici que les routes les plus importantes étaient vraiment les ponts qui traversaient l'île, la route 20 et la nouvelle autoroute transcanadienne qui a été développée dans les années 1960, l'autoroute Ville-Marie et l'autoroute métropolitaine, qui ne se rendait que jusqu'aux raffineries. Même s'il y avait un petit pont qui traversait l'île, c'était vraiment une route de campagne.

Toute l'industrie de l'est de l'île était l'industrie des grandes pétrolières, qui s'alimentaient directement au port de Montréal. Autrement dit, même si elles utilisaient les services routiers, elles avaient leur propre système de transport. L'industrie s'orientait vraiment vers le fleuve et ce sont les bateaux qui desservaient ces industries, de même que les chemins de fer. Avec tout cela, l'endroit le plus achalandé dans le contexte du transport est l'autoroute Décarie et l'autoroute 40 - on connaît tous le problème du rond-point Décarie, etc.. - et toutes les grandes industries sont vraiment orientées aux alentours de ce secteur. C'est devenu, si on peut dire, le centre industriel de Montréal, qui servait bien l'Ontario et le reste du Canada, qui servait très bien les États-Unis, par les autoroutes 10 ou 15, et les régions de Québec et du Nouveau Québec, principalement par la rive sud.

Si on regarde ce qui s'est passé depuis les années 1970, en matière de développement routier, on voit qu'on a développé le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, on a extensionné la Métropolitaine avec la nouvelle autoroute de la rive nord et on vient de créer la possibilité d'un nouveau pôle de traction, une nouvelle porte d'entrée vers l'île de Montréal. Je crois que toutes les études qui ont été présentées ici disent que 80 % à 90 % du service de transport routier, camions, etc., passent sur l'île, déposent sur l'île. Il ne faut pas oublier que l'île est quand même excessivement importante. Je disais que le point le plus important de la première porte d'entrée a toujours été aux alentours du boulevard Décarie. On commence à découvrir qu'un nouveau potentiel se fait ici, aux alentours de ville d'Anjou, soit par le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, soit par la 40 vers l'est, vers Québec et le Nouveau-Québec. Cela fait qu'on a vraiment *trois zones* de service. Cette zone, qui

dessert l'Ontario et les États-Unis. Cette zone, qui dessert à la fois l'Ontario et le Nord-Ouest du Québec avec l'autoroute et les aéroports qui sont ici. Cette nouvelle zone, qui est appelée à être développée et renforcée par la 440 et la 640 et la zone de la rive sud qui se développe assez bien, qui circule autour de ce point-ci. Si on regarde un autre point de rencontre avec l'extension de la 25 éventuellement, l'aménagement de la Métropolitaine comme une autoroute de qualité, on voit le potentiel, une nouvelle porte d'entrée sur l'île de Montréal pour desservir tout le Nouveau-Québec. Montréal a vraiment deux portes d'entrée: la porte de ville d'Anjou et la porte de Décarie. Dans ce contexte-là, l'île même pourrait bien desservir le Nouveau-Québec et se faire servir par le Nouveau-Québec, aussi bien que Décarie a bien servi l'Ontario et les États-Unis et s'est bien fait servir par le marché de l'Ontario et des États-Unis.

On croit qu'il y a un potentiel excessivement important en regardant cela dans un esprit orienté un peu plus vers l'avenir et en regardant l'île de Montréal qui est vraiment le coeur de tous les services et industries pour tout le Québec: le Québec Nord-Ouest, le Québec Nord-Est, le Sud du Québec, les États-Unis et l'Ontario. Pour arriver à faire ça, il faut voir comment on peut mieux desservir tout l'est des villes, mais le plus gros problème qu'on a est vraiment le boulevard Métropolitain. Les industriels ne veulent pas s'en servir. Cela leur coûte une fortune, une perte de temps pour leurs camions et, quand on regarde le potentiel de l'est de la ville en fait de construction, c'est là qu'est le grand potentiel. Le West Island est déjà très construit. Les terrains industriels dans la ville sont rendus à 10 \$ le pied carré pour un développement de site industriel qu'on trouve dans des centres urbains dans plusieurs autres villes. C'est devenu très cher. Si on veut attirer l'industrie sur l'île et aux alentours, il faudra développer de nouvelles opportunités, de nouvelles grandes aires de terrains disponibles.

Je vous donne un peu ça dans le contexte du potentiel de l'est de la ville. Ce qu'on a fait ici, ce sont des pétrolières. Petro-Canada représente environ 15 % des terrains en devenir disponibles dans l'avenir pour le développement dans l'est. 20 000 000 de pieds carrés, comme je le disais tantôt, c'est un immense site. Depuis deux ans, on a fait des études aux États-Unis et au Canada pour voir quel genre de service industriel ou de produits de développement industriel on pourrait mettre sur ce site et quel genre de services on devrait y apporter. Nos recherches nous disent que les nouveaux genres d'industries - je ne parle pas d'instituer des nouvelles technologies, je parle de nouveaux genres d'industries, que ce soit une société qui a un siège social en Ohio, à New York, au Texas ou quoi que ce soit - veulent avoir des endroits où ils seront fiers d'avoir pignon sur rue et où la valeur immobilière leur donne beaucoup de

flexibilité. Autrement dit, ils peuvent revendre cette propriété, si jamais ils le veulent, ou il sera facile d'attirer des employés. Il y a un bon système de transport et un environnement de travail intéressant. Selon l'étude qu'on a apportée pour notre terrain, sur les 20 000 000 de pieds carrés il y avait près de 25 % d'espace vert. On présente ici l'idée d'un club de golf. C'est simplement pour lui donner une envergure d'espace vert.
(11 h 30)

Ce projet démontre une possibilité de 125 unités industrielles sur ce site. C'est énorme en fait d'unités industrielles et la grande majorité, de la manière dont le projet est conçu - je sais que vous n'êtes pas ici pour écouter ce qu'est le projet - 80 % des sites industriels sont sur un espace vert ou une route d'envergure d'atmosphère quelconque. On a testé ce genre de produit un peu partout aux États-Unis et au Canada. C'est le genre de produit qui peut attirer des industries de l'extérieur. Une fois fini, c'est un investissement qui serait de près de 600 000 000 \$. Cela prendrait à peu près dix ans pour faire ça, mais c'est le genre d'environnement de travail auquel les industries seraient fières de venir s'associer et il serait facile d'attirer du personnel. Cela fait que ça devient un aimant avec un pouvoir gigantesque. C'est vraiment un élément générateur qui a énormément de potentiel pour faire partir la balle dans l'est de me.

Tout le monde parle de l'est de l'île depuis des années, mais voici un produit qui a un potentiel inouï. En attirant la qualité de ce genre d'industrie et le nombre d'industries, il nous faut reconnaître qu'on pourrait créer environ 8000 nouveaux emplois juste sur ce site-là qui ne représente, comme je vous l'ai dit, que 15 % du potentiel de l'est de l'île, et il y a peut-être quelque 100 000 emplois qui peuvent se créer dans ce secteur de la ville. Mais quand même, pour attirer ce genre d'industrie, il faut avoir un accès à ces sites de bien meilleure qualité que celui qu'on a en ce moment. Il faut aussi reconnaître le potentiel de ce nouveau marché. Le nouveau marché, pour nous, même les gens de l'est de la ville, ont de la difficulté à comprendre qu'ils sont quand même sur l'île de Montréal et qu'ils peuvent bien desservir tout le Québec, l'Ontario et les États-Unis. Le problème qu'ils ont, c'est que l'est de la ville a toujours été mal servi par les autoroutes. Si on regarde la possibilité de refaire le boulevard Métropolitain de manière que les industriels et leurs camionneurs veuillent s'en servir, qu'on regarde la possibilité de l'extension de la 25 même si c'est dans cinq ou dix ans. Qu'on regarde ce genre d'opportunité vers le nord-est et vers l'est de ce côté-là, cela nous donne toute une nouvelle bande de terrains à développer à long terme.

Le but de notre présentation est strictement de vous dire que ce produit, qui sera mis en marché par Petro-Canada au printemps et qui

sera annoncé dans tous les journaux canadiens, devrait apporter assez d'intérêt. Les gens qui vont vouloir y investir vont chercher à avoir des services de meilleure qualité que ce qu'on a dans le moment. Alors pour nous, la chose la plus importante, c'est le boulevard Métropolitain, c'est vraiment l'épine dorsale du développement est-ouest de tout le Québec, de l'Ontario jusqu'au Nouveau-Québec.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie. Je vais maintenant reconnaître M. le ministre. Il reste neuf minutes à chacune des formations politiques. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. J'aurais presque été tenté de dire que c'était intéressant en termes de présentation, mais on me trouverait possiblement partisan si je faisais ça. Si j'ai bien compris votre présentation, vous avez fait la démonstration que le réseau routier avec point de convergence à Décarie a développé la partie ouest de l'île sur le plan du développement industriel...

M. O'Brien: Absolument.

M. Côté (Charlesbourg): ...et qu'il a même attiré des investisseurs de l'extérieur qui l'ont fait parce que le transport est accessible et de bonne qualité.

M. O'Brien: C'est ça.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas tout à fait ce qu'on a entendu au cours de la commission dans la semaine qui a précédé. Certains prétendaient que bonne route est plutôt un phénomène d'évacuation d'entreprises qui pourraient se relocaliser davantage en banlieue que sur l'île. Vous nous dites ce matin que votre projet d'au-delà de 20 000 000 de pieds carrés pourrait éventuellement accueillir 125 promoteurs, une nouvelle génération et une nouvelle pensée sur le plan de la qualité de vie et l'environnement, que le réseau routier du boulevard Métropolitain et de la 25 sont des éléments qui vont aider à développer votre réseau et que l'élément transport est un élément important. Dans votre esprit à vous, comment se situe-t-il par rapport au reste? Est-ce que le réseau transport ou l'accessibilité est la condition primordiale pour réaliser votre projet qui revitaliserait l'est de Montréal? Sinon, quels sont les autres facteurs? Vous pourriez peut-être tenter de nous les donner par ordre d'importance: le coût des terrains, la fiscalité ou ces choses-là. Quelle est l'importance du transport par rapport au reste?

M. O'Brien: On a fait toutes les études sur la fiscalité, coût des terrains, etc. On se situe très bien dans le grand marché canadien. On a un excellent produit qui serait acheté dans toute l'Amérique du Nord.

Le gros problème, pour moi et pour les industriels... Le métro est très important. Il faut que les gens viennent travailler. Le système d'autobus est aussi très important. Mais si les industriels ne peuvent pas avoir accès, pour le service de transport, à un site, et si ça leur coûte plus cher à partir... On nous dit que ça coûte plus cher de distribuer dans l'est de la ville que de distribuer alentour de Décarie, parce que cela prend tellement de temps de passer à partir de Décarie jusqu'à ville d'Anjou! S'il y a un blocage quelconque, ce sont des milliers de dollars de perte pour ces camions.

La chose qui est excessivement importante, c'est la distribution transport par camion. Dans le contexte industriel, ce serait très important. Je dirais que c'est la chose la plus importante. Si on pouvait imaginer dans l'avenir que le boulevard Métropolitain serait une route d'accès, elle serait aussi bonne à partir de Décarie vers l'ouest que de Décarie vers l'est. Là, on vient d'ouvrir tout un nouveau potentiel dans l'est de l'île.

M. Côté (Charlesbourg): Cela me fait raccrocher à l'autre bout de route qu'il n'y a pas sur la carte. Dans votre opinion, est-ce que la 30 pourrait être un facteur, puisque la 30 pourrait favoriser l'accès aux États-Unis, l'accès par la 20 aussi? Est-ce que la continuité de la 30 à partir de la 10 jusqu'à la 20 sur la rive sud serait nuisible pour votre développement ou faciliterait votre développement?

M. O'Brien: Je suis d'opinion que, si on construit une meilleure trappe à souris, on va attirer plus de souris. C'est un environnement de qualité, non pas juste un terrain, un environnement riche que les gens veulent fréquenter, etc. Si on peut s'y rendre facilement, c'est là qu'on va attirer une grande majorité d'industriels. Je crois qu'on devrait faire le plus possible pour bien servir l'île premièrement, parce que les grandes industries se sont installées sur les sites. Si 80 % des transports arrêtent sur l'île, c'est là que les grandes industries vont s'installer premièrement. Elles vont aller à Laval, rive sud et à d'autres endroits, deuxièmement, mais il faut quand même apporter un service de qualité.

Je crois qu'en ayant un produit de qualité, on peut aller dans n'importe quelle ville canadienne ou américaine et vendre aux gens de venir installer un plan manufacturier ici, à Montréal, si on a un produit de qualité. Si j'avais un pointage à faire de 0 à 10 entre un excellent produit de qualité sur l'île de Laval et un excellent produit de qualité sur l'île de Montréal, je n'ai rien contre Laval, c'est un endroit fantastique, mais je dirais que Montréal compterait 9 ou 10 et Laval compterait 4 ou 5. Je m'adresse à des gens de Chicago ou de New York, etc., parce que le marché est beaucoup plus puissant sur l'île et qu'il y a beaucoup plus de potentiel à ce moment-ci.

M. Côté (Charlesbourg): Donc, dans votre esprit, la continuité de la 25, du boulevard Métropolitain jusque sur l'île, Laval à la 440, ce serait davantage un facteur qui aiderait qu'un facteur qui nuirait, si je comprends bien?

M. O'Brien: Je crois que ça aiderait.

M. Côté (Charlesbourg): En ce sens que ça pourrait favoriser la sortie et la venue des marchandises nécessaires aux industries qui sont là et, par le fait même, aussi bien sûr de l'importation des travailleurs. Si on développe autant d'espace sur le plan industriel, ce n'est pas de l'habitation.

M. O'Brien: C'est ça.

M. Côté (Charlesbourg): Forcément, il faudra que les gens demeurent ailleurs.

M. O'Brien: Mais les gens peuvent vivre dans l'est de la ville, il n'y a pas tellement de différence, mais si on regarde l'accès de ville D'Anjou vers la 640, etc., autrement dit, si on veut desservir le nord-est du Québec, c'est beaucoup plus facile de le faire entre la 640 et l'extension de la 40 par la 25 que de le faire par la rive sud. On n'a qu'à regarder pour voir que le potentiel est là.

Je vois ce nouveau noyau-là comme un noyau qui desservirait très bien le nord-est du Québec, incluant l'ouest du Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Dans votre esprit... J'ai vu dans le rapport finalement, l'aspect métro, que c'était important pour vous qu'il y ait un prolongement du métro jusqu'à Anjou. C'est ce que j'ai compris.

M. O'Brien: Oui, et un bon système de navette pour le reste du territoire. On sait qu'une firme très importante serait prête à déménager son bureau régional du centre-ville de Montréal sur ce site. Elle amènerait à peu près 500 employés, mais ce n'est pas de l'industriel, c'est principalement du bureau. S'il y avait un meilleur système de transport dans la région de ville D'Anjou, c'est un "commitment" qui pourrait se faire dans les mois à venir. C'est réel, comme je vous le dis.

La chose très importante, par exemple, la partie la plus importante, c'est le boulevard Métropolitain, entre ville D'Anjou et Décarie. Si cela n'est pas fait, oubliez tout ce que je viens de dire. Le genre de projet qu'on a là se fera, mais pas de la même qualité.

M. Côté (Charlesbourg): Dans votre esprit, si on avait une qualité aussi importante d'autoroute Métropolitaine entre Décarie et ville D'Anjou, y aurait-il un risque que des industries implantées dans l'ouest de l'île se déplacent pour

s'implanter dans votre projet à vous?

M. O'Brien: Je crois que plusieurs industries dans l'ouest de l'île viendraient s'installer dans l'est, oui, certainement.

M. Côté (Charlesbourg): Donc, l'amélioration de l'autoroute Métropolitaine par un tunnel ou un passage aérien...

M. O'Brien: Quoi que ce soit.

M. Côté (Charlesbourg):... ou quoi que ce soit, serait de nature à favoriser l'implantation d'entreprises dans l'est de Montréal et pas toujours nécessairement venant de l'extérieur, mais aussi peut-être une mutation à l'intérieur de l'île.

M. O'Brien: Oui, absolument.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va, merci.

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

M. Garon: Quand les gens de la ville de Laval sont venus nous voir, ils ont dit que les industriels n'étaient pas vraiment intéressés à s'implanter sur l'île. Au contraire, ils voudraient s'implanter à Laval. Ils ne voyaient pas beaucoup l'implantation Industrielle dans l'île. Ils disaient que l'industrie voulait sortir de l'île. Vous, vous dites le contraire.

M. O'Brien: Il s'est construit presque 10 000 000 de pieds carrés d'entreprises industrielles sur l'île de Montréal depuis deux ans. C'est immense! Le gros, 80 % du marché sont sur l'île de Montréal et je ne parle pas de l'aspect transport. 80 % du marché industriel, de croissance, de développement sont sur l'île. Je ne parle pas strictement de nouvelles technologies. Je parle d'entreprises Industrielles.

M. Garon: Vous n'êtes pas d'accord avec l'argument que ça coûte trop cher sur l'île de Montréal?

M. O'Brien: Cela dépend. Si vous venez de Toronto ou de New York, ce n'est pas cher. 10 \$ le pied carré à Toronto, ce n'est pas cher. À Montréal, c'est très cher. Quand une firme vient de Chicago et qu'elle regarde les prix qu'on a fixés, ce n'est pas cher pour elle. Les prix des terrains sont tellement bas en Amérique du Nord, etc. pour les gens qui sont habitués. Pour ceux de Montréal, oui, c'est cher. Mais il faut y ajouter autre chose: le coût du transport, le coût de la main-d'oeuvre, la qualité de la main-d'oeuvre, comment les gens se rendent là, etc. Il y a toutes sortes d'autres facteurs. Le prix des terrains n'est seulement qu'un facteur important,

mais ce n'est pas si important que ça.

M. Garon: C'est encore moins cher pour les Japonais.

M. O'Brien: Oui, encore beaucoup moins cher pour les Japonais. C'est ça qu'ils regardent. Ils veulent sortir du site rapidement. Ils veulent une qualité de main-d'oeuvre et une qualité d'environnement de travail qui soit bien.

M. Garon: Tantôt, vous avez dit que la première priorité, l'épine dorsale, c'était le boulevard Métropolitain. Là, vous dites que les industries se déplaceraient. Quand les gens de Montréal sont venus, ils ont aussi dit que le boulevard Métropolitain était ce qui était le plus important, mais ils disaient en même temps que ça maintiendrait les entreprises qui sont localisées le long du boulevard Métropolitain dans l'ouest.

M. O'Brien: Cela dépend. Il y a un facteur coût en même temps. Je suis un industriel qui est en train de faire l'expansion de mon usine à Saint-Laurent. Cela me coûte 10 \$ le pied carré pour un achat de terrain et je peux avoir le même produit à ville d'Anjou pour 4 \$ ou 5 \$ le pied carré, mon choix est assez facile. Ce n'est pas la fin du monde si je peux m'y rendre facilement.

Mais il ne faut pas juste regarder... Les problèmes qu'on a dans ces choses, c'est qu'on joue des petits jeux de campagne. C'est ville Saint-Laurent contre ville d'Anjou; c'est la rive nord contre la rive sud, etc. L'industriel de Chicago, lui, ne regarde pas ça du tout. Tout est Montréal pour lui; ce n'est pas ville Laval, ce n'est pas sur la rive sud; c'est Montréal. Ce n'est pas Trois-Rivières, c'est Montréal.

Le gros du marché, c'est ce genre de marché qu'il faut aller chercher. Ce ne sont pas nos petits amis d'alentour, nos petits voisins. Il faut aller chercher les grands industriels. On parlait des Japonais tantôt, des gens qui cherchent une qualité d'environnement et d'investissement, de transport, etc. Alors, une bataille de campagne, cela me...

M. Garon: Comme vous le dites, le noeud ou l'épine dorsale, c'est le boulevard Métropolitain. Considérez-vous que ce qui est proposé dans le plan de transport du ministre pour le boulevard Métropolitain est suffisant?

M. O'Brien: Absolument pas. Je crois qu'en faisant ça, on ne reconnaît pas l'importance du nord-est, le Nouveau-Québec. Je crois qu'on vient d'isoler le Nouveau-Québec de l'île de Montréal, parce que la porte d'entrée est vraiment vers l'est. La porte d'entrée ne vient pas de la rive sud; la porte d'entrée ne vient pas du nord. La porte d'entrée vient de l'est. Je crois qu'il faut reconnaître l'importance de l'autoroute

Métropolitaine.

M. Garon: Par rapport à ce que la ville de Montréal a dit au sujet du boulevard Métropolitain, quelle serait votre réaction?

M. O'Brien: Je suppose qu'il faut que les politiciens appuient leur territoire qui est la CUM, l'île de Montréal et qu'il ne faut pas avoir trop de ponts entre les autres.

M. Garon: Non, on parlait de le refaire. Non pas le refaire comme... Il disait: Cela, c'est démodé. Il faut le refaire.

M. O'Brien: Le refaire, vous voulez dire. Je ne suis pas un ingénieur; je ne peux pas vous dire si ça coûterait 500 000 000 \$, 800 000 000 \$ ou 1 000 000 000 \$. Tout ce que je peux vous dire, c'est que, dans le moment, c'est une route de campagne. On peut la "patcher" autant qu'on veut, mais ce sera toujours une route de campagne.

M. Côté (Charlesbourg): Bien des campagnes seraient contentes de l'avoir!
(11 h 45)

M. O'Brien: Non, je ne pense pas. Non, pas celle-là. Elle commence à rouiller pas mal! Dans le contexte urbain de Montréal, c'est une route de campagne. Vous n'avez qu'à vous promener sur l'autre route 401, à Toronto. L'épine dorsale de Toronto, c'est l'autoroute 401, entre North York et Toronto 'centre, etc. Il y a douze voies de transport! Et pourquoi cette ville est-elle tellement en croissance? Parce qu'il y a un maudit bon système de transport, dans ce contexte-là, et on ne l'a pas.

M. Garon: Avez-vous étudié aussi, dans une perspective de libre-échange, que pour avoir un vrai plan de transport, il faudrait aussi regarder les connexions: le transport terrestre, le transport maritime, le transport ferroviaire, le camionnage et les interconnexions aériennes entre les différentes formules de transport? Là, j'ai l'impression qu'on a plutôt un plan de voirie.

M. O'Brien: Au Canada, on a un excellent système de transport. On est vraiment choyés de ce côté. On a un bon système de transport ferroviaire, un bon transport intervilles, etc. Là où on manque, comme beaucoup de villes américaines, c'est dans l'infrastructure de la ville même. C'est toujours plus facile de penser développer à l'extérieur de la ville, mais il faut aussi regarder l'investissement qu'on a fait sur l'île même. Je crois que la richesse de Montréal est le centre-ville et son île, et c'est ce qui attire les gens. Les investisseurs, quand ils viennent ici - je ne veux pas changer l'argument - de l'extérieur de Montréal, ils adorent notre ville, on a une ville très spéciale... absolument fantastique, on a un train de vie excep-

tionnel au centre-ville; on a un très bon système de transport, aérien, métro, etc. Là où on commence à tomber vraiment, c'est dans l'aspect du service urbain sur l'île même, comme le boulevard Métropolitain. Et je crois que c'est ce qu'il faut commencer à améliorer.

C'est facile de venir des États-Unis à Montréal, alentour de Montréal, mais de se rendre au centre-ville, ce n'est pas si facile que ça.

M. Garon: Vous avez dit que vous n'êtes pas ingénieur, mais vous, par rapport au boulevard Métropolitain, comme ingénieur, si vous aviez à le concevoir comme route, quelle serait votre perspective?

M. O'Brien: Je ne ferais pas une route élevée. On s'est aperçu que les routes élevées sont comme un mur de Chine. Je ne ferais pas de route élevée. Je ferais une route un peu comme... je ne dis pas comme l'autoroute 401 parce que c'est beaucoup trop large, mais ce genre de boulevard ouvert, avec des arbres, avec une qualité de vie alentour, etc. Il faudrait relier le nord et le sud du boulevard Métropolitain; ce sont deux villes totalement séparées, deux secteurs séparés. Je ferais quelque chose de qualité. Je ne ferais pas un autre boulevard Décarie parce qu'il y a du bruit, ce n'est pas plaisant de se promener sur le boulevard Décarie. Ce n'est pas nécessaire de faire une autoroute Ville-Marie, même si l'autoroute Ville-Marie sert bien le centre-ville. Je ferais plutôt une belle route ouverte avec une qualité d'environnement. Ce serait beaucoup mieux. Je ne sais pas combien plus cher ou moins cher ça coûterait, mais ce serait beaucoup mieux comme environnement et ça relierait mieux les deux secteurs, nord et sud, du boulevard Métropolitain. Cela continuerait à apporter beaucoup d'expropriations de chaque côté, mais c'est quand même excessivement important. Pour moi, c'est...

Le Québec se développe partout. Avant, le Québec se développait sur l'île et vers l'ouest; maintenant, il se développe partout. On parle de libre-échange et tout, ou une grosse partie de tout passera vers Montréal. Qu'on vienne de la ville de Québec ou de Rimouski, c'est quand même dans notre province. La ville de Montréal nous appartient à nous tous, et je crois que c'est important de reconnaître sa force et de ne pas l'affaiblir. Je ferais quelque chose dont on serait fiers: une belle autoroute, un beau boulevard. Je mettrais des fleurs, des arbres, des choses comme ça.

M. Garon: Je voudrais vous remercier de votre témoignage. J'ai aimé votre franchise et votre ton direct pour expliquer la vision. Au fond, on oublie trop que quand des gens, dans le monde, regardent, ils ne voient pas les patelins, ils voient... Montréal, pour eux, ce ne sont pas les municipalités qui existent pour nous autres,

mais...

M. O'Brien: Pour eux.

M. Garon: Non, c'est vrai, aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Le parti de Laval, le parti de la rive sud!

M. Garon: Bien non, ils ne voient pas des... ils voient... On est à Montréal. C'est comme des gens qui disent, par exemple, que l'université Laval, à Québec, ce n'est pas à Québec, c'est à Sainte-Foy; je vais vous dire que pour le monde de l'extérieur, c'est à Québec, même si c'est à Sainte-Foy, concrètement.

M. O'Brien: C'est un des gros problèmes qu'on a au Québec, ce genre de choses-là... Il faudrait se voir comme les gens nous voient de l'extérieur, au lieu de nos petites batailles entre cousins; on serait bien plus riches si on faisait ça.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. Je remercie les représentants de Devencore-Petro-Canada pour leur apport aux travaux de cette commission.

Sur ce, je demanderais maintenant au Parti lavallois de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît. À l'ordre, s'il vous plaît! Je demanderais maintenant au porte-parole du Parti lavallois de bien vouloir s'identifier et d'identifier les gens qui l'accompagnent, s'il vous plaît, pour le bénéfice des parlementaires.

Parti lavallois

Mme Roussin (Pierrette): Pierrette Roussin, chef du Parti lavallois. A ma droite, M. Ronald Bussey, conseiller en politique, directeur général du Parti lavallois et, à ma gauche, M. Bernard-André Genest, spécialiste en transport et président de la firme Alpha-Bêta-Gamma, de Laval.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, madame. Vous avez maintenant dix minutes pour présenter votre mémoire.

Mme Roussin: M. le Président, M. le ministre, mesdames et messieurs les députés. J'ai l'honneur de représenter ici le Parti lavallois et, conséquemment, une part grandissante des citoyens et citoyennes de la deuxième ville en importance au Québec. Je tiens à remercier cette commission d'avoir accepté de nous entendre malgré ce qu'il peut y avoir d'inusité à recevoir un parti d'opposition. N'étant pas une spécialiste des questions de transport mais une femme d'affaires, je me permettrai, lors de la période de questions, de consulter mes collègues au besoin.

Dès sa création, en septembre dernier, le Parti lavallois a placé le transport à Laval en

tête de ses priorités. Nous savons, en effet, que les Lavallois et les Lavalloises se disent, année après année, et ce, depuis 1980, très insatisfaits de leur service de transport en commun. Dès octobre, M. Genest et sa firme recevaient de nous le mandat de préparer un plan de transport pour Laval. Quelques semaines plus tard, nous décidions de demander à une autre firme de Laval, Sotar, de préparer un plan de gestion du territoire, le plan de transport devant, bien entendu, y être intégré. À la même époque, nous avons été appelés à prendre connaissance du plan de transport régional que vous rendez alors public. Nous avons applaudi à l'idée de considérer Montréal, la rive nord et la rive sud comme une région pour fins de transport. Nous nous sommes réjouis de constater que votre plan propose d'harmoniser le transport routier et le transport en commun et avons pris bonne note de votre ouverture à des changements pour mieux répondre à des besoins locaux.

Nous avons aussi des réserves. Tout en approuvant le principe de la construction d'un pont dans l'est, nous croyons que le prolongement de l'autoroute 25 doit servir le développement de l'est de Laval et non uniquement de voie de diversion du trafic lourd sur l'autoroute 440. Cette préoccupation et d'autres inscrites au mémoire que vous avez en main nous ont amenés à devancer quelque peu notre échéancier et à proposer cinq principes d'orientation du transport propre à Laval. Je me permets de les énumérer brièvement.

Premier principe: le développement du transport sur le territoire de Laval doit être basé sur les priorités de Laval. Deuxième principe: le développement du transport en commun à Laval doit s'articuler autour du concept du carrefour des transports. Troisième principe: le transport en commun joue un rôle de premier plan pour les échanges avec Montréal. Quatrième principe: oui à un pont dans l'est, mais à condition que cela soit intégré au développement de Laval. Finalement, le transport dans son ensemble doit s'harmoniser au plan de développement de Laval et non le contraire. Je me suis engagée devant la population de Laval - et je le fais aujourd'hui devant vous - à déposer, en avril 1989, un plan de transport complet, intégré à un plan de gestion du territoire. C'est un programme ambitieux, j'en conviens, et c'est pourquoi je me suis entourée des meilleures ressources qui m'assurent que cela est parfaitement réalisable.

C'est dans ce contexte que nous vous demandions de surseoir jusqu'au dépôt de ces plans à toute décision relative à Laval, mais les événements des dernières semaines, tout particulièrement les interventions du maire de Laval et de son fils, président de la Chambre de commerce de Laval, rendent cette demande encore plus pressante. En effet, M. le ministre, on est venu étaler devant vous des réponses *hypothétiques, non vérifiées, à des questions que*

l'on se garde bien de rendre publiques, et pour cause, car poser le problème du transport en commun à Laval en termes de monorail, de rail-bus ou de no-rail ne peut répondre qu'à une question. Parions qu'elle est à forte saveur **électorale** iste.

Je ne discuterai pas du mérite de ces projets. Qu'il suffise de dire que le monorail de Seattle, qu'on nous cite en exemple, se révèle, vérification faite, un vestige d'une exposition universelle d'un kilomètre et demi de long. Nous sommes persuadés qu'investir des fonds publics dans des études de faisabilité est non seulement prématuré, mais pernicieux. Dans la mesure où cela déterminera des axes de développement alors que ce devrait être l'inverse, l'administration de Laval sera renvoyée à ses devoirs.

Je suis consciente, M. le ministre, que ma prestation ici aujourd'hui n'a rien de spectaculaire. Non, je n'ai pas de recette miracle. Le Parti lavallois propose une démarche rationnelle, une approche logique. **Conséquemment**, nous répétons notre demande pour que toute décision au sujet du transport à Laval, qu'il s'agisse d'infrastructures ou d'études de faisabilité, soit suspendue jusqu'à ce qu'un plan en bonne et due forme soit déposé et entériné par un conseil municipal.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je veux remercier Mme Roussin. Même si on ne veut pas, par nos propos de part et d'autre, être à saveur électorale, je vais vous dire que la marge est très mince, merci.

Je veux les remercier **de** leur présentation. Le document est clair, à tout le moins sur le plan des orientations que vous souhaitez pour Laval, à partir des cinq principes évoqués. L'idée de votre plan de transport propre à Laval est une idée qui refait surface un peu partout dans les régions, que ce soit en Montérégie ou ailleurs, de façon à ce qu'on puisse avoir *un plan* intégré de transport qui desserve bien la communauté qu'on veut représenter.

Le deuxième principe que vous évoquez, les carrefours de transport. Je comprends que vous avez demandé une étude à des spécialistes qui devraient vous faire des propositions en avril. Mais, à ce moment-ci, serait-il possible d'en savoir un peu plus, d'avoir votre opinion sur ce que devrait être un carrefour de transports? À Laval, dans ce cas-ci, mais il en existe ailleurs aussi? Est-ce que dans votre esprit, un carrefour de transport signifierait une gare intermodale où différents modes de transport pourraient se rabattre et faire en sorte que les citoyens puissent avoir cette connexion avec d'autres réseaux de transport?

(12 heures)

Mme Roussin: C'est *un* lieu servant de point

principal de correspondance pour rendre plus efficace et moins pénible le changement de mode que les voyageurs doivent prendre. C'est un carrefour où il y a les taxis, tous les services. La ville de Laval avait déjà dépensé 14 000 000 \$ sur le boulevard Henri-Bourassa, à Montréal. Je veux dire qu'on aurait pu en avoir à Laval, pour nous-mêmes, et cela aurait été déjà plus vite.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je comprends c'est que le principe d'une gare intermodale, que ce soit pour taxi, autobus ou, éventuellement, peut-être...

Mme Roussin: Le métro.

M. Côté (Charlesbourg): Le métro, ou peut-être même, parce que je n'élimine pas la possibilité, même si on va toucher des cordes sensibles un peu... Le monorail, pour nous, n'est pas une solution qui doit être éliminée, mais qui doit être analysée rapidement parce qu'on va passer dans la deuxième génération de transport. Je parle de monorail parce que vous y avez fait allusion. Cela peut être ce qui existe à Grenoble, qui, finalement, s'apparente à cette technologie de monorail ou des SLR. Je comprends qu'en parlant de monorail à ce moment-ci, je ne voudrais pas qu'on fasse allusion à un projet précis, mais davantage à la technologie sur rail qui fait en sorte qu'on a l'impression que les coûts seraient beaucoup moins élevés pour desservir un plus grand territoire.

Lorsqu'on parle de carrefour de transport, je trouve l'idée intéressante, dans le sens que cela devient un carrefour où, éventuellement, un monorail peut arrêter pour faire la connexion, par la suite, soit avec le métro, l'autobus ou le taxi. Donc, l'intermodalité devient extrêmement importante. Alors, dans cet esprit, est-ce que vous repoussez l'idée possible d'utiliser un train de surface? D'autres gens sont intervenus, pour ce qui est des Laurentides, en parlant de la voie ferrée qui, de Sainte-Thérèse, transite vers le nord et vient vers le centre-ville en allant vers Laval. Est-ce que vous éliminez dans votre esprit cette possibilité de monorail, de train de surface, de train de banlieue, ces choses-là?

Mme Roussin: Non. Il y a une chose aussi, c'est parce que le monorail, surtout sur le boulevard des Laurentides, c'est un désastre urbain. Vous savez, Laval, les bâtisses en hauteur, les petites bâtisses... J'ai un expert avec moi et j'aimerais lui laisser la parole.

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

M. Genest (Bernard André): M. le Président, M. le ministre, mesdames et messieurs. Pour répondre à la question, M. le ministre, N est bien clair que quand on prépare un plan de transport, on n'exclut pas a priori certaines

solutions technologiques et surtout on n'exclut pas a priori des solutions technologiques qui peuvent avoir des intérêts au point de vue de leur coût de mise en oeuvre ou d'exploitation. Alors, naturellement, on va prendre en considération les technologies qui devraient être les plus appropriées.

Si vous me le permettez, M. le ministre, je pense que, d'abord, regarder une technologie et, ensuite, se poser la question si elle est faisable, c'est prendre le problème à l'envers. Je m'explique. On sait qu'un monorail, pour reprendre votre exemple, M. le ministre, c'est une technologie faisable; on le sait, mais ce n'est pas là la question. La question n'est pas de savoir si le monorail est faisable. La question est de savoir: Est-ce qu'un monorail, un train de banlieue, un autobus bimode ou le prolongement du métro, c'est la meilleure façon de résoudre les problèmes de transport particuliers à Laval? Est-ce que c'est la meilleure façon de favoriser le plan de développement de Laval? C'est cela, M. le ministre, avec tout le respect, la question fondamentale. J'insiste et je crois que le problème doit être pris par ce bout et non pas par l'autre.

Vous avez, M. le ministre, fait allusion à une panoplie relativement large de moyens de transport. Étant dans le domaine depuis longtemps, nous sommes sensibles à l'existence de toutes ces solutions possibles, mais notre point de vue, comme consultants en transport pour le Parti lavallois, est d'abord de bien identifier les problèmes et les besoins, et c'est par là que nous allons commencer.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je comprends et vous me corrigerez, c'est que cela transcende dans le mémoire à tout le moins. Est-ce que je saisis bien votre idée en disant que cela doit d'abord être un plan de transport pour Laval, mais pas un plan de transport pour Montréal? En tout cas, cela me semble, et vous l'avez évoqué ou effleuré, cela me paraît être très présent dans votre présentation. Est-ce que vous croyez qu'il est possible de réaliser un plan de transport pour Laval qui ne tienne pas compte de la problématique particulière, d'abord, de l'île de Montréal, parce que c'est d'abord elle qu'il faut régler comme problème?

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

M. Genest: M. le ministre, il est bien sûr qu'on ne peut pas imaginer Laval accrochée à un dirigeable quelconque. Laval fait partie Intégrante de la ville de Montréal. Quand on parle des besoins de transport de Laval, il est très évident qu'il y a une partie importante de ces besoins de transport qui est reliée de façon très intime à Montréal et qu'en regardant les besoins de transport de Laval, on va de toute évidence découvrir qu'une part importante des déplacements sont des déplacements vers Montréal, qu'N

s'agisse de déplacements pendulaires pour fins de travail, qu'il s'agisse de déplacements à des périodes différentes pour toutes sortes d'autres fins, pour se procurer, à Montréal, des services qui n'existent pas à Laval. On va trouver aussi qu'il y a certains besoins de transport de Laval qui sont en provenance de Montréal et on va trouver aussi qu'il y a des besoins de transport interne. L'orientation de notre plan de transport sera de dire: La priorité, c'est selon les besoins des résidents de Laval, et on adaptera les solutions en fonction de la nature de ces besoins-là. Il est bien clair qu'il y en a qui sont tout à fait reliés à Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): L'impression que j'avais en le lisant, c'était un plan de transport pour Laval, mais je comprends, à la suite de l'explication, que cela devrait davantage être complémentaire. Est-ce que je me trompe? Évidemment, la problématique de transport est à Laval, mais elle est aussi beaucoup sur l'île de Montréal, dû au fait qu'on disait que 170 000 personnes doivent transiter chaque jour des banlieues vers le centre-ville pour y travailler. Donc, il faut à tout le moins s'assurer que ces transports soient complémentaires.

Mme Roussin: Le monorail, cela en prend juste 7000, M. Côté.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

Mme Roussin: Le monorail, c'est juste 7000.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais en tout cas... Sauf que le monorail, qu'il soit à Laval, qu'il ait un point de chute à un carrefour que vous désignez à Laval ou que ce soit un autre carrefour que l'île de Montréal, il devra nécessairement aller à un carrefour. Dans ce sens-là, sur le plan de la complémentarité des systèmes de transport, cela m'apparaît extrêmement important. Quand j'ai dit 170 000, vous aurez compris facilement que je ne disais pas qu'il y en avait 170 000 qui viennent de Laval, parce qu'on va avoir des problèmes tantôt. Cela doit être désert le jour si c'est cela. Il y a une partie de ces travailleurs qui peuvent venir du nord, des Laurentides, de la rive sud comme de Laval aussi.

M. Bussey (Ronald): Je voudrais juste ajouter, M. le ministre, que le problème majeur à Laval, étant donné qu'elle est la deuxième plus grande ville du Québec, c'est qu'on n'est pas capable, à Laval, de se transporter dans Laval. Si on était capable d'avoir un service à Laval pour les Lavallois et, deuxièmement, avoir des carrefours qui pourraient justement emmener les gens à Montréal plus rapidement. Le problème majeur de notre plan et la raison pour laquelle on a décidé de faire un plan de transport pour Laval, c'est tout simplement parce qu'on a

maintenant un hôpital, un cégep, on a des choses, et les gens ne sont pas capables de voyager. Tous les gens de Laval sont obligés de passer par Montréal pour revenir à Laval. On pense que c'est illogique au départ. Alors, c'est surtout cela qui est notre priorité, c'est un plan à Laval et intégré à un plan d'aménagement de territoire. Tantôt, on va peut-être parler de la 25, mais c'est aussi important que vous sachiez que l'est de Laval est la zone agricole de Laval. Construire une autoroute et un pont, ça peut être logique pour autant que ce soit aménagé avec le secteur qui est là.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous comprends très bien lorsque vous évoquez cela. La 25, j'en parle depuis longtemps. Quant à moi, j'y crois. Ce que j'ai compris, c'est qu'il n'y a pas mieux que les agriculteurs pour défendre l'agriculture. Il n'y a pas un parti politique qui peut mieux défendre l'agriculture que les agriculteurs. Quant aux agriculteurs, ils ont déjà décidé avec la ville de Laval de définir le territoire qu'ils voudraient protéger. Dans ce sens-là, il l'est. Ce n'est pas mon problème si cela a été mal négocié, mais c'est l'UPA qui l'a négocié avec la ville. Dans ce sens-là, il est bien clair que le territoire qu'on veut développer maintenant, c'est le territoire qui reste et que la 25 doit servir à cela. Dans ce sens-là, à tout le moins au niveau du plan de transport pour Laval - de toute façon je pense que c'est un choix qui est loin d'être mauvais, tout le monde en veut - est-ce que, dans ces conditions-là, vous allez privilégier le transport en commun par rapport au réseau routier pour les déplacements des Lavallois?

M. Bussey: C'est sûr que dans notre plan de transport, on va définitivement privilégier le transport en commun d'abord et le service routier, en second, pour Laval. On pense que ce qu'on devrait avoir en majeure partie à Laval c'est le transport en commun.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends que vous allez quand même poursuivre vos études et que si vous les aviez, vous les auriez déposées. Je comprends ça. Est-ce qu'à ce moment-là un accent serait mis sur le transport en commun qu'on peut qualifier de lourd, de style métro, ou si ce serait une panoplie de services qui pourraient passer de l'autobus au métro?

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

M. Genest: On va quand même essayer de trouver le système qui va donner la meilleure qualité de services à la population. C'est ce qui va guider notre choix.

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

M. Garon: Merci, M. le Président. J'ai été étonné, Mme Roussin, M. Bussey et M. Genest, que le ministre ne souligne pas une victoire électorale que vous avez remportée pour un siège, je pense, dimanche dernier. Le ministre aime parler des élections partielles au Québec, mais au niveau municipal... La question que je voudrais vous poser et je vais vous dire pourquoi je vais la poser, parce que...

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, je voulais le souligner en partant pour corriger, parce que dans le mémoire c'est écrit un siège et, à ce que j'ai compris, c'est deux.

M. Bussey: On a eu la chance d'en avoir un deuxième depuis dimanche.

M. Garon: Ce que je voulais vous demander, c'est que lorsqu'on nous présente ce qui se passe à Laval, cela a toujours l'air de l'unanimité. Il y a eu une élection et votre parti de l'opposition a remporté un siège, cela veut dire qu'il n'y a pas nécessairement unanimité. J'aimerais savoir à quel point la question du transport a été un enjeu dans cette élection. Est-ce que ça été un enjeu ou si cela n'était pas majeur dans l'élection?

M. Bussey: Non, cela n'a pas été...

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

M. Bussey: Il faut être honnête. Cela n'a pas été un enjeu nécessairement majeur, mais il y a peut-être un vent de changement. En tout cas, on ne veut pas parler trop trop de politique, mais il y a eu un vent de changement, à un moment donné, qui s'annonçait à Laval. Mais, cela n'est pas nécessairement à cause du plan de transport que nous amenons et à la question du monorail que le maire Lefebvre amène. Cela n'a rien à voir avec l'élection partielle qui a eu lieu dimanche.

M. Garon: Non plus. Ce que vous avez dit sur le monorail, j'avais oublié cela, mais à Seattle, vous avez raison, c'est cela. À Seattle, le monorail est un vestige de l'exposition qui a eu lieu à cet endroit et ce n'est pas majeur dans le système de transport. J'aimerais vous demander - vous aviez commencé à élaborer cela à la fin de votre intervention et à la suite des questions du ministre - comment vous voyez les priorités pour ville de Laval et les nouveaux liens avec Montréal et le transport à Laval.

M. Bussey: Je pense que Laval, c'est grand, c'est une grande ville. On pense qu'il faudrait des carrefours de transport dans plus d'un secteur ou plus d'un endroit. On prévoyait vaguement étudier la possibilité d'avoir au moins un minimum de deux carrefours de transport; un service rapide pour relier Laval avec Montréal

et, dans ces carrefours, un genre de transport qui pourrait relier certains secteurs de la ville de Laval. Mais c'est sûr qu'aujourd'hui, cela a tenté Mme la présidente d'arriver avec un téléphérique et de dire: Voici, nous suggérons un téléphérique. Cela fonctionne l'hiver. Cela coûte moins cher qu'un monorail. Mais ce n'est pas ça qu'on a décidé de faire. On a décidé d'investir des sous et de faire faire une étude pour un plan de transport dans Laval parce que c'est le problème depuis 1971.

Depuis la fondation de la CTL à Laval c'est le problème majeur. Quand vous faites des sondages à Laval, c'est effectivement le problème majeur qui ressort, le transport en commun. Les gens sont vraiment insatisfaits avec ce qu'ils vivent depuis 20 ans. Alors, on pense que la raison c'est tout simplement qu'il n'y a pas de plan de transport pour Laval. C'est-à-dire que vous avez des zones urbaines, vous avez des zones agricoles, ce n'est pas le même transport qui devrait être inséré que dans les zones urbaines. C'est tout ça qu'on voudrait étudier pour arriver peut-être avec une possibilité de deux carrefours, un moyen rapide pour Montréal et un moyen de service plus rapide dans des zones urbaines et un peu moins rapide dans les zones agricoles. Alors, c'est à peu près l'ensemble.

M. Garon: Est-ce que vous avez des données sur la proportion de la population de Laval, la main-d'oeuvre active qui travaille à Laval et de la partie qui travaille à Montréal et leur localisation à Laval?

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

M. Genest: M. le député, il...
(12 h 15)

M. Garon: Je vais vous dire pourquoi je pose la question. C'est parce que lorsque la ville de Laval est venue, elle nous a dit que le gros de la population qui se déplaçait vers Montréal était de l'ouest et, en même temps, je cherchais la cohérence entre le fait de développer les moyens dans l'est.

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

M. Genest: En réponse à la question, M. le député, oui, il existe des données. Il existe de nombreuses données qui ne sont pas toujours aussi à jour qu'on pourrait le souhaiter. Nous espérons beaucoup, pour mettre la dernière touche à notre plan de transport, que les données de l'enquête de la STCUM de 1987 soient disponibles, parce qu'il est bien clair qu'entre 1982 et 1987, dans une ville comme Laval, il s'est produit des développements structurels importants qui ne sont pas sans avoir des effets significatifs sur la nature des déplacements. Donc, M. y a des données et on espère avoir les toutes dernières pour nous rapprocher

le plus possible de la réalité.

M. Garon: En termes de nombre, quel est le pourcentage de gens qui travaillent à Laval? On a souvent l'impression, quand on en entend parler, qu'il y a quelque chose qui... J'écoutais les propos qu'on tenait devant nous. On disait: Les industries vont s'installer à Laval. J'imagine que, s'il y a beaucoup d'industries à Laval, c'est parce qu'il doit y avoir des Lavallois qui y travaillent. Ce ne sont pas des gens de Montréal qui s'en vont là, puisqu'on dit que les gens de Laval aussi vont travailler à Montréal. Il serait intéressant de savoir quelle est la proportion des gens qui travaillent sur l'île, donc qui ont besoin de moyens de communication avec l'île, par rapport à ceux - je ne parle pas de ceux qui vont magasiner - qui vont travailler à Montréal.

M. Bussey: On parle de 30 % à 33 % des gens de Laval qui y travaillent. C'est déjà le tiers des travailleurs qui travaillent à Laval. Les problèmes de transport de Laval. Il faut aussi dire qu'à Laval tous les gens ont deux voitures et même trois maintenant, parce qu'il n'y a pas de transport en commun comme tel, effectivement. Il y a même des gens qui vont au cégep de Bois-de-Boulogne de Montréal pour ne pas aller au cégep de Laval, parce qu'ils sont obligés de passer par Henri-Bourassa pour revenir à Laval. Alors, rendus à Henri-Bourassa, ils décident de continuer à Bois-de-Boulogne, situé à un demi-mille, plutôt que de revenir à Laval. C'est ça le problème qu'on a. C'est comme la Cité de la santé de l'ouest ou de l'est de Laval, à l'autre bout. Pour y aller, on parle d'un trajet d'une heure et quart ou d'une heure et demie en autobus, et de trois autobus à des endroits. C'est ça qui est peut-être inimaginable.

M. Garon: Sur la question du transport, sentez-vous que les consensus sont faits ou que la discussion est en train de se faire?

M. Bussey: Vous faites allusion à Laval?

M. Garon: Oui.

M. Bussey: Ah non, le problème, à Laval, c'est ceci. Depuis 1971, il n'y a jamais personne qui a fait une étude ou qui a dit: Bien, voici les problèmes de transport et voici les solutions. Cela n'existe pas. Il n'existe aucun *plan* de transport à Laval; ça n'existe pas et ça n'a jamais existé. Autrement dit, quand on décide de faire un monorail, un métro, ou de dire: Bien, on s'en vient avec une voie réservée sur le boulevard des Laurentides, on fait ça.

On a décidé d'investir 14 000 000 \$ sur Henri-Bourassa à Laval, il y a environ quatre ans, pour faire une station, un carrefour, et aujourd'hui, quand on parle de faire peut-être un carrefour à Laval, je me dis: Pourquoi avoir invest/ 12 000 000 \$ à 14 000 000 \$ pour en

faire un qui a occasionné peut-être trois minutes de marche aux gens de Laval, de Henri-Bourassa à l'autre station de métro? C'est ça qui est impensable. On fait à peu près ce qui se fait pour les trous dans les rues, on "patche" des bouts de transport. Un plan cohérent pour Laval n'existe pas à l'heure actuelle et nous pensons pouvoir arriver avec un plan au printemps.

M. Garon: Vous disiez qu'il n'y a pas vraiment de transport en commun organisé?

M. Bussey: Il y a un transport en commun, mais il n'y a pas de plan pour ce transport en commun. Donc nous bouchons tout le temps les trous. Il n'y a pas de plan en tant que tel.

M. Garon: Il n'y a pas de plan d'ensemble du transport en commun sur l'île?

Mme Roussin: C'est ça, il n'y a pas de plan d'ensemble.

M. Garon: Qu'y a-t-il?

M. Bussey: Il y a une commission, la Commission de transport de Laval, mais je parlais d'un plan qui, autrement dit, illustrerait comment on pourrait desservir la Cité de la santé, le cégep, les axes des centres commerciaux ou des choses comme ça. Cela n'existe pas dans le moment. Il y a un mode de transport qui fait tous ces services mais qui n'est pas cohérent, qui n'a pas étudié toutes ces données.

M. Garon: En fonction des besoins locaux. Ça n'a pas de bon sens.

M. Genest: Pour compléter la réponse, M. le député,...

M. Garon: Oui.

M. Genest:... en fait, traditionnellement les seuls besoins de transport en commun à Laval étaient des besoins de liaison avec Montréal et, au fur et à mesure que se sont développés des besoins de déplacement intra-Laval de plus en plus importants, les services de transport en commun ont connu quelques ajustements locaux mais ils n'ont jamais été repensés en fonction de nouveaux besoins, et ceux-ci deviennent de plus en plus importants. Il faut donc que le tout soit repensé et qu'on planifie en fonction de la situation actuelle et pour l'avenir.

M. Garon: Maintenant, pour ce qui est du monorail, est-ce que cela a été approfondi, ou si c'est quelque chose qui est arrivé un peu...

M. Genest: C'est arrivé très subitement.

M. Garon: C'est arrivé très subitement ici en commission parlementaire, mais chez-vous?

M. Genest: Chez nous aussi, à Laval, c'est arrivé très subitement.

M. Garon: Oui?

M. Genest: Oui. Il n'y a pas eu d'étude de faite. D'ailleurs, le maire l'a dit, et il reviendra avec une étude parce qu'il n'y a rien de fait. C'est une pensée, ils sont venus ici avec cela.

M. Garon: Il n'y a pas eu d'étude, d'aucune façon?

M. Genest: Non.

M. Garon: Il n'y a pas eu de débat dans la population non plus.

M. Genest: Non, du tout.

M. Garon: Maintenant, au sujet de la route 25...

Le Président (M. Saint-Roch): Une dernière question, M. le député de Lévis.

M. Garon: L'autoroute 25 et le pont. Vous avez aussi commencé à en parler. Et vous êtes les premiers, par exemple, à mentionner que les avantages ne sont pas tellement évidents, de voir passer là des camions qui passent ailleurs actuellement, parce qu'on dit qu'actuellement sur le boulevard Métropolitain, 85 % des camions qui y passent, le font parce qu'ils viennent de Montréal ou vont à Montréal, ils n'ont pas le choix. Vous mentionnez dans votre mémoire que vous ne voyez pas l'intérêt de faire dévier par Laval des camions qui n'ont pas affaire chez vous. S'ils n'ont pas affaire là actuellement, pourquoi les faire passer par Laval? J'avais souligné cette question en commission parlementaire, et je me disais qu'il était peut-être mieux de faire passer les camions à un endroit où ils dérangeaient moins ceux qui n'ont affaire nulle part, qui ne font que transiter. Au point de vue de la route 25 et de l'autoroute, y a-t-il eu à Laval, des études faites sur les usagers de ces équipements, qui sont mentionnés dans le plan de transport du ministre?

Le Président (M. Saint-Roch): Brièvement, M. Genest.

M. Genest: À notre connaissance, il n'y pas eu d'étude de faite, et s'il y en a eu, elles n'ont jamais été rendues publiques, pour Laval.

M. Garon: Il y a eu une pétition, mais pas d'étude.

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

Sur ceci j'aimerais remercier Mme et MM.

du Parti lavallois, pour leur contribution aux travaux de cette commission.

Je demanderais maintenant aux représentants de la ville de Deux-Montagnes de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

Permettez-moi dans un premier temps de vous souhaiter la bienvenue. Je vous demanderais dans un deuxième temps de bien vouloir vous identifier pour le bénéfice des parlementaires.

Ville de Deux-Montagnes

M. Bergeron (Jean-Guy): Voici, je suis Jean-Guy Bergeron, maire de la ville de Deux-Montagnes. Je dois dire que ce matin je suis ici comme maire de la ville de Deux-Montagnes, mais aussi pour représenter la MRC de Deux-Montagnes. En fait j'aurais aimé avoir avec moi le maire de Saint-Joseph-du-Lac, mais comme tout le monde le sait, ce sont des gens en moyens et ils préfèrent la chaleur du sud à notre froidure du Québec.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors vous avec dix minutes, M. le maire, pour présenter votre mémoire.

M. Bergeron: Merci. Alors, M. le ministre, M. le Président, mes chers amis, je voudrais tout d'abord vous remercier d'avoir bien voulu accepter de m'entendre ce matin. En fait, je suis un des rares, et peut-être le seul, depuis que la commission parlementaire a débuté il y a quinze jours, à ne pas faire de demande.

Je voudrais, avant de commencer, remercier le ministre et la commission parlementaire pour avoir tenu parole. Ce que je veux dire, je suis moi-même un politicien et nous sommes tous des politiciens, mais je dois avouer que pour une des rares fois, le ministère des Transports a tenu parole, et c'est assez rare, dans le dossier du transport dont je m'occupe depuis quinze ans.

On nous avait promis une commission parlementaire en 1987, on nous avait promis une réponse en 1988, et on nous avait promis celle-ci. Je voudrais remercier tous les membres de la commission, et je dois dire que je pense que c'est quelque chose de nouveau au ministère des Transports.

En fait, je ne vous lirai pas le mémoire. Je suppose que vos officiers l'ont disséqué ou l'ont résumé. Comme je viens de dire, et je pense que tout le monde est au courant, la MRC de Deux-Montagnes est pleinement satisfaite de la décision du ministre des Transports, le 10 août dernier, lorsqu'il a annoncé que la priorité no 1 dans le transport collectif était la modernisation de la ligne Montréal-Deux-Montagnes, je suis ici non pas pour plaider, mais pour m'assurer que tout va bien continuer.

J'aimerais dire qu'il y a trois points que je voudrais présenter très brièvement. En fait, ce ne sont pas des inquiétudes, mais après avoir travaillé si longtemps dans le dossier et au

moment où le dossier, comme le ministre l'a dit il y a quinze jours et il l'a répété encore ce matin - c'est enregistré, j'en suis certain - est coulé dans le ciment, il y a trois petits points que je voudrais vous souligner et qui me chicotent un peu. C'est la superstructure régionale de transport, le fardeau fiscal et la gare intermodale à Deux-Montagnes.

Une superstructure régionale. Le ministre, lors de différentes entrevues, a dit qu'il avait l'intention de mettre en place une superstructure régionale de transport. Cela m'inquiète un peu parce qu'on connaît tous la position de la ville de Montréal vis-à-vis des trains de banlieue et, d'un autre côté, on a l'expérience de ce qui est arrivé en Ontario. En 1964 - cela me fait toujours de la peine de revenir à l'Ontario, mais au Québec on est bien parti, on va continuer - le premier geste que le gouvernement de l'Ontario a posé, lorsqu'il a décidé d'aller de l'avant avec les trains de banlieue, cela a été de nommer deux commissions absolument séparées. Il y avait la commission qui s'occupait du "Toronto Métropolitain", du métro de Toronto, et une commission qui s'occupait des trains de banlieue. Alors, lorsque le ministre parle d'une superstructure régionale de transport, comme membre de la MRC de Deux-Montagnes ou comme maire de Deux-Montagnes, cela me fait un peu peur si jamais on siègeait à cette commission avec des gens aussi puissants que la ville de Montréal, Laval, de la rive nord ou de la rive sud.

À ce moment-là, je me demande si ce serait une bonne chose parce que vraiment, ceux qui veulent développer le métro et ceux qui veulent développer les autoroutes ont une certaine orientation, tandis que ceux qui veulent développer les trains de banlieue ont une autre orientation. Comme je le dis dans mon mémoire, je pense que les petits seront assis avec les gros, et on sait qui sont les petits, et on aurait peur de se faire manger.

Pour la superstructure régionale, c'est un peu le message que je voulais présenter au ministre et à tous les membres de cette commission.

Le deuxième point, c'est le fardeau fiscal. Soyez sans crainte, on n'a pas changé d'idée. On a posé cette question il y a un an: Est-ce que la MRC de Deux-Montagnes, comme tous les citoyens qui seront impliqués dans la modernisation de la ligne Montréal-Deux-Montagnes, sera prête à fournir un effort fiscal? C'est bien entendu. La position n'est pas changée. Elle sera peut-être assouplie, je ne le sais pas. Il n'y a rien de concrétisé encore. Enfin, c'est un problème qui nous chicote un peu, c'est sûr. Je suis peut-être un peu avant-gardiste lorsque je pose cette question-là.

Le seul point que je voudrais retenir du sujet du fardeau fiscal, c'est que le ministre, à différentes occasions, lorsqu'on s'est rencontrés à Québec ou à Montréal, a toujours souligné qu'il cherchait un quatrième partenaire dans le

fardeau fiscal. C'est peut-être la raison pour laquelle je viens aujourd'hui lui demander s'il a repensé à ce quatrième partenaire dans le fardeau fiscal. C'est bien entendu qu'il n'est pas question pour nous, de la ligne Montréal-Deux-Montagnes, ou des autres municipalités concernées, de reculer. Lorsqu'on a des améliorations, il faut s'attendre à en payer le prix. Le ministre est au courant, et les membres de cette commission près du comté de Deux-Montagnes sont certainement au courant, que depuis deux ans nous avons eu, pas un schisme de la CIT, mais deux CIT dans Deux-Montagnes, la CIT de Saint-Eustache et la CIT de Deux-Montagnes.

(12 h 30)

Je dois vous dire que depuis que nous sommes en opération, la CIT de Deux-Montagnes a triplé et quadruplé l'achalandage qui se faisait. Qu'est-ce que cela a à faire avec le fardeau fiscal? Plus il y a de gens, plus il faut d'autobus et un meilleur service. La MRC de Deux-Montagnes a été consentante et nos concitoyens sont consentants à payer davantage pour avoir un meilleur service. Je pense qu'il en sera de même avec la modernisation des trains de banlieue. La question que je voulais souligner au ministre, c'est celle du quatrième partenaire dont il nous a parlé à l'occasion de nos rencontres.

Mon troisième point, en terminant, c'est un point assez particulier. Il est assez rare que quelqu'un vous dise: Je m'en vais vous voir pour vous faire économiser de l'argent. En tout cas, c'est le point de vue du maire de Deux-Montagnes. C'est la gare régionale de la ville de Deux-Montagnes.

Je sais que lorsque le ministre a fait sa présentation le 10 août 1988, il était écrit à la page 134 de son rapport que trois gares régionales seraient construites ultérieurement: une au sud de l'autoroute 640 dans Deux-Montagnes, une à Bois-Francs et une près de la route 13. La raison pour laquelle je viens plaider: s'il était possible d'activer le projet d'une gare régionale à Deux-Montagnes, car tout est en place, M. le ministre, et cela est assez rare. Lorsque vous décidez de construire des autoroutes, lorsque vous décidez de construire quelque chose, il y a toujours des problèmes de toutes sortes, par exemple des expropriations, des complications, etc., tandis que, dans le comté de Deux-Montagnes, toutes les infrastructures sont là. Je voulais le souligner ce matin, le dire, car si jamais c'était l'intention du ministère des Transports d'aller de l'avant... Je n'apprendrai rien au ministre en lui disant que les terrains choisis appartiennent au ministère des Transports. Je pense que c'est déjà un point assez important. Ensuite, tous les embranchements sont là: la route 640 est-ouest, le boulevard Deux-Montagnes, etc. En conclusion, il faut dire, comme je le mentionnais au début, que les relations pour les développements de la ligne Montréal-Deux-Montagnes sont déjà en marche. Nous avons eu, M. le ministre, beaucoup de

réunions avec vos fonctionnaires, ça va de l'avant et tout va très bien.

Voilà, c'était mon message. C'est peut-être un message un peu partisan que je fais à la fin, pour ce qui est de la gare régionale, mais je dois dire qu'on n'a pas souvent l'occasion de vous rencontrer. Ce n'est pas que vous vous cachez, c'est que vous êtes bien occupé. Alors, on profite de l'occasion pour vous faire le message. Je pense que vos fonctionnaires sont au courant que ce serait peut-être une bonne idée que celle d'aller de l'avant avec la gare régionale à Deux-Montagnes. Cela augmenterait énormément l'achalandage et serait profitable, quelques années d'avance, au développement industriel, commercial et résidentiel du comté de Deux-Montagnes. Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le maire. Je vais maintenant reconnaître M. le ministre. Nous accordons dix minutes à chacune des formations politiques.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je veux remercier M. le maire qui est un intéressé à la cause depuis déjà de nombreuses années. Si mon souvenir est fidèle, c'est en mars 1987...

M. Bergeron: Le 12 mars.

M. Côté (Charlesbourg): ...le 12 mars 1987 que je me suis rendu à Deux-Montagnes et qu'on a échangé nos vues avec toute une table d'intervenants, candidats potentiels à différentes élections, maires en place, bref toute une série de personnes qui étaient là et qui s'intéressaient au train de Deux-Montagnes.

M. Garon: Est-ce qu'ils vont faire un parc à l'endroit où vous avez posé les pieds?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon: Pas encore?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de danger. Je ne suis pas assez pesant pour que ça s'imprègne dans le sol; ce n'est pas comme le député de Lévis. Et même l'ex-député de Deux-Montagnes était là...

M. Bergeron: M. Pierre de Bellefeuille.

M. Côté (Charlesbourg): ...et il avait trouvé que l'actuel ministre des Transports avait de l'ouverture. Imaginez-vous ce qu'il doit penser aujourd'hui que le gouvernement a confirmé des intentions maintes fois manifestées et réitérées par les gouvernements qui nous ont précédés.

Ceci étant dit, je savais un peu ce que vous alliez nous dire de par le mémoire, mais aussi pour avoir regardé ce qui se passe dans les journaux. Vous avez pris bien soin de faire

partager à votre population, par l'entremise des médias, les quatre points de vue que vous venez d'évoquer.

Commençons par l'ORT, l'Organisme régional de transport. J'ai acquis, au fil des mois et des ans, la profonde conviction que pour mieux desservir la population, un organisme régional de transport était nécessaire, et cela, pour l'ensemble des gens, peu importe d'où ils viennent. Plusieurs démonstrations nous ont été faites des difficultés qu'éprouvent les gens des couronnes à aller là où ils veulent avec un moyen de transport en commun qui est très largement subventionné par le gouvernement du Québec. Là-dessus, je pense qu'on va y aller, on va même - je l'ai dit, je le répète - l'imposer, si jamais il y avait des réticences, mais il faut avoir à l'esprit ce que vous avez évoqué: il ne faut pas que le petit, au bout de la ligne, soit littéralement noyé et que son opinion ne sorte à peu près pas prise en considération. Vous avez fait cette relation du petit et du gros. Mais cette relation du petit et du gros n'a pas empêché de prendre une décision favorable au petit, donc, à la modernisation du train de Deux-Montagnes. C'est peut-être une source d'espoir d'être mieux compris.

M. Bergeron: Cela l'est.

M. Côté (Charlesbourg): Je sais que l'inquiétude, dans la mesure où il y a et où il y aura intégration du train Deux-Montagnes dans l'opération de la STCUM ou, éventuellement, de l'Organisme régional de transport, que l'inquiétude est que les citoyens en fassent les frais. Le ministère a quand même l'expérience de Montréal-Rigaud qui l'inspire, et je pense que nous prendrons les mesures nécessaires pour éviter que ce soit les gens en bout de ligne qui en fassent les frais. Mais l'Organisme régional de transport est extrêmement important.

M. Bergeron: En fait, est-ce que...

M. Côté (Charlesbourg): Oui?

M. Bergeron: Depuis quelques mois, je pense que vous allez être d'accord avec moi, on a senti un changement d'orientation de la part de la ville de Montréal vis-à-vis des trains de banlieue.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Bergeron: Je pense que nous avons tous senti cela, depuis un mois avant que vous exposiez votre programme du transport en commun dans le grand Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): Si on fait le pari du transport en commun à Montréal comme dans la communauté urbaine, ce n'est pas juste le métro; il y a des trains de banlieue qui font

partie du transport en commun, aussi. Alors, dans ce sens, on ne peut pas parler des deux côtés de la bouche en même temps. Dans ce sens, ça m'apparaît extrêmement important, et c'est là pour demeurer.

Cependant, différents intervenants des Laurentides sont venus nous dire qu'il y avait énormément de difficultés à établir des relations à l'intérieur de la région des Laurentides, et qu'eux souhaitaient un plan de transport pour la région des Laurentides. C'est davantage là-dessus que j'aimerais avoir votre opinion. On évoquait le temps de parcours qu'il fallait à quelqu'un pour aller de Deux-Montagnes à Saint-Jérôme: ça prenait un temps absolument épouvantable, avec des coûts pas très abordables, non plus. Est-ce que, selon vous, il est possible d'envisager que, dans une deuxième étape, on pourrait penser à un plan de transport pour l'ensemble de votre région?

M. Bergeron: En fait, si vous vous souvenez bien, M. le ministre, lorsque nous avons présenté le rapport, en 1987, il y avait la ville de Saint-Laurent, celle de Mont-Royal, etc., et j'étais leur porte-parole. À ce moment-là, j'avais commencé à dire: Bien écoutez, M. le ministre, si vous voulez être conséquent avec non pas vos promesses électorales, mais les promesses électorales des deux partis, un jour, ça devrait se rendre à Mirabel. Vous m'avez alors dit: Oups! M. le maire, si vous voulez, cet après-midi, on va se rendre jusqu'à Deux-Montagnes. Donc, c'est bien sûr... Est-ce que vous voulez parler du rail-bus, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que je pense que... Non, pas uniquement de cela, mais aussi de l'obligation que chacun des CIT sur le territoire des Laurentides puisse avoir une vision globale du transport, à l'intérieur même de la région, parce qu'on a de la difficulté actuellement, semble-t-il, à voyager d'est en ouest dans cette région. Est-ce que vous croyez - sans que ce soit un organisme décisionnel - qu'une table formée de ces gens-là, sur le plan du transport, pourrait nous amener à avoir une vision régionale des besoins de transport de la région des Laurentides?

M. Bergeron: Je pense que oui. Il n'y a aucun doute là-dessus. En fait, je suis mal placé pour le dire, parce que, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, s'il y a une CIT qui roule en Cadillac dans le moment, c'est la CIT de Deux-Montagnes. Par égoïsme, je pourrais dire: Non, je ne veux rien savoir, ça va tellement bien dans ma cour, chez nous, que je ne veux pas m'étendre et aller chercher les troubles de Saint-Jérôme, ou de Sainte-Thérèse, ou de Blainville, ou quelque chose comme ça. Mais je pense que, pour l'intérêt général d'une population, tôt ou tard, il devrait y avoir un genre d'intégration ou... peut-être pas de fusion, mais un genre de

melting-pot ou de grande table, à laquelle tous ceux qui sont concernés par le transport en commun devraient s'asseoir. Oui.

M. Côté (Charlesbourg): On en rediscutera, on aura certainement l'occasion de se recroiser là-dessus.

Fardeau fiscal, quatrième partenaire. Il est bien sûr que, j'en ai parlé à plusieurs reprises pour sensibiliser le milieu, peu importe d'où provient l'argent, du monde municipal, ou du gouvernement fédéral, ou du gouvernement provincial, cet argent est prélevé à même les poches des citoyens. Quand on demande, bien sûr, il faut s'attendre à partager les coûts. Dans mon esprit, à l'époque, le quatrième partenaire était davantage un quatrième partenaire qui supporterait les coûts d'immobilisation et non les coûts d'exploitation, parce que c'est bien différent. Le gouvernement s'est engagé, avec la complicité du gouvernement fédéral, à moderniser Deux-Montagnes. Cela veut dire que le gouvernement du Québec, avec le fédéral, va absorber 100 % des coûts d'immobilisation dans ce cas-ci, c'est quand même énorme, et va d'autre part supporter, bien sûr, sa partie sur le plan de l'exploitation, comme l'utilisateur devra supporter sa partie, et intégrée à l'ensemble du grand réseau, normalement, la part que devrait défrayer le monde municipal, après ça, ne devrait pas être énorme. C'est dans cette perspective que cela avait été évoqué à l'époque.

Je veux en arriver au point d'intérêt qui est le plus important pour vous, d'après ce que j'ai compris, la gare régionale.

M. Bergeron: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Parce qu'elle n'est pas prévue dans le plan de transport.

M. Bergeron: Non, absolument pas.

M. Côté (Charlesbourg): C'était prévu dans une phase ultérieure où le principe était de conservation des acquis. Quand on a mis le train de banlieue de Deux-Montagnes dans la conservation des acquis, c'était effectivement pour conserver ce qu'on avait et pas nécessairement pour en ajouter. C'est pour cela que la problématique devient un petit peu plus difficile, mais les gens du ministère sont à examiner des propositions comme celle-ci. On parle actuellement d'à peu près 3 000 000 \$ additionnels au coût du projet pour ajouter la gare. C'est logique. Je ne peux pas dire que ce n'est pas logique, sauf qu'avec la logique du plan c'était, vous comprendrez facilement, conservation. On va continuer les échanges sur cette question.

M. Bergeron: Lorsque j'ai discuté avec vos fonctionnaires, quand je les ai rencontrés, j'ai dit que la ville de Deux-Montagnes pourrait se permettre, je ne parle pas de contribuer à la

construction, mais au déneigement, à l'entretien, à ces choses-là. Ce sont des choses secondaires. C'est un aparté plus qu'autre chose.

M. Côté (Charlesbourg): En terminant, je vais vous reconfirmer la volonté gouvernementale d'enclencher le plus rapidement possible, après la commission parlementaire, les travaux nécessaires à sa réalisation.

M. Bergeron: Merci M. le ministre.

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

M. Garon: M. le Président, je voudrais rappeler à M. le maire, que c'est un peu parce que l'Opposition a insisté que vous avez pu être entendu aujourd'hui, car, normalement, la commission parlementaire se terminait le vendredi. C'est parce que l'Opposition a insisté qu'aujourd'hui il y a une journée additionnelle de commission parlementaire. Dans vos remarques préliminaires, vous aviez l'impression que c'était le ministre qui vous avait invité, mais si on avait laissé faire le ministre, personne n'aurait été entendu aujourd'hui...

M. Bergeron: Je m'excuse, je voulais dire la commission parlementaire.

M. Garon: ...parce que la commission était terminée...

M. Côté (Charlesbourg): Je m'excuse, M. le Président. Point d'ordre!

M. Garon: Un instant, je n'ai pas fini, je suis en train de parler et, après, le ministre répondra s'il le veut...

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, il y a des corrections à faites...

M. Garon: Je suis sur mon temps.

M. Côté (Charlesbourg): On s'en parlera à midi et demi; il y en aura une autre.

M. Garon: Nous avons insisté pour qu'il y ait une journée additionnelle, ce qui a été accepté finalement, parce que nous n'étions pas... Je vous l'ai souligné, c'est enregistré dans la journée de mardi, le matin, le 24 je pense. Parce que des gens nous avaient dit qu'on laissait entendre que c'était l'Opposition qui ne voulait pas entendre les gens alors que j'avais dit qu'on était prêt à siéger les longues journées nécessaires pour que tout le monde soit entendu. C'était la remarque que je voulais faire à ce moment-ci.

Maintenant, comme il semble régner une belle harmonie, vous avez l'air à bien vous

entendre avec le ministre, je ne voudrais pas troubler un si beau ménage avec des questions intempestives.

M. Bergeron: Vous pouvez y aller.

M. Garon: On a entendu votre mémoire et le débat que vous avez eu avec le ministre, je n'aurai pas de question additionnelle.

M. Bergeron: Je n'ai jamais eu de relations privilégiées avec le ministre. J'ai eu des relations avec les commissions parlementaires qui ont siégé. Il y a une différence. Deuxièmement, lorsque j'ai remercié pour le fait d'être ici aujourd'hui, je pensais que lorsque je m'adresse au ministre, je crois que le ministre représente l'ensemble des parlementaires qui sont ici ce midi, comme le président les représente. Quand même que je remerciais le président, cela ne veut pas dire que c'est lui personnellement que je remercie. Je pense que c'est M. Garon que je remercie, c'est le ministre, c'est tout le monde, tous ceux qui sont assis autour de la table. Je n'ai pas voulu faire de personnalité, quoique je trouve qu'on a un "maudit" bon ministre des Transports.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est pour cela que j'ai dit, étant donné qu'il y a tellement de divorces au Québec, que je ne voudrais pas troubler un si beau ménage.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron: Il faut garder ceux qui restent.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que cela complète votre intervention, M. le député de Lévis?

M. Garon: Oui.

(12 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, il y a deux éléments que je ne peux laisser passer, le premier étant que la loyale opposition de Sa Majesté est à l'origine même de la journée d'aujourd'hui.

Pour rétablir les faits, effectivement l'Opposition a demandé une journée additionnelle, d'une part. D'autre part, dans la semaine où nous avons siégé, nous avons offert à l'Opposition de siéger le mercredi soir et le vendredi soir. L'Opposition a refusé. C'est sur cette base que nous avons informé certaines personnes qui voulaient présenter des mémoires que nous aurions pu les recevoir dans la mesure où l'Opposition aurait accepté de siéger. Cela se serait fait dans le même environnement que celui où la commission parlementaire s'est tenue, au lieu d'être décalé d'une journée. C'est ce que

nous avons exprimé aux gens que nous avons rencontrés. Et temps pour temps, on consacre aujourd'hui exactement le même temps qu'on vous avait offert le mercredi soir et le vendredi.

Ce point étant fait, je suis très heureux de compter parmi les gens satisfaits du plan de transport le maire de Deux-Montagnes. Je ne suis pas étonné qu'il soit satisfait. On donne ce qu'il revendique depuis de nombreuses années. On a pris la décision alors que vous ne l'avez jamais prise. Ne vous surprenez pas!

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

M. Garon: M. le Président, c'est sur mon temps d'ailleurs...

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

M. Garon: Je vous demanderais de faire respecter le temps de parole puisque je parle sur mon temps, pas sur celui des autres. Je voudrais simplement dire que je n'ai pas nié cela. C'est qu'il y a un règlement. J'ai dit que je ne voulais pas entendre les gens à 23 heures, minuit ou une heure du matin parce je trouve que ce n'est pas une façon de travailler. Le règlement dit que les heures de session sont entre dix heures et treize heures, de quinze heures à dix-huit heures et de vingt heures à vingt-deux heures. Vous voyez que le vendredi soir, les gens qui sont entendus parlent tout seuls, à toutes fins utiles. Les trois quarts du temps, les gens de Montréal sont partis et se font remplacer par des gens de Québec. Ce n'est pas pour rien que j'ai demandé qu'on respecte le règlement et qu'on entende tout le monde. Si cela prend une journée de plus, deux *fournées* de plus, trois journées de plus, on est prêts pour que les gens puissent exprimer ce qu'ils ont à dire.

J'ai dit aussi que ce n'était pas nécessaire qu'on soit d'accord ou pas d'accord. Ce n'est même pas important. On est ici pour entendre leur point de vue. C'est le but de la consultation. Quand les gens disent des choses avec lesquelles nous ne sommes pas d'accord, on ne se choque pas. On reste de bonne humeur. On calcule qu'une consultation est justement une expression d'opinion démocratique, où des gens peuvent diverger d'opinions. C'est cela, la vie en société. Après cela, on essaie de faire des consensus.

Une voix: Merci.

M. Garon: C'est pour cela qu'on a dit qu'on voulait prendre tout le temps nécessaire mais pas entendre les gens à vingt-trois heures, à minuit ou une heure du matin. Ce n'est pas raisonnable.

Une voix: Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, pour corriger une expression que j'ai cru dénoter dans vos propos...

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Lorsque vous avez terminé votre exposé, j'ai reconnu M. le ministre parce qu'il lui restait encore du temps de parole. À ce moment-ci, M. le ministre a complété son temps de parole à sa dernière intervention. Il vous reste encore quelques minutes.

M. Garon: On m'avait dit qu'il avait fini.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous ai demandé... Il restait une minute à M. le ministre. Il était en droit de faire son intervention parce qu'il lui restait du temps. Est-ce que ceci complète votre intervention?

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Je tiens à remercier M. le maire de Deux-Montagnes pour sa présentation aux membres de cette commission. Sur ceci, je demanderais maintenant aux représentants de la MRC de Beauharnois-Salaberry de bien vouloir prendre place s'il vous plaît! Permettez-moi, dans un premier temps, de souhaiter la bienvenue aux représentants de la MRC de Beauharnois-Salaberry. Je demanderais maintenant au porte-parole de bien vouloir s'identifier ainsi que les personnes qui l'accompagnent, pour le bénéfice des membres de cette commission.

MRC de Beauharnois-Salaberry

M. Demers (Gilles): Je suis Gilles Demers, préfet de la MRC de Beauharnois-Salaberry. À mon extrême gauche, M. Dominique Julien, maire de Saint-Louis-de-Gonzague. À ma gauche, M. Gaétan Rousse, maire de Salaberry-de-Valleyfield. À ma droite, M. Léo Myre, maire de Sainte-Martine.

Le Président (M. Saint-Roch): Vous avez maintenant dix minutes pour déposer votre mémoire.

M. Demers: M. le Président, M. le ministre, Mesdames, messieurs les députés, notre intervention d'aujourd'hui n'a pas pour but de reprendre notre mémoire et de réitérer les facteurs motivant la réalisation de l'autoroute 30. Je crois qu'ils ont été largement évoqués durant les quatre premiers jours d'audience de la présente commission. Je vais profiter plutôt de l'occasion pour revenir sur les affirmations de certains présentateurs et je vous formulerai des propositions pour faire avancer plus rapidement le projet.

En premier lieu, j'aimerais revenir sur l'option préférable d'aménagement pour la région de Montréal. Cette option devrait permettre à l'île de Montréal de consolider son développement tout en imposant un moratoire sur la construction des autoroutes. Dans le sud-ouest de la Montérégie, nous en subissons les conséquences depuis dix ans et il semble que Montréal n'ait pas eu encore assez de temps pour en profiter car elle n'a pu empêcher ses citoyens de la quitter. Je ferais remarquer que Valleyfield n'est pas une banlieue mais une ville satellite qui a une histoire industrielle et commerciale datent de bien avant la période de prolongement des banlieues des années 1960 et 1970. Ainsi, ce que nous revendiquons, ce n'est pas d'enlever un projet à d'autres sous-régions comme Montréal le fait ou de vous demander un équipement de remplacement ou de deuxième génération comme c'est le cas dans le projet de tunnel vers l'autoroute métropolitaine, mais plutôt, nous vous demandons de moderniser notre réseau routier en construisant l'autoroute, nous rattachant au réseau autoroutier montréalais et qui, du même coup, améliore de façon très sensible la liaison interrive sur le canal de Beauharnois; car vous connaissez les problèmes concernant les capacités portantes et ceux de la sécurité sur les ponts.

En relation avec le canal de Beauharnois, excusez... Il faudrait revendiquer que tous les bateaux transitant par notre territoire paient un tribut pour les torts que nous cause la voie maritime et il faudrait demander de ne plus exporter hors de la MRC de Beauharnois-Salaberry l'électricité produite au barrage de Beauharnois et Des Cèdres. Si l'électricité est essentielle aujourd'hui pour tout le monde, une route moderne l'est aussi pour une sous-région comme la nôtre.

Dans l'optique de l'option préférable d'aménagement, il était préconisé que les sous-régions périphériques soient autonomes en termes d'emplois et de services au lieu de n'être que des zones résidentielles. Dans ce cadre, nous respectons l'option. Une étude effectuée par l'OPDQ montre qu'en 1981, notre taux d'autonomie de l'emploi était de 94 % alors qu'il était de 89 % en 1971. Cette amélioration est toutefois peu réjouissante parce que nous n'avons pas accusé de nouveaux emplois mais plutôt perdu des travailleurs, principalement des jeunes. Ainsi, ce que nous visons par une desserte routière moderne c'est, premièrement, conserver les emplois actuels, et en second lieu, créer des emplois pour nos jeunes et, troisièmement, si possible, accueillir de nouveau ceux qui ont dû quitter notre coin de pays. Cependant, en aucun cas, nous n'espérons attirer les Montréalais. Nous n'avons pas la prétention d'être une banlieue et nous ne pouvons pas étendre impunément le territoire urbain parce qu'il nous faut préserver nos terres agricoles.

Deuxièmement, M. Hamelin Doré relevait que seulement 7800 véhicules emprunteraient une

voie de contournement et que ce faible flux ne justifiait pas l'autoroute 30 avec une capacité de 100 000 véhicules par jour. M. Hamelin reconnaissait toutefois que ces 7800 véhicules, plus souvent qu'autrement lourds, représentaient 20 000 automobiles. Cet argument allié à celui de la perte de temps accusée par les conducteurs de ces véhicules et des autres utilisateurs du réseau montréalais et à sa qualité de desserte d'une sous-région représentant 200 000 personnes, ont fait qu'il nous apparaît plutôt justifié de prolonger l'autoroute 30 jusqu'à Côteau-du-Lac. Certes, nos revendications ne vont pas jusqu'à demander du chrome sur les garde-fous. Nous sommes assez réalistes pour concevoir, dans un premier temps, une première moitié d'autoroute, par exemple une voie dans chaque sens mais avec les viaducs et les échangeurs requis pour éviter des intersections dangereuses qui résulteraient du passage d'une voie rapide et à accès limité.

Troisièmement, j'aimerais vous demander de modifier l'échéancier prévu au plan de transport. On nous promet l'autoroute 30 depuis près de 25 ans alors même que l'on venait de terminer l'autoroute Métropolitaine. Aujourd'hui, eux, se voient proposer une rénovation et nous, une possibilité de réalisation. Vous avez indiqué, le 25 janvier dernier, à mon confrère Claude Haineault, président du comité pour le parachèvement de l'autoroute 30, que vous seriez, le 8 février 1989, en situation de présenter à vos collègues députés ce qui pourrait être l'orientation du tracé privilégié par le ministre des Transports. D'une part, nous nous réjouissons qu'un tracé soit privilégié et nous serions heureux de le connaître. D'autre part, dans l'éventualité où le choix du tracé est celui préconisé par la MRC, quand projetez-vous de nous faire part des résultats de l'étude d'impact que vous nous avez promis pour décembre 1988 ou le début de l'année 1989?

Si votre réponse démentit nos renseignements, vous pourriez faire en sorte qu'en 1991, les plans et devis soient terminés et que les approbations requises soient obtenues de façon à commencer les travaux dans notre coin de pays dès cette date. D'ailleurs, nous vous avons toujours demandé que les travaux soient réalisés au plus tard durant la période de la prochaine entente fédérale-provinciale, soit en 1990-1995. Ce désir de voir se concrétiser les travaux devient une urgence lorsqu'on aborde le financement du pont sur le canal de Beauharnois.

Vous nous avez demandé, lors du sommet économique, d'intéresser le fédéral dans le prolongement de l'autoroute 30 au-delà de Châteauguay. Vous avez précisé votre demande le 26 juin dernier lors de la manifestation au pont Larocque à Valleyfield en énonçant que le gouvernement provincial se chargerait de l'autoroute si le gouvernement fédéral construisait le pont sur le canal de Beauharnois. M. Benoît Bouchard annonçait, le 14 juillet, lui aussi en public, que son ministère construirait le pont de

l'autoroute 30 sur le canal de Beauharnois et qu'il revenait au gouvernement du Québec de construire la partie routière. Cette promesse doit se concrétiser et pour ce faire, il faut indiquer dans les plus brefs délais le tracé proposé de l'autoroute afin que les plans et devis du pont soient dressés avant que l'oubli n'enterre cette promesse - il arrive souvent que les ministres changent à Ottawa - ou que les personnes en poste à Ottawa ne respectent plus cette promesse de 100 000 000 \$.

Vous avez demandé à M. Haineault de vous remettre copie de la lettre de M. Benoît Bouchard confirmant la contribution du gouvernement fédéral. Ainsi, je vous dépose une copie d'une lettre du 3 octobre 1988 adressée à M. Claude Haineault à titre de président du comité pour le rapprochement de l'autoroute 30 et signée par M. Benoît Bouchard, ministre des Transports du Canada. Encore une fois, les devoirs que vous nous avez donnés sont faits. Dans cette veine et pour tenir ma promesse du 27 janvier dernier, j'aimerais également vous déposer une lettre d'intention signée par l'UPA de secteur et par la MRC qui dit que nous avons l'intention de négocier une entente sur le tracé de l'autoroute 30, sur la délimitation de la zone agricole et sur l'éventuelle zone agricole exclusive. Par cette lettre, nous désirons montrer notre bonne volonté et notre conviction que, premièrement, nous pouvons répondre au souhait à peine voilé que vous formulez, soit que l'UPA et les municipalités s'impliquent plus à fond dans la négociation des tracés et, deuxièmement, que nous ne désirons pas l'autoroute 30 pour susciter l'étalement urbain incontrôlé. Je vous ai déjà fait part des instruments de gestion de territoire que nous avons avec les schémas d'aménagement et bientôt les plans d'urbanisme. Nous faisons un pas de plus, un peu à l'exemple de la ville de Laval, en négociant avec l'UPA les zones agricoles de façon à rassurer en premier lieu les agriculteurs, puis à permettre aux municipalités de planifier leur territoire urbain en conséquence de façon à ne pas pénaliser indûment l'agriculture. Je l'ai dit et je le répète: L'agriculture est une des richesses de Beauharnois-Salaberry, nous désirons la conserver. Nous sommes assurés que l'on pourra y arriver en même temps que nous consoliderons nos secteurs d'activité industrielle et commerciale.

En conclusion, M. le ministre, quand projetez-vous de nous faire connaître le tracé de l'autoroute 30 chez nous? Quand projetez-vous de transmettre au ministre des Transports du Canada le tracé de l'autoroute afin qu'il planifie et construise le pont promis? Quand déposerez-vous les études d'impacts sur l'environnement? Comment recevez-vous notre proposition commune UPA-MRC de s'impliquer avec vos représentants dans la négociation du tracé de l'autoroute 30? À la lumière des audiences de la présente commission, êtes-vous en mesure de nous annoncer un meilleur échéancier de réalisa-

tion de l'autoroute 30 dans Beauharnois-Salaberry?

Voilà, M. le Président, c'étaient les quelques points sur lesquels je voulais attirer l'attention de la commission. Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Demers. À ce moment-ci, il reste dix minutes à chacune des formations. Mais, étant donné qu'il est près de 13 heures, j'aurais besoin de directives de la part des membres de cette commission sur la poursuite ou non de nos travaux à partir de 13 heures.

M. Garon: J'ai compris du maire que le ministre doit apporter une décision du Conseil des ministres d'aujourd'hui, le 8 février.

M. Demers: Pour le tracé.

M. Garon: Le 8, j'ai entendu cela dans les propos.

M. Demers: Pas du Conseil des ministres, mais on devait présenter le tracé aux députés.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, je m'excuse, mais à ce moment-ci, est-ce qu'il y aurait consentement pour qu'il y ait dix minutes de répartition de chacun des côtés?

M. Garon: Aimez-vous mieux revenir à 15 heures ou terminer tout de suite?

M. Demers: Je préférerais continuer.

M. Garon: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Il y a consentement pour poursuivre nos travaux, alors à ce moment-ci je vais reconnaître M. le ministre pour dix minutes.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je profiterais peut-être de la venue des gens qui défendent l'autoroute depuis déjà fort longtemps, avec manifestation sur manifestation, je vous ai même trouvé généreux en disant 25 ans, j'ai davantage entendu parler de 30 ans. Dans ce sens-là, on va peut-être clarifier un certain nombre de choses, dans la mesure du possible. (13 heures)

J'ai été l'un de ceux qui ont bénéficié d'un tour d'hélicoptère, vous vous en souviendrez très certainement. M. le préfet, qui n'est plus là, avait eu les sueurs de sa vie pour venir faire la démonstration que le tracé retenu par les MRC, contrairement au ministère, était un tracé qui nous permettait de solutionner plusieurs problèmes en même temps et aussi faire en sorte qu'on puisse régler le problème des ponts que le fédéral pourrait prendre sous sa responsabilité. Je vous avais dit dès ce moment-là, à une *rencontre* que nous avons eue au port de

Valleyfield, qu'effectivement je trouvais cela intéressant et que j'étais prêt à m'engager à travailler dans ce sens-là. J'aimerais qu'on me le confirme, mais l'essence des propos et des démarches à l'époque visait à faire inclure dans la nouvelle entente EDER, volet transport, l'autoroute 30, qu'elle soit incluse à l'intérieur de CEDER, et que, par conséquent, elle puisse se réaliser dès la première année d'application du renouvellement de l'entente qui était 1991 ou 1992. Alors, c'était l'objectif au départ. Je vous pose la question: Est-ce que c'est toujours le même objectif?

M. Demers: C'est toujours le même objectif sauf que M. Bouchard, lors de sa visite à Beauharnois, dans un discours enflammé, a dit que cela ne faisait pas partie de l'entente. Il débloquent des budgets spécialement pour le pont sur le canal de Beauharnois...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Demers:... mais en dehors de l'entente.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, je comprends. Mais le principe revendiqué à l'époque était qu'on en arrive à une situation très claire et très nette: que l'autoroute 30 soit une volonté du Québec, que l'autoroute 30 soit une volonté du fédéral et que ça soit finalement, en termes de date, effectif sur le plan de la réalisation des travaux à partir de 1991 ou 1992.

M. Demers: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'on est toujours dans le même... Je suis parti de ça. Je veux savoir si je dévie de ma course ou pas. Alors, c'était dans ce sens-là. Entre-temps est intervenu le sommet de la Montérégie où on a pris l'engagement de prolonger l'autoroute 30, de l'autoroute 10 au contournement de Châteauguay, dans un calendrier qu'on avait déposé à l'époque dans la mesure où tout allait rondement. Cela a l'air qu'on a des petits problèmes un peu à certaines places. De toute façon, ça m'apparaît très clair.

Ce point étant fait, ce que j'avais dit lors de la commission parlementaire l'autre semaine, c'est que le 8 février, j'aurais une rencontre avec mes collègues députés et les officiers du ministère - cela va se faire à 14 heures cet après-midi - sur le tracé qui va être proposé au ministère et qui, normalement, devrait passablement ressembler à celui que vous proposez, avec certains petits accommodements dans le but effectivement d'aller chercher l'appui de l'UPA et d'éviter qu'on passe deux ans devant la CPTA. Donc, on est dans une situation où, effectivement, le tracé va être clair, soit celui qui va être privilégié par le ministère cet après-midi et finalement, le fédéral va être informé très rapidement du tracé que le ministère va privilé-

gier, étant soumis, bien sûr, à une approbation du BAPE et de la CPTA quant à l'autorisation finale du tracé.

Donc, à partir de ça, je pense qu'on est en ligne. À tout le moins le train est sur les rails. Cela répond à vos deux premières questions. Pour l'autre, sur l'étude d'impact, on me signifie qu'il y a quelques petits éléments additionnels qui ont été nécessaires, en particulier en ce qui concerne la circulation sur l'autoroute 20 où il y aurait le carrefour de l'autoroute 20 et de l'autoroute 30, certaines petites études de circulation additionnelles. Je serai en mesure, d'ici la fin de l'après-midi, de préciser à quelle date on pourrait effectivement la déposer.

Quant à l'autre question que vous posiez, l'UPA-MRC sur le plan du tracé et de régler les problèmes le plus vite possible, je le souhaite le plus rapidement possible en collaboration avec le ministère, bien sûr, parce qu'il y a des petits ajustements à faire. Au lieu de couper transversalement les terres, il y a peut-être des accommodations qu'on peut faire par rapport au tracé que vous avez proposé. C'est la situation en ce qui concerne l'autoroute 30. Quant à moi, je n'ai pas dévié de mon objectif d'en arriver à un début de construction, que le fédéral paie sa part. Mais je comprends qu'il faut indiquer au fédéral assez vite où va passer la route, si on ne veut pas qu'il mette le pont à la mauvaise place, je comprends, de façon qu'il puisse faire aussi les travaux le plus rapidement possible. C'est l'état de la situation en ce qui regarde l'autoroute 30. Je n'ai pas dévié de la route, pas une minute. C'est exactement la même orientation. On n'est pas exempté de frapper des pépins en cours de route comme on en frappe dans le contournement de Châteauguay, mais ça aussi, on va régler ça cet après-midi. On va à tout le moins s'organiser pour franchir une étape cet après-midi.

Alors, au-delà de tout cela, ce qui a été raisonnable dans la demande des gens, ce n'était pas de demander une autoroute complète comme vous l'avez exprimé. Ce qu'on demande, c'est une chaussée avec les deux directions et les étagements pour éviter les carrefours les plus dangereux.

Alors, là-dessus, finalement, cet après-midi nous répondrons à une série de questions sur le plan du tracé. Vous devriez être passablement satisfaits, étant bien conscients que, pour aller devant la CPTA et devant le BAPE, il nous faut donner des tracés alternatifs, qui seront des tracés que vous connaissez très bien. La volonté de le faire me paraît très claire et, selon les échéanciers qu'on rencontrera, l'objectif de 1991 ne me paraît pas un objectif impossible.

M. le Président, j'ai entendu les propos sur l'étalement urbain, j'ai entendu ce que vous aviez à dire, ce sont des opinions que je partage depuis longtemps. Même si on discutait pendant bien longtemps, je ne pense pas qu'on apporterait grand chose de plus. Votre témoignage est très clair.

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

M. Garon: J'aimerais demander à la délégation de Beauharnois-Salaberry si elle estime que l'engagement fédéral pris au mois de septembre tient toujours aussi fermement.

M. Demers: J'en suis persuadé. Je pense que M. Bouchard et d'autres maires ici présents l'ont dit personnellement: Que le Québec s'occupe du réseau routier et nous, nous allons faire le pont. Je pense que M. Bouchard est un homme qui a beaucoup de crédibilité, je ne crois pas qu'on puisse se permettre de douter de sa parole.

M. Garon: Concernant la réalisation des travaux, vous avez dit au fond que vous attendiez que le ministère des Transports du Québec se branche.

M. Demers: C'est ça. On attend le tracé.

M. Garon: Vous avez eu des engagements qui ont retardé jusqu'à maintenant... vous avez mentionné: au mois de décembre, et ce n'est pas encore concrétisé. Le ministre vient de laisser entendre qu'il aurait un gros après-midi.

M. Demers: On espère beaucoup des résultats de la réunion de cet après-midi. Je ne sais pas si le ministre nous invite à cette réunion.

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha, ha! Il va y en avoir une plus tard.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Demers: C'est entendu que le plus rapidement nous aurons le tracé, le plus rapidement nous pourrions nous présenter à Ottawa et dire à M. Bouchard: Voilà le tracé, puis, là, qu'est-ce qui arrive?

M. Garon: Au fond, vous voulez dire que c'est Québec qui retarde; le fédéral est prêt et attend la proposition du Québec.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Demers: Bien, là je vous dirai cela une fois rendu à Ottawa ce qu'Ottawa va nous dire. Ils diront probablement...

M. Garon: Je ne sais pas. Cela fait plusieurs fois que M. Bouchard dit que le ministère des Transports du Québec est lent. Il a dit ça pour les chemins de fer et vous dites également ça là-dessus, qu'il se plaint que les plans du Québec n'arrivent pas.

M. Demers: *il ne se plaint pas, en ce sens*

que c'est seulement le 14 août que M. Bouchard a dit: Faites l'autoroute et nous ferons le pont. À ce moment-là, il a pris cette décision après l'avoir accoté au mur. Il s'est rendu à Beauharnois et lors d'une...

M. Garon: Oui, mais si ça prend trop de temps...

M. Demers: Ah! bien, là, c'est possible.

M. Garon: Il ne doit pas y avoir de décision ferme à Ottawa. Il y a eu un engagement...

M. Demers: C'est ça.

M. Garon:... du ministre des Transports. Vous êtes chanceux qu'il soit encore ministre des Transports à Ottawa.

M. Demers: Heureusement!

M. Garon: Maintenant, il peut arriver n'importe quoi si tout ça prend trop de temps. À ce moment-là, il pourrait avoir des prétextes pour dire: Cela ne tient plus. Cela ne tiendra plus parce que ça aura pris trop de temps. Il faudrait que tout ça se concrétise rapidement, puisqu'il semble que tous les intervenants sont prêts à faire leur part. Maintenant, vous attendez le tracé définitif.

M. Demers: C'est entendu qu'on ne souhaite pas aller traiter de nouveau avec un nouveau ministre à Ottawa et reprendre encore une fois le dossier à zéro, c'est officiel.

M. Garon: On me parlait de problèmes concernant... On va entendre le groupe des représentants de la réserve indienne, cet après-midi, ils ont des problèmes au point de vue du tracé de la réserve.

M. Demers: Ce n'est pas dans notre coin, ça.

M. Garon: Ah! ce n'est pas dans votre bout. En fait, ça fait partie...

M. Demers: Oui, ça va passer sur notre trajet.

M. Garon: Au fond, le seul point, c'est que vous attendez le tracé pour...

M. Demers: Exactement.

M. Garon: Avez-vous indiqué une date? On vous a dit que ça se réglerait cet après-midi?

M. Demers: On l'attend cet après-midi.

Une voix: Ha, ha!

M. Garon: Moi, c'est pour ça que j'étais prêt à attendre, à vous laisser mon dix minutes pour recommencer à trois heures...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: M. le ministre aurait même pu en utiliser une partie pour dire plus concrètement des choses. Vous voyez comme nous, de l'Opposition, pouvons essayer de collaborer, nous aussi...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon:... pour qu'on puisse avoir des réponses, parce que là vous êtes dans l'attente. Il n'y a pas autre chose. Alors, ça ne donne rien d'élaborer davantage. On va espérer que le ministre va rendre une décision le plus rapidement possible.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que ceci clôt votre intervention, M. le député de Lévis?

M. Garon: Oui.

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

M. Côté (Charlesbourg): Il reste trois minutes, je vais en prendre une et je vais en laisser deux à mon collègue de Beauharnois. Je veux simplement dire au député de Lévis deux choses. Premièrement, si Léonard avait rempli sa promesse en 1980, nous n'aurions par le problème de tracé d'autoroute d'aujourd'hui, elle serait déjà en construction. M. Léonard, parfait. On ne serait pas trois, cinq ou même huit ans plus tard, avec le problème de choisir le tracé aujourd'hui. Il est beau de pelleter sur la responsabilité des autres, mais il faut regarder dans sa propre cour ce qu'on a pu faire avant. Cela me paraît très clair, et nous allons régler le problème que vous n'avez pas été capable de régler, pour ce qui est du tracé. Deuxièmement, quand vous parlez de M. Bouchard, que les dossiers du Québec retardent, vous avez oublié de mentionner qu'il l'a dit une fois en ce qui concerne les trains, l'abandon des lignes de chemin de fer, qui sont d'abord de responsabilité fédérale et uniquement de responsabilité fédérale. Alors qu'on vienne me pelleter dans ma cour des problèmes qui relèvent du gouvernement fédéral, j'imagine que c'est peut-être charrier un petit peu et être un tantinet démagogue comme vous êtes capable de l'être à l'occasion.

Là-dessus, je vais passer la parole à mon collègue de Beauharnois.

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse, M. le député de Beauharnois, je me vois dans l'obligation de respecter l'alternance. M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, premièrement je suis un peu étonné, parce qu'une des principales représentations de la communauté urbaine, c'est que le ministre ait le même engagement dans le transport pour la région de Montréal que l'ancien gouvernement avait; pas 1 600 000 000 \$, mais 2 200 000 000 \$. C'est une des principales demandes, que le gouvernement s'engage autant que l'ancien gouvernement s'était engagé pendant la période de 1976 à 1985, c'était 600 000 000 \$ de plus que l'engagement actuel du ministre, pour la région de Montréal.

Deuxièmement, je prends acte. Le ministre des Transports du Canada, le ministre des Transports du Québec lui-même dit que c'est son ami, qu'ils sont en bon termes. Il dit qu'il taponne". Que voulez-vous, je prends acte, j'écoute, et si le fédéral le consulte en ce qui a trait aux chemins de fer, je ferai remarquer au ministre qu'il a une bien petite mémoire, parce que pour enlever des chemins de fer à Terre-Neuve, le gouvernement fédéral a signé une entente de 800 000 000 \$, dans laquelle il versait 700 000 000 \$ à Terre-Neuve, alors qu'ici i en enlève et il ne donne pas un cent. Je pense que le ministre devrait commencer à négocier un peu. Parce que présentement il ne négocie pas suffisamment et quand le ministre des Transports du Canada dit: Aie, présente-moi des choses pour les chemins de fer, bien ailleurs ils en présentent. Terre-Neuve a plusieurs fois plus d'argent que le Québec en a, et c'est ainsi dans toutes les provinces du Canada. Pour ce qui est des chemins de fer, nous roulons les chemins de fer, les faisons disparaître, et il n'y a rien en contrepartie, alors que cela suppose plus de transport sur nos routes et que c'est nous qui payons, tandis que dans les autres provinces le gouvernement fédéral verse des centaines de millions de compensation aux provinces auxquelles il enlève des lignes de chemin de fer. Ici le ministre du Québec, je regrette, mais là-dedans, il ne fait pas son travail, et le ministre des Transports du Canada a raison.

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

M. Côté (Charlesbourg):... d'avoir privé mon collègue de Beauharnois de poser des questions. Je sais que de toute façon il aura ses réponses quand même.

On peut peut-être rétablir un certain nombre de choses. Quand le député de Lévis vient pérorer devant la commission parlementaire en disant: Ce que les gens souhaitent c'est qu'ils en mettent plus ou autant que nous en avons mis, je répéterai au député de Lévis que si on est dans la merde au plan de la situation financière au Québec, c'est parce que vous n'avez pas été capables de gérer. Vous avez monté le déficit du Québec à 3 500 000 000 \$ et endetté les générations futures. C'est ainsi que vous avez réussi à régler les problèmes au Québec, en

endettant les générations futures, de telle sorte qu'aujourd'hui, étant responsables, comme gestionnaires, des finances publiques du Québec, on se retrouve davantage avec un déficit de 1 600 000 000 \$ ou 1 800 000 000 \$, que les 3 500 000 000 \$ par année auxquels vous nous avez habitués au cours du temps où vous avez été là. Ce n'est pas pour rien que vous aviez des réticences vis-à-vis votre chef sur le plan du leadership. Cela me paraît évident, parce que cela amenait le Québec directement à la faillite.

Au-delà de tout cela, lorsque vous abordez le dossier des chemins de fer, vous êtes bien mal placés pour reprocher à celui qui est ici de ne pas avoir fait son travail vis-à-vis d'Ottawa, puisqu'on a fait des représentations auprès de tous les intervenants, et que, finalement, vous vous êtes contentés de bien peu sur le plan du support au gouvernement dans ses démarches pour obtenir un certain nombre de choses du gouvernement fédéral. L'avenir nous dira qui avait raison en ce qui a trait à la négociation à cet égard. Quant à moi, M. le Président, je continue de dire que le gouvernement doit dépenser selon ses moyens, et non pas selon les moyens qu'il pense qu'il a, et dans ce sens, le PQ nous a laissé avec un déficit accumulé, enlevons quelques milliards de dollars, cinq si je ne m'abuse, la dette du Québec au moment où vous êtes arrivés. Dites-nous de combien elle était quand vous nous l'avez laissée.

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

M. Côté (Charlesbourg): Vous allez voir qu'on aurait pu faire passablement de routes avec ça.

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

M. Garon: Je vous ferai remarquer que j'ai sorti les fiches pour l'année 1987. Les automobilistes ont payé près de 2 400 000 000 \$, alors que durant cette année-là, le gouvernement du Québec a dépensé, dans le domaine des transports, pour le réseau routier, 824 000 000 \$, donc trois fois moins que ce qu'il a perçu des automobilistes. C'est la période de temps où il y a eu le plus grand écart entre l'argent perçu des automobilistes et l'argent dépensé. C'est 1986, 1987 et 1988, et le réseau routier n'a jamais été en si mauvais état. Le ministre nous dit qu'il en a dépensé 70 000 000 \$ de plus, alors qu'il a dépensé 276 000 000 \$ de moins, en dollars constants, en 1986, 1987 et 1988 qu'en 1985, ce qui veut dire 92 000 000 \$ de moins par année.

Deuxièmement, quand il parle du problème d'administration du gouvernement, c'est plutôt les conventions comptables qui ont été changées. Oh! Le Vérificateur général l'a fait pour l'année 1986 et on va le voir avant longtemps pour l'année

1987. En 1986, le déficit aurait été plus élevé si on avait eu les mêmes conventions comptables, sauf que le gouvernement a changé les conventions comptables, et quand Hydro fait des profits, même si elle ne les paie pas au gouvernement, il considère ça comme des revenus. Nous autres, quand Hydro faisait des profits - et il y a eu de bonnes années de profits, 800 000 000 \$, 700 000 000 \$, 600 000 000 \$ - on n'additionnait aucun revenu dans les comptes du gouvernement, parce que Hydro n'avait pas payé de ses profits au gouvernement. Mais simplement changer les conventions comptables, et dire, après ça: Cela est une bonne administration, je ne marche pas là-dedans. Je ne marche pas. Et cela a été... et vous pouvez le vérifier. Le Vérificateur général est venu ici, on le lui a demandé et il a indiqué et il a dit lui-même que c'était vrai, que les conventions comptables ont été changées; cela a additionné des revenus au gouvernement, cela a réduit des dépenses, mais ce sont tout simplement des changements au point de vue des conventions comptables. Si cela avait été les mêmes conventions comptables, le déficit de 1986 aurait été plus élevé de 200 000 000 \$ que celui de 1985.

Mais cela est la réalité et c'est enregistré dans les débats. Moi, que voulez-vous, je ne suis pas un expert-comptable; le ministre non plus. J'ai demandé la question. On a posé les questions et c'est le Vérificateur général lui-même qui l'a dit. Le Vérificateur général, c'est l'expert-comptable de l'Assemblée nationale, pas du gouvernement. Il relève de l'Assemblée nationale, justement, pour pouvoir être impartial. Il a dit lui-même: Ce sont uniquement des changements dans les conventions comptables.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que cela clôt cette intervention, M. le député? Est-ce que j'ai consentement pour une brève intervention de la part de M. le député de Beauharnois? Il n'y a pas consentement, M. le député de Lévis?

M. Garon: Non, c'est le règlement.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors je m'excuse, M. le député de Beauharnois.

Sur cela, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 h 18)

(Reprise à 15 h 17)

Le Président (M. Saint-Roch): 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 au plan d'action 1988-1998 intitulé: "Le transport dans la région

de Montréal". À ce moment-ci, Je comprends, membres de la commission parlementaire, que le premier groupe est en train de s'enregistrer. Est-ce qu'il y a consentement pour que nous entamions immédiatement l'audition du deuxième groupe quitte à revenir avec le Bureau de commerce de Montréal lorsqu'il sera présent après la première audition? M. le député de Lévis, est-ce qu'il y a consentement?

M. Garon: Consentement.

Le **Président** (M. Saint-Roch): Je demanderais maintenant au groupe représentant le Mohawk council of Kahnawake, please, de bien vouloir prendre place.

Je demanderais maintenant au porte-parole de la délégation de bien vouloir s'identifier ainsi que les membres qui l'accompagnent pour le bénéfice des membres de la commission.

M. Two Rivers (Billy): (S'exprime en mohawk.)

Le **Président** (M. Saint-Roch): Est-ce que le porte-parole voudrait bien s'identifier ainsi que les membres qui l'accompagnent? You just have to talk automatically. We will listen without the micro in operation.

Mohawk Council of Kahnawake

M. Norton (Joseph): il would like to begin. On my left, we have Mr. Dwane White who is with the Mohawk council of Kahnawake and an administrator of capacity. We have chief Bud Morris, John Bud Morris who is a member of the Mohawk council of Kahnawake, Chief Billy Two Rivers, on my right, who is a member of the Mohawk council of Kahnawake. il am Joseph Norton, the Chief spokesperson of the Mohawk council of Kahnawake. il believe everyone has received the copy of our presentation. il do not know if it has been translated into French but we hope you will bear with us in the presentation itself.

On behalf of the community of Kahnawake, we would like to take this opportunity to thank the committee for hearing this presentation. il introduced our delegation before. il am prepared to read into the record our written statement. Then our delegation will be pleased to answer any questions you may have. We would like to advise you that our presentation is being made without prejudice to our legal rights and recourses concerning land and other matters il will be expanding on this later in the presentation.

It is our understanding that this committee is mandated to receive comments, recommendations and alternatives to the proposed Plan of action 1988-1998 for transportation in the Montreal region. We have reviewed the documentation that outlines the proposed plan of action for the next ten years and we acknowledge the

ambitious nature of the various projects. We also realized that these projects were generated by practical and realistic motives to alleviate transportation difficulties in the Montreal region.

Within this realization, however, we are aware that at least three proposed projects will impact on the Mohawk community and territory of Kahnawake. We would like to address these three projects in our presentation today as follows: a) the proposed numbered Highway 30 extension to link up with highways numbered 20 in the west, 10 and 15 in the east; b) the proposed commuter train run from Châteauguay to downtown Montreal and c) the proposed extension of the bus lane at the southern approaches of the Mercier bridge.

Before il relate our position on these projects, however, il would like to remind this committee about the basic relationship that exists between Québec and Kahnawake as expressed in the policy document entitled "Les fondements de la politique du gouvernement du Québec en matière autochtone". As we understand this document, it is a consolidation of various fundamental elements of the Québec government's policy in relation with aboriginal First Nations in Québec. This policy, adopted in March of 1988, is intended to govern the relations between the Mohawks and the government of Québec and its sectorial departments. We were advised by the Honourable Minister Raymond Savoie that it is imperative for each department to formulate a policy governing its dealings with indigenous peoples. And of course, we are not aware of any such policy formulated by the department of Transport.

In absence of a Transport policy in relation to aboriginal peoples, we shall present our position within the framework of the broader government policy. Some principles of that policy which relate to today's presentation are reflected in the 15 principles adopted on February 9, 1983 and ratified by resolution of the National Assembly on March 20, 1985. These principles include: a guarantee that aboriginal land claims would receive the most dynamic and fairest treatment possible; the recognition of existing aboriginal rights; the right of aboriginal peoples to hunt, fish, trap and gather in their traditional territories; the right of aboriginal peoples as distinct nations to their culture, language customs and traditions, the right of aboriginal peoples to the possession and control of their lands and resources and the right of aboriginal peoples to participate in and benefit from economic development of Québec. Mr. Chairman, we expect that our presentation will be received in the context of the afore mentioned principles.

Highway 30. In reviewing this proposed project, we note that the anticipated route will pass directly adjacent to Kahnawake's southern and eastern 'reserve' boundaries. We also note that this proposed routing runs directly through our traditional and historic territory known as

the Seigneurie of Sault St. Louis.

Our rights in the concession of Sault St. Louis have been ignored for many years. We have researched thoroughly the historical and legal facts affecting the concession. As shown in the appended correspondence, in May of 1985, we advised the federal, provincial and affected ministers of both governments that we wish to initiate negotiations to resolve this long outstanding issue. As you can see by its responses, the government of Québec takes this issue very seriously - as do the Mohawks. As recently as December 13, 1988 we have stated our position that the proposed extension cannot take place without our consent, and our consent will not be forthcoming until our jurisdiction in and ownership of the Seigneurie of Sault St. Louis is recognized and respected.

This remains our position and we encourage this committee to recommend that discussions be initiated immediately to resolve this matter. In other words, Mr. Chairman, the Mohawks of Kahnawake cannot support or endorse the proposed route for the Highway 30 linked up to Highways 20 in the west and 10 and 15 in the east. We cannot accept that the proposed highway will run through our territory. It has brought a map that outlines the area that is being discussed for your ease of reference and that is in here in the appendices.

In the absence of any resolution to this conflict, we must demand that an alternative route be devised that does not encroach on the Mohawk lands known as the Seigniory of Sault St. Louis. This issue must be resolved and we are prepared to seek resolution through negotiation or the courts.

Châteauguay commuter train. We have reviewed the plan of action documentation as well as the Technical Feasibility Study for a Commuter Service on Existing Railway Rights-of-Way: Châteauguay to Montreal Downtown" done by Alpha-Beta-Gamma Consultants Inc. as commissioned by the Transport Ministry. We received this final report in October 1988 and we are cognizant of the various proposals and recommendations contained therein that would affect Kahnawake.

We are particularly aware that one of the major components of this plan requires land at the Conrail railway junction of Highway 138. As we understand it, the preferred location to build a station and parking facilities is at the south west corner of the junction and would require displacement of a Mohawk business.

Further, the land necessary for the station and parking facilities would require a right-of-way from the Mohawks of Kahnawake. Such a right-of-way must be endorsed by the community at large. Given our ever present need for additional land to accommodate our residential needs, not to mention commercial and industrial needs, it would appear that such approval is *highly unlikely*. You will understand this position

if you contemplate the existing encroachments by the St. Lawrence Seaway, two railways, two major highways, two bridges and hydro installations.

Our population is growing and our land base is not. It would be remiss and irresponsible of me to mislead you into thinking that any right-of-way proposal would be received warmly by Kahnawake. We are being encouraged by our neighbouring communities and the Québec government to cooperate and we have given that commitment. However, cooperation does not necessarily mean allowing further encroachment into our already much reduced territory. Our people have made it clear that we will not give up any more land and I believe this position will prevail if and when we are formally approached about this proposal.

Bus lane extension. As we understand this particular proposal, it is anticipated to extend the existing reserved bus lane for the distance of 1.4 kilometers. We have been advised that this proposal is linked to the proposed alterations of the Bedard Circle. In other words, if we, the Mohawks, do not agree to the bus lane extension, then we might as well forget about the Bedard circle alterations. It must advise the committee that we do not see these proposals as linked - the **Bédard** Circle alterations were agreed upon from the standpoint of traffic safety while the bus lane proposal is being put forward to alleviate commuter traffic congestion.

Our people are the primary users of the circle to return to the community proper from Châteauguay and, as such, we are subjected to this unsafe situation almost daily. As more businesses develop along Road 138, our people will increasingly have to utilize that dangerous crossing to return to the community proper. Consequently, we reaffirm our support for the necessary modifications to the Bedard Circle to insure the safety of our citizens. With regard to the extended bus lane, we will not react to that proposal under intimidation of having the circle alterations being withdrawn. When the bus lane proposal is formally presented to us, we will deal with it on its merits at that time.

Thank you. We are available for questions.

Le Président (M. Saint-Roch): Thank you very much. Il reste à chacune des formations politiques quinze minutes pour la période des questions. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je ne crois pas faire insulte au grand chef Norton en m'adressant à lui pour un instant en français. Je passerai la parole à mon collègue de Pontiac qui posera des questions en anglais au grand chef Norton.

J'ai eu l'occasion de le rencontrer pour finaliser une négociation que nous avons eue quant à un exercice de police pour la partie qui était sur le territoire de la réserve et qui menait

au pont Mercier. Je demanderai à mon collègue M. Middlemiss de résumer par la suite en anglais pour le chef Norton.
(15 h 30)

Je voudrais, dans un premier temps bien sûr, prendre en considération l'élément extrêmement important de la prétention des Mohawks quant à leurs droits sur la concession du Sault-Saint-Louis. Cet élément fait l'objet d'une présentation à l'intérieur du mémoire. Il transcende tout à fait les responsabilités du ministre des Transports et relève davantage du gouvernement et de la négociation que doivent avoir les Mohawks avec en particulier mon collègue M. Savoie qui a cette responsabilité de la négociation territoriale ou des droits des communautés autochtones sur le territoire. Dans ce sens, je ne veux donc pas aborder cet aspect - il devra l'être davantage dans les négociations avec mon collègue M. Savoie - mais prendre acte de ce que contient le document du chef Norton quant à ses inquiétudes de voir construire l'autoroute 30 sur un territoire sur lequel il revendique des droits. C'est donc davantage avec mon collègue M. Savoie et, par conséquent, avec le gouvernement que cela pourra être négocié. On reviendra par la suite aux questions précises quant aux gares et aux voies réservées.

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

M. Middlemiss: Pertaining to the right-of-way of Highway 30, the legal or constitutional aspects of that is something that will be dealt with by the minister responsible, Mr Savoie, basically. As far as the minister of Transports is concerned, he will abord the technical aspects of the transportation like the stations, also the bus lanes and so on, in a more tehcnical way. Consequently, the aspects that you have put as being very important and which are important will be dealt with the minister responsible for that area.

Mr. Norton: We did not come here today expecting to negotiate on that issue, anyway.

M. Middlemiss: Okay, but we wanted to make it clear, although it is quite important. For part of the project in itself, I am sure that everyone has its responsibilities; the minister wanted to make that clear.

Mr. Norton: It is important to understand that, the minister's responsibilities in that particular area, regarding Highway 30, regarding the municipalities, regarding the Federal government's involvement - because they are involved in this in one way or another, despite they want or not, they are going to be - we have embarked on a task to settle the problem or the situation regarding the Seignior of Sault St. Louis. In the meantime, the government of

Québec, the municipalities and in a certain degree the Federal Government are moving in that particular area: there are a lot of planning and a lot of things that are ongoing, that have a detrimental effect, from our perspective, on that particular territory. And, when you do have both legal and moral, shall we say, evidence that we do indeed have a very important interest, if nothing else, in that particular parcel of land, that must be considered in any kind of mass planning within what is considered the Seignior of Sault St. Louis.

Understanding what the Minister is saying, that maybe he does not want to do with that, here, that there is a particular ministry which we are dealing with on this matter, it has to be written into the records that we have dealt with it at this committee level.

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

M. Middlemiss: Basically, it is understood, but it is not the responsibility of this minister to deal with that aspect. Within the context of that aspect, whatever results come out of your negotiations with the federal or provincial government, and so on, it is all taken into consideration. But the minister of Transports is not the one who will be dealing with that aspect.

M. Two Rivers: Well, if it is not the responsibility of the minister, then I guess it leaves no alternative but to clearly state at this time that the proposed road 30 crossing to our territory cannot move until we have come to some understanding with the Federal Government and the appropriate ministers of your government. What we would not want to happen is something that happened in James Bay. When all the work is done and when you come to the Indian territory, you say: Well, we must go ahead because of the balance of inconvenients on the dominant society and we are warning you right now that this is no longer acceptable.

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

M. Middlemiss: Basically, the minister, as I said, before proceeding with the construction of Highway 30 although he may not agree totally with you, people, feel about the jurisdiction of that, nothing will be done. In other words, as you take the example of Bay James, proceeding with the work and negotiating after, he is taking that into consideration, basically, but it is not his jurisdiction to answer the question of the difference or, based on your opinion of the land, itself being your land, that is not his decision to take.

M. Two Rivers: I would not categorize my

statement to be referred as an opinion, but beyond that, the Road 30 that is going there should go from the **Châteauguay** area to Road 15 straight ahead, and not into more our territory. That there is a straight direct line going to Road 15, that is a straight line and that is where it should go.

M. Middlemiss: Basically...

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

M. Middlemiss: The decision on the alignment of Highway 30 will be taken into consideration. For example, the fact that there is an hospital existing and so on. The project in itself, as the minister mentioned, will be submitted to the Cabinet and they will make a decision. But, what il want to make clear is that the other difference that could exist between the Federal Government and the **Québec** Government and municipal governments is not something that this minister makes the decision on. That is progressing as the way you said and if your position is as it is clear in your report, in your **memolre** that you will not allow Highway 30 to go through there until that is straighting out, well, that is something... we will have to cross that bridge when we get there.

M. **Two Rivers**: Well, another thing that we would like to declare for clarification, not to be misconstrued in this area, is the fact that we are not against Road 30...

Une voix: Non.

M. **Two Rivers**: ...but we are certainty *here* to protect our interest in our lands. We certainly support Road 30 and we are here to make official that we are not against it, but certainly, it must have other considerations or other alternatives. As you said, other alignments might be considered.

M. Middlemiss: Well, il mean the final decision is not taken yet but il think that everything you brought up and others who could bring up have to be taken into consideration before a final decision is rendered basically. And you are asking to be respectful of your point of view and the minister says: We are going to look at this and in the end, the decision will be taken by the cabinet and that bridge will be crossed when we get to it basically.

And your opinion submitted in this report will be submitted to the cabinet when they make their decision.

M. **Two Rivers**: It is a position, not an opinion.

M. Middlemiss: *Your position then. Thank*

you.

M. **Two Rivers**: Thank you.

M. **Middlemiss**: Pertaining to the bus lane extension, there is a letter addressed to Mr. Tremblay, dated October 5th, 1987, and **maybe** il *can read* it. This letter is a follow up to our meeting of June 29, 1987, and meetings with the Montreal representation of Transport **Québec** on July 29 and September 24, 1987. The Mohawk Council of Kahnawake, at a duly convene meeting on September 25, 1987, agreed in principle with revisions which are forthcoming in option d) for the intersection of the old Châteauguay road and old Maione highway. Secondly, we agreed in principle with the priority bus lane extension as outlined on June 29, 1987." You recognized that this was sent and, if there has been a change of mind, could you **tell** us why this came about?

M. **Norton**: The letter is indeed clear and it confirms our position regarding the bus lane, the priority bus lane from the Bedard Circle which is known as the Bedard Traffic Circle to the ramp on Mercier bridge only. We have an agreement that both Mr. Côté and il signed in January, il believe, of 1987, which expires this June 30, 1989, and it states quite clearly the present bus lane as it is, the analysis and review of that. There are three components to it, in order for an extension. The extension that they are talking about now, from the Bedard Traffic Circle on to Châteauguay for 1.4 kilometer, is based on three points. Number one, whether or not the present bus lane as operating is feasible, whether or not it has done its work, if you will. If it has *reduced* the number of cars on the Mercier bridge, the congestion, whether it is being fully utilized. Number two, the Mohawk Council of Kahnawake is in agreement with the extension of that bus lane. Number three, the Community of Kahnawake agrees with the extension of the bus lane because they are an important component of it. And as far as we are concerned, in all three areas, the hole project has struck out from the verbal technical reports that we got from the Department of Transports. They have said that there has been no increase in the use of **bus**. As a matter of fact, there has been a decrease of 6 % from what we understand and that it has not alleviated the congestion on Mercier bridge. Now, if you look at the agreement, read the agreement itself, the agreement that we have signed between ourselves and the Department of Transports, with Mr. Côté, and those other three principles by which the extension of the bus lane will be made. il ask you to review that agreement because it states very clearly what our position **is**.

(15 h 45)

M. **Two Rivers**: Are there any other questions we can handle. Time is very valuable to us,

because we are under a strict chairman over here that keeps looking at his watch.

Le Président (M. Saint-Roch): il can assure you that we are keeping time and this will be the last answer to the question that has been raised.

M. Two Rivers: Thank you, Mr. Chairman.

M. Middlemiss: Basically, on this question, the minister will be in touch with you again to be able to discuss this in more details. Today we are sort of running out of time. The other point we would like...

Le Président (M. Saint-Roch): This will be the last question, M. le député.

M. Middlemiss: OK. Thank you. Pertaining to the station, there were possibilities of having two stations. What is your position, if one of them was put aside and there would only be the proposition of using the Adirondack Junction station? What would be your views of that?

M. Norton: il think in consultation with community members, we can consider it, because there was a station there at one time, and our people did use it also.

M. Middlemiss: You could consider it, it is a positive thing?

M. Norton: We could consider it, yes. It is a positive thing. And we had suggested that in our discussion with Alpha, Beta, Gamma or whatever the name of the consulting group was. That would be considered.

M. Middlemiss: Thank you very much.

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

M. Garon: Merci, M. le Président. If il have understood well your question, il am not sure if the minister has answered it exactly, but il would like to say that in French, to make sure he understood it well. You asked for the road not to be built before an agreement is signed, not to go along with the road and say: We will agree later on. That is what you are asking. Il a demandé qu'il n'y ait aucune construction sur leur territoire.

C'est ce que vous avez dit, qu'il n'y aura aucune construction tant qu'il y a une entente...

M. Côté (Charlesbourg): Non, je prenais cela en considération, mais c'est le gouvernement qui va décider. C'est le gouvernement qui décide de construire. Le gouvernement n'a pas nécessairement reconnu qu'ils avaient les droits qu'Us

prétendent avoir. C'est une autre chose. Je suis prêt à faire rapport au cabinet sur leurs prétentions, mais au-delà de cela, le cabinet prendra la décision. S'il décide de construire la route, il la construira avec les conséquences que cela implique.

M. Garon: So you have no guarantee at all about that.

M. Two Rivers: No, il mean for clarification purposes. They keep telling me you do not have difficulty in comprehending English. So maybe...

M. Garon: Who?

M. Two Rivers: il cannot name them, because you might get mad at them. But for clarification purposes, what we are saying is that the Kahnawake territory as such, the Highway 30 will girdle, encase, imprison Kahnawake, as it is today. It does not take into consideration the rest of what you call Sault-Saint-Louis, and what we call Kahnawake.

M. Garon: Yes, but the minister says that the Québec Government does not necessarily agree about your prétentions on the land.

M. Two Rivers: Oh, well, they are forced to say that, they are forced to say these things, they cannot say otherwise. But what il am saying is that we are here, or at future times, to offer alternate ways to deal with route 30. Even if we talk about the whole over-haul transportation problem, sometimes, dollars and cents prevail, and common sense goes out the window. And a lot of times this is what happens.

What il am saying is that you cannot pour a quart of milk into a pint bottle. It is impossible. The whole over-haul transportation mess must be readdressed. We must look at it from a decentralization point of view. Everybody wants the people to locate in their area. More money, more congestion, this is not the answer. And people getting to the centralized places have to find an alternative and maybe the whole greater Montreal area has to be diversified and spread out into the surrounding areas. Staggered hours, all these problems are there. Certainly, our area Kahnawake, in its entirety, has to be respected. And that alternatives are available to Road 30 and to other situations that may arise from this mass transportation problem. il am sure you heard enough from me in the last four or five hearings not to add anymore to it.

M. Norton: One other thing that you have to understand if - and il say very clearly if - the community of Kahnawake and the leadership agree with Highway 30 to be built where you are proposing it, that it will not happen until after all discussions have taken place regarding the territory of Kahnawake, the

Seignior of Sault St. Louis. As my colleague pointed out, this is not going to be a James Bay situation where you are going to build then, we are going to negotiate after, no. That is why we are here. We want to make it clear.

M. Garon: ...at the same time the road will be passing around your territory that the ownership or the rights on the territory will be clear at the same time. That is what you say.

M. Morris (John Bud): il do not think it is proper to confuse the ownership with the passage of the...

M. Garon: Maybe il do not use the right word.

M. Morris: The two are thoroughly different subjects. The proposed autoroute 30 and the ownership of that minding question, as we will call it, these are two different subjects.

M. Garon: il know.

M. Morris: We are saying before you can even address the second one, which is the autoroute, you have to address the first one. And that has to be settled.

M. Garon: That is what il meant.

M. Morris: We cannot even contemplate Autoroute 30 before that.

M. Garon: Au fond, avant de parler d'auto-route, il veut que les problèmes concernant sa réserve soient réglés. Il ne veut pas parler de la deuxième avant de régler la première. C'est son choix. Vous n'êtes pas d'accord nécessairement avec cela? C'est clair pour moi.

If the road does not pass through your territory, have you the same... You said something about even if the road does not pass on your territory or what you consider your territory. There has to be an agreement too because there will be effects on the area where you live. Suppose the government makes a choice: not to pass on your territory but to pass besides it, what would happen to you?

M. Norton: il think that my colleague made it very clear that we are not opposed to Highway 30.

M. Garon: No, il understand that.

M. Norton: If the government, in its wisdom, chooses not to go through Mohawk territory and constructs the highway directly from its present point to Highway 15, we do not have any problem with that.

M. Garon: Do you agree, is this what you

would like?

M. Two Rivers: We may demand an access to it.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Two Rivers: Or two.

M. Garon: To build a gas station on the access?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Two Rivers: And a discount price.

M. Garon: Ha, ha! Thank you.

M. Two Rivers: Okay.

M. Garon: il think it is quite clear.

M. Two Rivers: And cigarettes.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Two Rivers: Yves Séguin is not here?

Une voix: No.

M. Two Rivers: No, okay.

M. Garon: He is not very far. He is supposed to be in the other room.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que ceci met fin à vos interventions, M. le député de Lévis?

M. Garon: il have been pleased to meet you.

Le Président (M. Saint-Roch): So il would like, on behalf of all the members of this commission, to thank you for your contribution to our works. Have a safe trip back home. Thank you very much.

M. Norton: Thank you.

M. Two Rivers: Thank you.

Le Président (M. Saint-Roch): J'aimerais maintenant demander aux représentants du Groupe de commerce de Montréal. il am sorry...

M. Garon: Sir, can you tell me, when you asked everybody to stand up, you said something that we did not understand?

M. Two Rivers: Oh! il invoked the Creator to give us some understanding, give us good thoughts and to discuss with clear and open minds the issues around the table. il certainly hope that he gave you an open mind...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Two Rivers: ...in understanding the past...

Le Président (M. Saint-Roch): Thank you very much. Your English has improved.

M. Two Rivers: But your Mohawk did not.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Saint-Roch): J'aimerais demander au Bureau de commerce de Montréal de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

À l'ordre, s'il vous plaît!

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux représentants du Bureau de commerce de Montréal. Je demanderais maintenant au porte-parole de bien vouloir s'identifier et d'identifier les personnes qui l'accompagnent pour le bénéfice des parlementaires.

Bureau de commerce de Montréal

M. Pepper (John J.): M. le Président, M. le ministre, mesdames et messieurs, ça me fait plaisir...

Le Président (M. Saint-Roch): Vous pouvez rester assis.

M. Pepper: Je me nomme John J. Pepper, je suis président du Bureau de commerce de Montréal. À ma gauche, M. Marc Leduc, vice-président du Bureau de commerce de Montréal, et à ma droite, M. Alex Harper, vice-président exécutif, membre du Bureau de commerce depuis 25 ans.

Le Bureau de commerce de Montréal est une institution en fonction depuis 1822. Je prendrai deux ou trois minutes d'introduction et je demanderai, dans quelques secondes, à M. Leduc, vice-président, de vous adresser la parole.

Avec votre permission, je tiens à souligner que le Bureau de commerce de Montréal, en fonction depuis 167 ans, s'intéresse à l'industrie et au commerce situés à l'intérieur de Montréal comme dans les régions de Montréal, du Québec et du Canada. Ses lettres patentes ont été émises en 1846, en français et en anglais, The Montreal Board of Trade, comme vous pouvez le voir à droite de la page des Statuts du Canada, Bureau de commerce de Montréal. Alors, nous n'avons pas changé de nom **il y a cinq** ou dix ans.

Le Bureau de commerce de Montréal porte un intérêt particulier à l'industrie du transport maritime à Montréal, et c'est l'une des principales raisons de sa fondation, dans le temps. **Il** est aujourd'hui en charge du "Port Wardens" du port de Montréal. Même aujourd'hui, et depuis 165 ans, il présente son rapport au gouvernement fédéral.

L'Association des camionneurs du Québec

était jadis un comité du Bureau de commerce de Montréal. Elle est aujourd'hui, comme vous le savez, une association autonome. Le Conseil du patronat du Québec, qui est aujourd'hui une association autonome, le CPQ, comme vous le savez, était également un comité du Groupe commerce de Montréal, ainsi que d'autres organismes, qui existent aujourd'hui, et qui étaient autrefois des **sous-comités** de notre organisation.

(16 heures)

La raison pour laquelle nous sommes ici, c'est que l'industrie et le commerce, basés sur nos intérêts dans le transport maritime, routier et aérien, nous amènent à étudier du jour au lendemain, et toujours, depuis des années, le transport. Alors, sans plus ajouter, j'aimerais aussi vous remercier, M. le Président, M. le ministre, de nous avoir invités.

Nous croyons qu'une proposition de plan de transport pour la région de Montréal aurait dû être présentée il y a longtemps, et je voudrais profiter de l'occasion pour féliciter le ministre, parce que même si nous attendions depuis longtemps, c'est le ministre actuel qui est venu devant le grand public avec un projet. Je sais que je parle pour le Bureau de commerce de Montréal et pour la chambre de commerce, car nous travaillons tous les deux ensemble. La seule différence entre la Chambre de commerce de Montréal et le Bureau de commerce de Montréal est la suivante: au Bureau de commerce de Montréal, les membres sont uniquement des associations d'affaires ou des corporations. **Il** y a 2750 membres corporatifs, en affaires, actifs, représentés par 6500 délégués du Bureau de commerce de Montréal, tandis qu'à la Chambre de commerce de Montréal, avec qui nous travaillons, ce sont des membres... Si je suis étudiant, professeur ou ménagère, je peux payer mes frais et devenir membre de la chambre de commerce. Cela ne donne pas plus d'importance à l'un ou à l'autre, sauf que notre orientation est uniquement "business-commerce-industry" - l'industrie et le commerce - tandis qu'avec la chambre de commerce, nous avons beaucoup de **dîners-causeries**, mais ce n'est pas vraiment là notre rôle; ce sont les affaires plutôt.

Alors sans plus ajouter, j'aimerais inviter Marc Leduc, vice-président, qui travaille sur le dossier depuis assez longtemps. M. le ministre, quand on est **venu** vous rencontrer, il y a déjà un an et demi, Marc était à ma gauche et M. **Harper** à ma droite; alors les trois mêmes personnes sont encore ici.

Je demanderais à Marc de vous adresser la parole et de faire les représentations nécessaires. Merci.

Le Président (M. Paradis, Matapédia): M. Leduc, vous avez la parole.

M. Leduc (Marc): M. le Président, M. le ministre, mesdames et messieurs les députés, **dans** notre rapport - que vous avez, je crois - nous

nous concentrons sur certains aspects de la question du transport, notamment pour recommander la création d'un bureau de coordination des recherches et des données pour la région de Montréal, dont il sera question plus loin.

D'autres aspects de nos conclusions étaient présentés plus abondamment dans le rapport de la Chambre de commerce de Montréal.

Nous reconnaissons tous que la région de Montréal est le cœur économique du Québec. Si le cœur va mal, toute la province risque d'en souffrir. Il y a plusieurs municipalités à l'intérieur de la grande région de Montréal, mais aux yeux des gens d'affaires et des gouvernements de l'extérieur du Québec, Montréal est avant tout une région, une région importante située au nord-est du continent, un port bien situé, loin de la côte, un aéroport important, deux réseaux de chemin de fer nationaux, mais aussi un réseau de transport routier engorgé et en piètre état, et un système de transport en commun qui devrait mieux faciliter les communications régionales.

Je fais ces commentaires, mesdames et messieurs, qui ne sont pas vraiment dans le rapport, mais qui en sont tirés, pour essayer de le résumer en peu de mots.

Montréal fête son 350^e anniversaire en 1992. Une vieille Europe rajeunie vivra cette année-là sa première année d'intégration économique. Ce sera aussi le 500^e anniversaire de la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb. Tous ces anniversaires ne manqueront pas d'attirer les regards sur l'Amérique et sur Montréal. D'ailleurs, c'est déjà parti. L'Europe passe présentement en revue ses portes d'entrée sur l'Amérique.

Avons-nous, dans la région de Montréal, un système de transport de personnes et de biens qui satisfont aux exigences européennes? Les Asiatiques, pour leur part, ont le choix de transporter vers l'Europe certains produits en passant par le Canada et par Montréal. Le voudront-ils? Les investisseurs, les transporteurs canadiens ou étrangers seront moins intéressés à s'établir dans notre région ou à transiter par la région de Montréal si nous ne nous dotons pas d'un excellent réseau de transport routier, de transport en commun, qui soit à la fois efficace du point de vue économique et qui augmente la qualité de vie des citoyens.

Nous sommes d'avis que le développement économique de la région de Montréal est lié de façon importante à un plan stratégique de transport dont l'objectif premier sera de rendre notre région compétitive vis-à-vis d'autres grands centres. L'approche peu systémique, élaborée dans le plan du ministre des Transports, ne correspond cependant pas, selon nous, à une utilisation adéquate de l'infrastructure routière comme élément de base du développement régional. Il semble y manquer des études d'**origine-destination**. Le côté commercial du trafic sur l'autoroute Métropolitaine et l'autoroute Décarie a été exclu du plan, autant dans l'analyse de la

situation que dans ses conclusions. Nul doute que d'envisager la solution aux problèmes de transport de façon traditionnelle a limité dangereusement les options. Nous estimons que la pratique dite de projets, selon laquelle un gouvernement ou un intervenant propose un seul ensemble de projets, souvent sans en discuter ni les avantages ni les inconvénients avec les intéressés et sans envisager des possibilités différentes n'est pas appropriée dans le dossier du transport qui nous intéresse.

Nos inquiétudes portent principalement sur cinq points, dans le moment, dans le contexte que nous vivons. Premièrement, l'urgence de la situation. La congestion sur l'autoroute Décarie et sur le boulevard Métropolitain a atteint des niveaux critiques. En votant pour le libre-échange, la région de Montréal manifestait à la fois son désir d'entrer en compétition avec le reste du monde et de se donner des outils pour le faire dans un bref délai.

Deuxièmement, les études nécessaires à la cohérence du plan sont inexistantes ou incomplètes. Troisièmement, le coût estimé du rattrapage nous semble bien en **deça** des besoins. Nous évaluons ce coût - nous n'en sommes pas sûrs - mais nous l'évaluons à environ 500 000 000 \$ au minimum et ce, dans un délai plus bref que ne le laisse entendre l'échéancier de dix ans proposé dans le plan. Quatrièmement, la nécessité de dépenser bien. Même si des sommes additionnelles doivent être engagées et l'échéancier accéléré, les besoins en transport sont grands. On ne peut se permettre des dépenses **qui** ne satisfont pas à la fois un besoin local et une nécessité régionale. Cinquièmement, la **prévalence** des choix politiques sur les choix économiques.

La discussion publique des dernières semaines et des derniers mois nous montre bien la difficulté pour chaque interlocuteur de proposer des projets qui servent à la fois les intérêts locaux et ceux de la région, tout en assumant le coût des études. Alors, on a un foisonnement d'études, dont la plupart ne sont pas publiées, un foisonnement de projets qui semblent être d'intérêt local, qui pourraient être d'intérêt régional, mais on ne le sait pas. On n'est pas en mesure de juger de la situation. Celle-ci risque de déboucher, selon nous, sur des choix de projets déterminés surtout par des soucis politiques puisque les études ou quelques-unes **d'elles** seront absentes ou incomplètes. Le tout pourrait avoir des conséquences négatives pour la région de Montréal, des conséquences **qui** favorisent Boston, New York, Toronto, Chicago, etc.

Que faire? Nous croyons qu'il s'établit lentement mais sûrement une nouvelle conscience régionale qui résulte à la fois d'une évolution récente des esprits et de la nécessité d'affirmer notre dynamisme face à la **compétition** des autres grands centres nationaux et internationaux. Le bureau de commerce accepte volontiers le fait que le développement hors de l'île de Montréal

généra des retombées favorables sur l'île et, bien entendu, la situation inverse produira des résultats semblables. Autrement dit, nous sommes une région.

Cela dit, le gouvernement du Québec doit continuer à participer de façon importante à l'élaboration des priorités régionales en matière de transport. Les instances locales et régionales doivent développer un consensus, selon nous, **mais** votre rôle à cette table est d'une importance primordiale, M. le ministre. Le défi de déterminer, en coopération avec les intervenants majeurs, les vraies priorités dans un plan de transport régional, en tenant compte du réseau routier et du transport public, n'est pas unique à notre région. En fait, beaucoup de grandes agglomérations urbaines font face au même dilemme que nous, soit d'établir leurs priorités en intégrant des préoccupations économiques et politiques et d'autres préoccupations aussi. Le ministre des Transports ontarien annoncera bientôt la façon dont il envisage de régler ce problème du transport dans la grande région de Toronto. New York a déjà son organisme unique pour la région. Nous sommes conscients, au Bureau de commerce, qu'un tel effort a été abandonné dans la région de Montréal au début de la décennie, mais les enjeux sont devenus trop grands, selon nous, pour risquer des Investissements Importants sans études et discussions suffisantes. Nous croyons que le temps est venu de remettre de l'avant une telle initiative.

Nous avons élaboré dans notre mémoire une structure, une approche possible, qui serait formée d'une quinzaine de personnes et qui serait la plus légère possible, dans notre optique. Ce serait une structure légère qui tenterait d'inciter les divers intervenants à travailler ensemble dans leur propre intérêt et dans celui de la région. À titre d'exemple de bureau de coordination semblable, nous avons déjà, comme vous le savez, dans la région de Montréal, le Conseil des aéroports de Montréal qui regroupe des intérêts régionaux, élus et non élus, pour négocier la participation régionale dans les activités de notre aéroport. L'organisation de ce conseil peut peut-être servir d'indicateur d'une façon de faire fonctionnant un bureau de coordination des recherches et données en transport.

Le bureau que nous suggérons devrait, selon nous, étendre son champ d'intérêt à la région de recensement du grand Montréal pour comprendre l'île de Montréal, Laval, la rive sud et certaines municipalités de la couronne nord. Un pareil bureau pourrait terminer les études non achevées du plan de transport que nous avons et vérifier l'opportunité de certains choix, par exemple ceux qui affectent l'autoroute Décarie, la Métropolitaine et les voies de **contournement**. Les membres du bureau - ceci est explicité plus en détail dans le rapport - pourraient comprendre, entre autres, le gouvernement du Québec, Transports et Environnement, la CUM, les MRC des régions, le port de Montréal, les sociétés de transport, le

Bureau de commerce, la Chambre de commerce de Montréal, la Chambre de commerce de Laval, la Chambre de commerce de la rive sud, celle du West Island, l'Association du camionnage du Québec et certains membres pourraient assister aux réunions sans droit de vote.

La création d'un bureau semblable pourrait procurer plusieurs avantages, notamment fournir une base de données communes sur le transport des gens et des marchandises, étudier plusieurs choix de projets en vue d'un objectif précis, selon une grille d'analyse adéquate, aider à mieux gérer les actifs régionaux dans le domaine du transport, faciliter la prise de décision dans un plus vaste contexte régional, permettre une plus grande participation des personnes intéressées et permettre aussi la diffusion aux membres des mêmes données et études relatives au transport régional. En d'autres mots, tout le monde s'alimenterait aux mêmes études et quand il y a des discussions et même des divergences de vues, au moins on serait assurés qu'on parle de la même base de données et que chacun n'a pas dans sa poche son étude privée pour justifier son propre projet. Voilà.

M. Pepper: M. le Président, nous sommes maintenant à votre disposition pour répondre à vos questions. Je vais compter sur mes experts, à ma gauche et à ma droite.

Le Président (M. Paradis, Matapédia): D'accord. Merci, M. Harper et M. Leduc. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci à vous, M. Pepper, ainsi qu'aux gens qui vous accompagnent. Je suis très heureux qu'on ait pu finalement s'arranger pour vous recevoir. Je sais que cela avait causé une certaine commotion étant donné que vous aviez effectivement certains droits, vu que vous aviez témoigné devant la commission en 1987. Finalement, on finit par vous entendre et cela vous permet de vous exprimer.

M. Pepper: Merci, M. le ministre. Je dois dire que, des fois, on est excités. Alors, on devrait s'excuser si on s'excite.

(16 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Absolument pas. Vous n'aurez pas à vous excuser. Il n'y a rien là.

Évidemment, on a, sur certains points, des vues diamétralement opposées, non pas que nous ne pensions pas la même chose sur le rôle que doit jouer ou que joue Montréal, en termes de locomotive du développement économique de tout le Québec. Je pense que là-dessus c'est très clair, et votre organisation même, que je sache, si j'ai bien entendu M. Pepper tantôt, au plan de la présentation, représente aussi des gens de Laval, puisque la charte incorpore la grande région de Montréal.

J'aimerais peut-être commencer par la proposition du bureau de statistique et d'Infor-

mation, qui, à mon point de vue, rejoint un peu une volonté clairement exprimée d'un organisme régional de transport. Vous parlez davantage d'un bureau de statistique et d'information, alors que nous travaillons actuellement sur un organisme régional de transport qui aurait à planifier, bien sûr, et peut-être même à coordonner l'opération transport, l'offre transport, de même que la planification transport au cours des années futures. Croyez-vous que, par dessus tout cela, un organisme régional de transport pourrait remplir des fonctions que vous voulez voir dévolues à votre bureau de statistique et d'information?

M. Leduc: Je pense qu'on est ouvert là-dessus, M. le ministre. On se disait que la leçon du passé - le COTREM qui a mal tourné - pouvait peut-être doser notre enthousiasme et nous inciter à nous demander ce qui n'avait pas marché la dernière fois, et s'il ne serait pas plus sage alors de commencer avec une structure dont la principale activité serait de coordonner les études et les recherches et de diffuser l'information, de façon que les interlocuteurs qui, en fait, ne se sont jamais rencontrés régulièrement à une table de concertation depuis neuf ans, puissent se réhabituer à vivre ensemble et à débattre les questions et en arriver finalement à des arbitrages et des compromis qui vont nous faire accélérer le pas au lieu de retarder une foule de décisions.

Bien sûr, un tel bureau pourrait faire de la planification si on savait que tout le monde était d'accord et qu'on avait une longue habitude de pareille concertation dans la région de Montréal; on pourrait donner un rôle de planification à un tel bureau. On n'est pas contre, mais on se demande si cela devrait être au tout début ou si on devrait plutôt s'acharmer sur la collecte d'informations, la détermination par le groupe des questions à étudier, s'entendre sur des grilles d'analyse et sur la pondération des critères qui devraient présider au choix des projets définitifs. Il y a déjà assez de choses; il y aurait beaucoup de pain sur la planche au début. Mais on n'est pas contre un bureau qui ferait de la planification.

M. Côté (Charlesbourg): Simplement pour exprimer très clairement mon point de vue, qui davantage en 1987, à la commission parlementaire, était devenu évident: il y a un problème quand chacun travaille en vase clos ou administre sa société de transport en vase clos et ne dépasse pas les limites de son île. C'est un problème extrêmement important sur le plan d'une vision de transport. Si on s'en souvient, en 1987, l'opinion de chacun des intervenants a été sollicitée sur ce que devrait être le développement du transport en commun lors de cette commission parlementaire. Donc, on a déposé sur la table l'ensemble des volontés de tout le milieu, qui faisait l'objet d'analyse au ministère,

à la CUM, sur la rive sud, à Laval, et même un petit peu plus loin en ce qui a trait à la couronne. Je ne pense pas, c'est mon opinion, qu'il faille faire des études additionnelles à cet égard, pour faire un certain nombre de choix, à tout le moins pour le transport collectif. Il semble bien que, pour le transport collectif, tout le monde soit assez satisfait ou, de toute façon, que les orientations ne soient pas si mauvaises.

Là où cela devient plus compliqué, c'est lorsqu'on aborde le réseau routier. C'est là davantage que la chambre de commerce, vous, certains dirigeants de l'île de Montréal vous êtes élevés contre l'autoroute 30, pour la nommer, et l'autoroute 25, en particulier, sur le plan du réseau routier, les raisons étant que cela pourrait vider l'île de Montréal, non pas nécessairement des personnes mais des entreprises, car j'ai l'impression que la dominante n'était pas la préoccupation de garder les gens sur l'île, mais davantage de garder les entreprises sur l'île. En ce sens, l'autoroute 30 ou l'autoroute 25 étaient des facteurs d'étalement de l'entreprise.

Ce matin, nous avons reçu - je ne sais pas si vous avez eu l'occasion d'être ici - les promoteurs Devencore - Petro-Canada pour développer l'est de Montréal. Ils nous ont fait la démonstration - c'est à nous de l'accepter ou pas - que les routes Décarie et la Métropolitaine, de même que les autoroutes 20 et 40 étaient des sources de développement économique et industriel et que l'ouest de l'île s'était développé parce que ce réseau routier était là. Ils sont venus nous dire: Il faut bien sûr améliorer le boulevard Métropolitain. C'est clair pour eux. Ils comparaient le boulevard Métropolitain à une petite route de campagne, dans la situation actuelle. Ils disaient qu'il fallait prolonger l'autoroute 25 pour, bien sûr, amener du développement industriel dans l'est de Montréal. Pour eux, c'était la création d'un autre pôle. Si j'ai bien saisi leur message, le réseau routier pouvait devenir un instrument de développement de l'île de Montréal, spécialement dans le contexte du libre-échange. Si j'ai bien compris, vous n'êtes pas nécessairement en faveur de la construction du prolongement de l'autoroute 25.

M. Leduc: M. le ministre, je dirais qu'on n'est ni pour, ni contre. Dans le fond, ce qu'on dit dans notre rapport, c'est qu'on n'est pas satisfait des études faites pour justifier ou infirmer la nécessité de faire l'autoroute 25. On a quand même certaines préoccupations. Comme je le disais tout à l'heure, on prend la région comme un tout. On ne veut pas dire que tout le développement devrait se faire sur l'île de Montréal et que tout le reste de la région devrait en souffrir. S'il y a des entreprises sur l'île qui sont dépendantes d'employés qui préfèrent vivre hors l'île, on devrait faciliter les entrées et les sorties de l'île pour que tout le monde puisse se rendre au travail. Finalement, si les employeurs voient trop souvent leurs

employés arriver en retard, ils se demandent quelle sorte de réseau routier nous avons.

On a aussi, si j'ose dire, des préoccupations natalistes. On voit les statistiques comme tout le monde. On s'aperçoit que ceux qui décident de s'acheter une maison moins chère parce qu'elle est plus loin du centre-ville, sont ceux qui ont des familles plus nombreuses. On ne peut pas être contre cela, de sorte que l'important est d'améliorer les communications. Est-ce que l'autoroute 25, oui ou non, serait bonne pour le développement dans l'est de l'île? Je peux seulement dire qu'on ne le sait pas. On aurait voulu voir des études qui auraient tenté de démontrer cette conclusion. Mais il y a une chose au sujet de l'autoroute 25 qui nous fatigue un peu, c'est que cela pourrait empiffrer davantage le boulevard Métropolitain. D'autres vous l'ont dit. Cela pourrait améliorer le développement dans l'est de l'île; on est pour cela. Mais si en même temps, cela augmente l'engloutissement sur la Métropolitaine, il faudrait en tenir compte. La résolution du problème de la Métropolitaine devient davantage urgent.

M. Côté (Charlesbourg): Sur le même sujet, car je n'ai pas tout à fait la même opinion. Je ne crois pas que l'autoroute 25 viendra engorger la Métropolitaine. Nous prétendons qu'elle va désengorger la Métropolitaine par le complément de Ville-Marie jusqu'à l'autoroute 25. Cela fait une entrée additionnelle au centre-ville de Montréal en plus de Décarie. Cela soulagerait d'autant les personnes qui prennent actuellement le boulevard Métropolitain pour emprunter Décarie pour aller au centre-ville. En tout cas, quant à nous, c'est une des solutions de désengorgement.

Vous avez fait beaucoup état dans votre mémoire des autoroutes Décarie et Métropolitaine. Je pense que la Chambre de commerce de Montréal a abordé aussi ce problème. Il est clair qu'on ne peut pas régler le problème de l'autoroute Métropolitaine sans régler le problème de l'autoroute Décarie. Si on règle pour la Métropolitaine, peu importe la solution - tunnel, sans tunnel - qu'on prenne la solution qu'on voudra en ce qui concerne l'autoroute Métropolitaine, on ne peut pas régler le problème de l'autoroute Métropolitaine sans régler celui de l'autoroute Décarie. Nous avons fait la démonstration que les travaux que nous nous apprêtons à faire sur l'autoroute Métropolitaine sont des travaux nécessaires, peu importe la solution à long terme qui pourrait être trouvée. Pour vous, est-ce que c'est davantage l'élimination du croisement, si on peut l'appeler comme cela, ou de l'interférence des autoroutes Décarie et de la Métropolitaine qui vous apparaît, à ce moment-ci, importante ou si c'est à la fois l'autoroute Décarie et l'autoroute Métropolitaine? Car il ne faut pas se le cacher, l'autoroute Décarie est plus congestionnée que l'autoroute Métropolitaine. Les statistiques le démontrent très nettement. Est-ce que, à

ce moment-ci, ce n'est pas davantage la congestion des deux, la rencontre des deux qu'il faut éliminer comme problème de trafic? Je ne sais pas si vous avez une opinion là-dessus.

M. Leduc: J'ai l'impression que ce sont les deux, que ce n'est pas uniquement le croisement. Quoi qu'il en soit, on voudrait être sûr que, quelle que soit la conclusion à laquelle vous arriverez sur le projet définitif, le problème est singulièrement amoindri. Pour l'instant, je pense qu'on ne peut pas pointer dans une direction plus que dans l'autre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Je n'ai pas de problème à vous faire la même offre que j'ai faite à la Chambre de commerce et à la ville de Montréal. On va faire une belle étude. Les gens en veulent une; on va en avoir une bonne, mais qui va analyser l'ensemble de la situation, quelles parties vont être incluses dans la préparation de plans et devis, ce qui fait que les données ne seront pas contestables après. Si une telle démarche vous intéressait, on peut associer quelqu'un de votre organisation à cette démarche de telle sorte qu'au bout de la ligne, il n'y a personne qui puisse la contester. Mais, entre-temps, avant même que ces études donnent des résultats et qu'on passe à une phase de réparation et dans la mesure où on touche aux deux, oubliez vos 500 000 000 \$. Il faut bien se comprendre. On ne va pas loin avec 500 000 000 \$. On peut corriger les problèmes du croisement de Décarie et de la Métropolitaine, mais on ne réglera pas les problèmes de Décarie et de la Métropolitaine. Si une telle offre vous intéresse, quant à moi, je ne suis pas fermé du tout à cela, de façon que les intervenants du milieu soient parties prenantes dès le départ à ce sur quoi on va travailler. Il y a des mesures de soulagement à apporter à l'autoroute Décarie, à l'autoroute Métropolitaine. Les camions en transit n'ont pas affaire là. L'Association du camionnage du Québec est venue nous le dire. Dans la mesure où cela vous intéresse, je serai très heureux de vous associer à cette démarche.

M. Pepper: M. le ministre, vous avez vraiment frappé le noeud de notre représentation. C'est le but principal de nos recommandations. Au nom du Bureau de commerce de Montréal, j'accepte immédiatement votre offre. On voudra certainement en faire partie, que ce soit un genre de bureau, que ce soit une commission, que ce soit un comité ou quoi que ce soit, afin que nous ne puissions pas par la suite nous opposer parce qu'on ne ferait pas partie du groupe.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne serai plus là, mais vous allez être poignés avec le résultat. Je vous aurai embarqués au moins à ce moment-là.

M. Pepper: Absolument, M. le Président et M. le ministre.

Le Président (M. Paradis, Matapédia): Une dernière question, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être une dernière question puisqu'on fait le parallèle avec Toronto. M. Leduc évoquait un plan de transport qui serait annoncé éventuellement par M. Fulton, ministre des Transports de l'Ontario, qui intègre dans sa vision à la fois le routier et le transport en commun. Il y a beaucoup de similitudes entre ce que l'Ontario a mis sur la place publique et ce que le gouvernement du Québec a fait jusque sur le plan monétaire. L'Ontario propose 8 200 000 000 \$ sur 30 ans. Arrondissons les chiffres. En arrondissant les chiffres, cela fait 100 000 000 \$ par année. Sur une période de dix ans, cela fait 1 000 000 000 \$, alors que le Québec met 1 600 000 000 \$.

(16 h 30)

Je suis toujours un petit peu étonné - je vous le dis sans animosité - de voir des organismes qui représentent très majoritairement des hommes d'affaires venir souhaiter de la part du gouvernement l'addition de sommes. Comme dans ce cas-ci, vous dites: C'est au minimum 500 000 000 \$ qu'on doit ajouter. Par la même occasion, ils font le discours suivant au gouvernement: Vous devez mieux gérer vos affaires. Diminuez le déficit. Diminuez votre niveau de dépenses. Là, vous venez nous encourager à en dépenser plus. J'aimerais bien qu'on m'indique en même temps, pour être logique, où on va le prendre, où on va couper: dans l'éducation, dans la santé, dans les affaires culturelles? C'est ça, la problématique du gouvernement, actuellement.

Ce que proposait la CUM, c'était d'en ajouter plus mais de prolonger la période de dix ans sur douze ans, peut-être même sur quinze, pour pouvoir dire: On a cette vision de quinze ans pour être capables de régler notre problème. Mais ça, ça me chicote toujours un peu parce que les hommes d'affaires ont le jugement assez sévère sur les gouvernements qui ne s'administrent pas bien. Alors, j'aimerais avoir vos suggestions à ce sujet.

Le Président (M. Paradis, Matapédia): Brièvement, M. Pepper.

M. Pepper: Vous savez, M. le ministre, j'ai appris très jeune qu'on ne devrait jamais dépenser de l'argent à moins d'en connaître le résultat. Quand les hommes d'affaires achètent, que ce soit une compagnie comme Consolidated Bathurst, pour 2 600 000 000 \$, on doit constater et comprendre que ça ne se paiera pas dans un an ou dans cinq ans, mais que ça prendra peut-être 20 ans ou 100 ans. On ne sait pas ce que ces gens qui achètent ont dans la tête.

J'ai aussi appris comme homme d'affaires, même si je suis avocat pratiquant et plaideur de litiges que des fois - je ne veux pas dire que le montant qu'on dépense n'est pas important, c'est

bien important - on a tous eu l'expérience qu'on ne peut pas acheter une maison à 30 000 \$ quand elle n'en vaut que 27 000 \$ ou 28 000 \$, mais, avec le temps, la maison de 30 000 \$ qu'on n'a pas achetée, parce qu'on pensait qu'elle n'en valait que 28 000 \$, vaut aujourd'hui 100 000 \$.

Quand on va à Londres ou partout dans le monde entier, on voit - on appelle ça "the tube" - ("underground", je suis certain qu'ils l'ont construit quand ils n'en avaient pas les moyens, mais ça vaut une fortune aujourd'hui.

Alors, je soumetts avec respect qu'on ne devrait pas compter les dollars de 1989, mais qu'on devrait être en mesure de compter les dollars de l'an 2000 ou 2050, ce qu'on ne fait pas normalement parce que ce n'est pas normal.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, juste...

M. Pepper: On ne sera pas obligé de tout le payer cette année, on le paiera dans cinq ans et peut-être dans 150 ans. Ce n'est pas la réponse, mais quand on parle de 500 000 000 \$, ce n'est pas qu'on demande 500 000 000 \$, on n'est pas en mesure de demander. Je pense qu'un bureau pourrait au moins...

M. Côté (Charlesbourg): Je partage entièrement votre opinion. Ce sont finalement des investissements nécessaires et qui peuvent être étalés dans le temps, mais le seul problème que ça nous pose, c'est que, dans le jugement que font les financiers et les hommes d'affaires sur la gestion gouvernementale, à partir du moment où on dépasse plus de 5,6 % d'augmentation du budget, à ce moment-là, on a des problèmes assez importants.

M. Pepper: Ah! oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un peu là qu'est notre problème.

M. Pepper: Ce n'est pas parce que je veux argumenter, mais je suis sûr que M. Stone ne pense pas devoir payer 2 600 000 \$ à M. Des Marais d'ici cinq ans. Il va peut-être le payer dans une journée ou dans 100 ans, on ne le sait pas.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. Merci.

M. Pepper: Je m'excuse, M. le Président.

M. Leduc: Est-ce que je pourrais ajouter quelque chose?

Le Président (M. Paradis, Matapédia): Nous avons déjà dépassé notre temps. Peut-être aurez-vous l'occasion de le faire avec M. le député de Lévis.

M. Garon: Allez-y donc!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Allez-y donc sur mon temps.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Leduc: Bien voilà! Je veux souligner la même chose. Je pense qu'il faut d'abord déterminer ce qu'on doit faire, combien ça devrait coûter, quels sont les choix, et ensuite voir à un financement innovateur. Nous ne sommes pas contre ça. On parle de Toronto avec un programme moins dispendieux sur une plus longue période, mais si vous êtes allés à Toronto dernièrement, on ne peut pas dire que les principales routes soient une pièce de musée. En fait, on a sous-dépendu pour le boulevard Métropolitain, c'est une vieille affaire qui date de 30 ans. On peut dire sans contredit que, par rapport à Toronto, et même par rapport à la ville de Québec si j'ose dire, la région de Montréal traîne la patte d'une façon effroyable quant à la modernisation de son système routier. Puis ça urge!

Qu'est-ce qu'on va faire? Je pense qu'il faut déterminer d'abord ce qu'on va faire, quels sont les choix, et, si ça coûte cher, à ce moment-là, on est prêts à regarder un financement innovateur. On ne veut pas dire que c'est Québec qui va tout payer - V me semble que ça se discute - mais déterminons d'abord ce qu'on devrait faire et on verra ensuite.

M. Garon: Vous êtes les premiers intervenants à souligner brièvement dans votre mémoire, mais vous le soulignez quand même, que les activités du port de Montréal sont une partie importante et devraient faire partie du plan de transport. Dans la critique qu'on a faite du plan du transport, on trouvait que cela avait l'air d'un plan de voirie plutôt que d'un plan de transport. Dans un plan de transport, on parle du transport, on se pose des questions, on a des objectifs et on a une perspective d'avenir. Quelles seraient, dans votre esprit, les interconnexions ou la vision que vous auriez d'un plan de transport de Montréal, d'un plan de transport intégré? Et comment le port de Montréal devrait-il s'articuler en pensant à une perspective de libre-échange?

M. Pepper: Vous savez, on a étudié pas mal cette question. Personnellement, je m'y suis intéressé depuis deux ans, et les conteneurs, au port de Montréal, on nous dit, je ne le crois pas, mais on nous dit qu'ils sont complètement remplis, qu'il n'y a plus de place au port de Montréal pour les conteneurs. Cela doit aller quelque part.

On parle de faire l'expansion à Contrecoeur. Je suis contre ça parce que je pense que nous avons à peu près 10 000 propriétés jusqu'au bout de l'île. Qu'elles soient expropriées, qu'on en fasse quelque chose, cela ne m'intéresse pas

mais envoyons tout à Contrecoeur et nous n'aurons plus de problèmes routiers. Aujourd'hui, les conteneurs doivent aller quelque part. Ils arrivent à Montréal, vont à Chicago, à New York, à Boston. Cela prend des routes. C'est peut-être la réponse immédiate à votre question mais ça prend un bureau, des experts. C'est pour cela que les gens du port de Montréal savent combien de tonnes de conteneurs ils reçoivent par année. Ils savent d'où ils viennent et où ils vont. Nous ne le savons pas et eux le savent. Le comité devrait le savoir.

Cela ne sert à rien de bâtir des routes sans que le port de Montréal soit représenté pour dire au comité combien de camions vont se servir de la bonne route. S'il n'y en a pas, ils n'ont pas besoin de la route. S'il y en a trop, il faut élargir la route mais il faut qu'il soit présent autrement ils vont le savoir après, comme on l'a fait dans le passé. Ce n'est pas notre faute, ce n'est la faute de personne, mais en 1925, 1930, 1935, 1940, 1945, on bâtissait des routes. C'était nécessaire dans le temps. Aujourd'hui, on bâtit des routes pour les années 2000 et 2025 et non pour les prochaines années. On est bloqués aujourd'hui.

Quand vous parlez de Toronto - j'y étais jeudi dernier - je pense qu'il y a 24 travées, 12 dans chaque direction. On parle de 6 plus 6 plus 3 plus 3 travées de service. La voie de service est comme notre route principale, le boulevard Métropolitain. C'est le problème et on le connaît. La solution, d'où viennent les voitures de l'Ouest et où vont-elles? Si elles viennent au centre-ville, elles n'ont pas besoin de la route de ceinture? Si elles vont à Québec, elles ont besoin d'une route de ceinture mais combien vont à Québec? Parce que si on fait cela pour les camions qui vont à Québec et que la plupart viennent au centre-ville, on ne sait pas la réponse parce que je ne sais pas d'où ils viennent. Le comité doit le savoir ou le ministre, son comité, ses gens, ils doivent le savoir. On leur a demandé. On n'a pas eu la réponse parce qu'on ne le sait pas. On n'est pas des experts. Peut-être que les experts devraient faire partie du comité. On a été invités et cela nous fera plaisir d'accepter.

M. Garon: Des données de ce genre, 1 n'y en a pas dans le plan de transport. Dans le plan de transport. On a les données du passé, 1966-1986. Ce n'est pas certain que pour 1986-2006, cela va aller dans la même direction.

M. Pepper: C'est exactement ça.

M. Garon: C'est loin d'être certain.

M. Pepper: Et on est rendu en 1989 aujourd'hui. On ne sait pas d'où ils viennent et où ils vont. Mais on peut le savoir, quelqu'un peut le savoir.

M. Garon: En tant que Bureau de commerce de Montréal, avez-vous fait des études ou vous êtes-vous penché sur la question de savoir, vivant dans le libre-échange depuis le 1er janvier 1989, quels sont les points forts de Montréal comme centre de distribution? Dans quel secteur Montréal devrait-elle jouer un rôle sur le plan de distribution, au centre de distribution, comme plaque tournante dans le domaine du transport?

M. Harper (Alex): Je peux peut-être commencer.

M. Garon: Je vais vous donner un exemple. Il y a quelques années, j'avais dit, quand j'étais au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, que le centre de distribution du poisson dans l'Est du Canada ne serait pas à Gaspé, ce n'est pas là que le poisson est mangé, cela devrait être à Montréal. Actuellement, c'est beaucoup plus à Boston qu'ailleurs. Même lorsqu'on a besoin de poisson à Montréal, on appelle Boston. Ce n'est quand même pas normal alors que tout l'Est du Canada est une vaste région de pêche. Si on veut que cela soit un centre de distribution du poisson, cela prend des équipements. On ne met pas le poisson au soleil. Cela prend des équipements, de la réfrigération, une organisation si on veut faire cela. Je me demandais sur le plan de... Quand on parle de distribution en termes de libre-échange, est-ce que vous avez déjà regardé dans quel secteur Montréal devrait être forte comme centre de distribution ou comme plaque tournante, disons, dans l'Est de l'Amérique du Nord?

M. Harper: Vous savez, M. le député, la raison pour laquelle le port de Montréal est si compétitif? C'est à cause du fait qu'on a un bon réseau de transport à l'intérieur du port de Montréal. On a les deux systèmes de chemin de fer et on a aussi le camionnage dans le port de Montréal. On critique notre aéroport, notre système aéroportuaire, mais c'est un des plus modernes au monde. Ce que nous voulons faire et c'est cela qui faisait partie de nos démarches avec le Conseil de l'aéroport, par exemple, c'est de dire: Nous devrions prendre avantage des avantages qu'on a déjà.

Nous avons souvent parlé d'avoir une zone de libre-échange à l'intérieur de Mirabel. C'est un sujet qui est venu sur la table à plusieurs reprises. Nous pensons que c'est une chose que nous devrions aussi regarder. Mais pour le port de Montréal, nous croyons qu'il est vraiment un de nos atouts majeurs et que c'est par le biais du port de Montréal qu'on est le port d'entrée dans toute l'Amérique du Nord. Je pense qu'en ayant un port compétitif et structuré comme il l'est actuellement, nous avons beaucoup à gagner pour l'avenir. Mais je pense que M. Leduc, de Canadian National, pourrait aussi dire des choses parce que c'est un sujet dont on a discuté *longuement pour arriver à notre mémoire.*

M. Pepper: M. le Président, M. le ministre, M. le député, le port de Montréal, c'est le deuxième port le plus efficace en Amérique du Nord. On peut perdre si on ne s'occupe pas de notre affaire parce que les camionneurs ne peuvent pas envoyer des conteneurs ici et après cela ne pas savoir où ils vont aller. Notre compétition vient de Boston, Détroit et New York. On nous dit que si elles ne viennent pas à Montréal, je ne veux pas nommer de compagnies, mais on a eu des menaces, que si cela ne marche pas à Montréal, tout ce qu'on a à faire c'est d'aller là-bas. Cela ne se change pas facilement d'une saison à une autre mais elles préfèrent le prendre aujourd'hui et ce sera fini en 1992. Cela coûte des millions de dollars de changer mais une fois qu'elles changent, c'est changé, elles ne reviennent plus. On le sait, on en a eu l'expérience. Alors le port de Montréal, il faut le protéger, savoir ce dont on a besoin. Je pense que c'est le comité que M. le ministre a suggéré... Si le comité ne peut pas trouver de solution, personne n'en trouvera, parce que tous les gens sur le comité prennent leurs responsabilités comme nous autres et on sera responsables.

M. Leduc: J'aurais voulu pouvoir répondre à votre question précisément, M. le député de Lévis, mais il me semble que c'est le genre de question que l'Européen ou l'Asiatique va se poser lorsqu'il va regarder Montréal dans les dix ou quinze prochaines années et qu'il va se dire: Est-ce que je me vois dans le portrait de Montréal? Est-ce que Montréal a une stratégie pour les 20 ou 30 prochaines années? Est-ce qu'elle se positionne d'une façon favorable qui va **m'intéresser** ou est-ce que je vais plutôt être intéressé à investir, distribuer ou manutentionner mes produits dans un autre port?

Je pense qu'un plan de transport idéal jetterait les premiers jalons d'une réponse à cette question. On pourrait, nous autres, essayer d'y répondre mais, dans le fond, c'est une question qui est assez large et qui demande d'interroger bien du monde. Je ne sais pas si on aurait la réponse à votre question. On a peut-être des éléments de réponse mais on n'en est pas sûrs.

M. Garon: Il y en a qui nous ont dit ce matin que le transport des conteneurs au port pourrait diminuer avec le libre-échange. Cela a été mentionné ce matin.

M. Pepper: Il y en a qui disent le contraire, vous savez. On ne le sait pas. On va le savoir. On se pose la question nous-mêmes. On est en faveur du libre-échange au Bureau de commerce, vraiment en faveur, mais il y a des choses qui vont augmenter et d'autres qui vont... Je reviens à M. Stone. Est-ce qu'il va investir un autre milliard de dollars dans une compagnie qui était ici, qui fonctionnait très bien mais qui n'avait

pas d'investissements par expansion? On ne le sait pas, peut-être. Peut-être que la compagnie sera deux fois plus grande même si elle n'appartient pas à un Canadien. On ne peut pas le savoir. Mais je vais vous dire que...

M. Garon: Apparemment, il va emprunter beaucoup pour l'acheter. Il n'aura peut-être pas de capacité d'emprunt après cela pour la développer. (16 h 45)

M. Pepper: Ah! Les capacités, c'est incroyable ce qu'ils en ont, vous savez. On a eu des expériences, lorsqu'on parlait de l'expansion du port de Montréal et... Si on regarde Mirabel dans le temps, personnellement, j'ai agi pour 19 lignes aériennes, pendant qu'on faisait les baux pour les entreposages à Mirabel, et pendant que je faisais ce travail, pendant six mois de temps, il y a dix ou douze ans, eux s'organisaient pour leur déménagement à Toronto. Alors ils ont fait ça pour rien, ils paient même l'entreposage pour rien aujourd'hui, mais ils voyaient que dans dix ans ou dans le temps, ils seraient ailleurs. Alors on a fait ça pendant qu'ils faisaient autre chose. Est-ce qu'on sait, si on parle du port de Montréal, et ça commence à tomber, si les compagnies qui s'en servent aujourd'hui n'ont pas un plan pour déménager dans cinq ans, qu'elles commencent à s'organiser et qu'elles l'annonceront dans cinq ans? Alors il faut qu'on s'organise et qu'on s'occupe de notre affaire. Si on ne le fait pas, si on n'avance pas et qu'on reste au même niveau, on recule. Et on est inquiets, parce que c'est ça, notre "business". On est très inquiets. Je pense que le comité, une fois fermé, pourrait renseigner.

M. Garon: Pensez-vous qu'il passera encore beaucoup de grain dans le port de Montréal, dans cinq ans?

M. Pepper: Beaucoup de?

M. Garon: De grain.

M. Leduc: Cela dépend des sécheresses. Dans le moment, il en passe moins à cause de la sécheresse dans l'Ouest.

M. Garon: Ne pensez-vous pas qu'il y a un peu une orientation pour passer par Vancouver aussi, et par Prince Rupert?

M. Leduc: Oui, aussi.

M. Pepper: Des fois, vous savez, les gens...

M. Garon: Je dis cela par rapport à ce que vous dites, par exemple, pas pour répondre, mais pour aller dans le sens de ce que vous dites. Le gouvernement fédéral n'a pas doublé la ligne de chemin de fer vers Vancouver pour faire passer moins de trafic, même si Jean-Luc Pépin disait

que ça n'avait pas d'effet.

M. Pepper: S'ils faisaient l'expansion, disons, à Contrecoeur, il y a seulement une ligne, il faudrait construire une autre ligne, et il faudrait que tous les trains reviennent au pont Victoria pour traverser. On me dit qu'il n'y a pas de capacité pour traverser afin d'aller à Détroit ou Boston. On n'a vraiment ni la capacité ni l'expérience pour trouver des solutions à ces problèmes, mais il y a des experts qui font uniquement ça.

M. Garon: Je dis cela parce que je trouve que le secteur maritime est un secteur complètement négligé, au Québec. On ne le traite pas... On a le maritime quasiment par surcroît, pas parce qu'on fait grand-chose, mais parce que les bateaux viennent. Mais il n'y a pas un endroit bien situé comme celui-là, au coeur de l'Amérique du Nord, avec un port de mer. On ne fait pas grand-chose pour le développer. Mais si on...

M. Pepper: Lorsque Ultramar est venue ici, elle est venue ici parce que c'était un "year-round city port"; elle n'est pas allée à Montréal, elle est venue ici, en 1970-1971, quand elle a bâti sa raffinerie à Lévis, parce que c'était ouvert à longueur d'année.

M. Garon: Oui.

M. Pepper: Mais on ne veut pas perdre ça, on ne veut pas toucher à ça. Ils sont déménagés à Montréal, ils sont allés à Toronto, ils sont revenus, alors c'est un port très important.

M. Garon: Vous auriez l'oléoduc de Portland-Montréal, pour transporter l'huile.

Le Président (M. Paradis, Matapédia): Alors il me reste à vous remercier. Cela a été très intéressant, mais nous sommes arrivés au terme de nos débats. Bonne route de retour.

M. Pepper: C'est nous qui vous remercions. M. le ministre, M. le Président, et les autres, de nous avoir invités et de nous avoir si bien reçus. Merci.

M. Garon: Merci.

Le Président (M. Paradis, Matapédia): Nous invitons maintenant la Corporation de développement des Laurentides.

Je vous rappelle que le temps alloué pour la présentation de votre mémoire est de quinze minutes; quinze minutes pour les interventions avec le ministre et quinze minutes avec le critique officiel. Si le temps est dépassé, il sera amputé aux formations politiques.

Je demanderais au porte-parole de s'identifier et de présenter celui qui l'accompagne.

Corporation de développement
des **Laurentides**

M. Allard (Jacques): M. le Président, il me fait plaisir de me présenter, Jacques Allard, vice-président de la Corporation de développement des Laurentides. Je suis accompagné par le directeur général de la corporation, M. Claude **Ducharme**.

M. le ministre, M. mes les députées, MM. les députés, brièvement, pour la bonne compréhension de chacun, la Corporation de développement des Laurentides est l'organisme de concertation reconnu par l'Office de planification et de développement du Québec, issu du sommet socio-économique des Laurentides, fusionné avec l'ancien Conseil régional de développement des Laurentides. Cette corporation oeuvre depuis 20 ans déjà sur le territoire des Laurentides, regroupe l'ensemble des partenaires des différents secteurs économiques, socio-économiques, de la santé à la forêt, l'agriculture, loisirs, culture, tourisme etc., et même l'environnement, dont je préside la commission.

La Corporation de développement des Laurentides est l'organisme régional de concertation et développement retenu par le gouvernement du Québec et est responsable de l'organisation et du suivi des sommets socio-économiques pour la région administrative des Laurentides. C'est dont à ce titre que la CDL soumet respectueusement à cette commission parlementaire ses points de vue sur le plan de transport du ministère concernant la grande région de Montréal, dont une partie importante nous concerne directement.

À cet effet, la CDL tient à souligner qu'elle est extrêmement déçue de ne pas avoir été invitée à rencontrer la commission, d'autant plus qu'elle avait signifié au ministre responsable, dès le 5 octobre 1988, son intention d'être entendue. Nous avons été des plus heureux d'apprendre que les travaux de la commission étaient prolongés et que nous pourrions y être entendus.

Depuis plus de quinze ans, la corporation de développement a étroitement été liée aux différents problèmes de développement des réseaux de transport individuels et collectifs de la région des Laurentides. Les problématiques de transport terrestre, ferroviaire et aérien - l'aéroport de Mirabel - sont familières pour tous les différents membres du conseil d'administration provenant de toutes les parties du territoire et de tous les secteurs d'activité.

Les autoroutes 13 et 50, les transports ferroviaires de passagers et de marchandises, diverses études sur le transport en commun, et le complexe dossier de l'aéroport de Mirabel ont été à l'ordre du jour des réunions régulières et des événements marquants de la vie régionale.

Aujourd'hui, nous transmettons au gouvernement notre point de vue global sur le plan de transport ainsi que sur certains problèmes plus particuliers qui concernent notre région. Premièrement, nous **parlerons** des autoroutes 13, 50 et

19. Deuxièmement nous discuterons des utilisations des lignes ferroviaires de la région à des fins de transport collectif. Et, finalement, nous aborderons les problèmes des autoroutes de contournement.

Le plan de transport: la CDL et les principaux intervenants politiques et économiques de la région ont déjà clairement signifié, dès le mois d'août 1988, leur satisfaction quant aux éléments de base du plan ministériel. Ce plan a le grand avantage de respecter les diverses demandes du milieu régional formulées depuis de nombreuses années et de refléter aussi la notion fondamentale de liberté de choix des individus en matière de transport collectif et/ou individuel.

Le plan dans ses volets conservation, amélioration, et développement, reconnaît donc la force et le dynamisme du développement économique et urbain de la région des Laurentides et plus particulièrement de sa partie sud fortement urbanisée.

Est-il nécessaire de rappeler que depuis les trois ou quatre dernières années la région des Laurentides est celle qui a connu un des plus hauts taux de croissance au Québec, tant au point de vue résidentiel que commercial, **industriel** et touristique? Les dernières statistiques sur la construction résidentielle montrent que partout au Québec les taux sont à la baisse, même à Laval, alors que chez nous, ils sont encore à la hausse.

Le développement industriel autour de Mirabel a enfin débuté Bell Helicopter, Canadair, Technair Aviation, National, Air Transat, Kempac et **Okup** sont toutes de nouvelles entreprises du secteur de l'aéronautique et du matériel de transport. Ces entreprises prévoient créer d'ici deux ans plus de 900 nouveaux emplois, et l'aéroport de Mirabel fournit à lui seul plus de 3000 emplois actuellement. Mirabel ne fait que commencer à se développer. Nous sommes donc conscients de participer de façon très importante à la croissance et à la diversification de **l'économie** de la grande région métropolitaine de Montréal, tout en offrant aux Québécois et aux étrangers des caractéristiques géographiques, sociologiques et démographiques différentes de celles des grands centres.

Conservation et amélioration. On ne peut que se réjouir ici de la décision du ministère d'investir plus de 175 000 000 \$ pour la réfection de la vieille ligne de train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes, près de 4 000 000 \$ pour le resurfaçage et l'éclairage de l'autoroute 13 et environ 500 000 \$ pour la construction d'un terminus d'autobus à Rosemère pour la **CIT** des Basses-Laurentides.

Ces projets de conservation et d'amélioration des réseaux routiers et collectifs confirment donc la justesse des initiatives régionales surtout en matière de transport en commun et qui visaient à fournir aux citoyens de la région des services adéquats. Cependant, il faut noter **ici**

que l'intervention du ministère, en regard du train de banlieue de Deux-Montagnes, a peu d'impact réel en région puisque la majorité des investissements se feront dans l'ouest de l'île de Montréal.

Nous invitons immédiatement le ministère à se préoccuper des voies de chemin de fer du CN qui, à partir du terminus de Deux-Montagnes, se prolongent jusqu'à l'aéroport international de Mirabel et de là, jusqu'à Saint-Jérôme. La croissance démographique régionale et le développement récent de l'aéroport de Mirabel militent, à tout le moins, en faveur d'une réflexion sur ce sujet.

Développement. Ce troisième volet du plan de transport satisfait aussi, dans ses grandes lignes, les demandes régionales puisqu'il parle de l'autoroute 13 et de l'autoroute 19 ainsi que d'un éventuel prolongement du métro à Laval. Outre les grandes lignes et les énoncés d'intention, il faut bien avouer que rien n'est confirmé, rien n'est assuré si ce n'est le prolongement de l'autoroute 13. À cet effet, le plan ne fait que confirmer une décision déjà prise par les deux gouvernements concernés par une entente fédérale-provinciale.

Cependant, si l'on se compare aux autres régions de la grande agglomération de Montréal, nous sommes la seule région à pouvoir affirmer que le seul projet de développement autoroutier qui ne peut être rediscuté est celui du prolongement de l'autoroute 13. Aux nombreuses questions qu'on vous a déjà soumises, M. Côté, lors du sommet socio-économique des Laurentides, nous allons sûrement vous en poser une autre. On vous la soumet présentement: Est-ce possible de connaître le protocole d'entente fédérale-provinciale sur la construction de l'autoroute 13 et, s'il existe, de nous le déposer, si possible, lors de notre prochaine biennale le 25 février?

Le prolongement de l'autoroute 13 jusqu'à Mirabel a même réjoui les dirigeants montréalais qui, jusqu'à ces dernières années, disaient que l'aéroport de Mirabel était trop loin du centre-ville. Si on ajoute à cela la décision prise lors du sommet socio-économique des Laurentides d'avril 1986 de relier Mirabel à Lachute par l'autoroute 50, on peut affirmer aujourd'hui qu'une partie importante du réseau autoroutier nord-ouest du Québec sera complétée d'ici quelques années dans la mesure où les échéanciers seront respectés et idéalement devancés.

Quant à l'autoroute 19, nous pensons que son prolongement jusqu'à l'autoroute 640 devrait être devancé afin de répondre, dès les années quatre-vingt-quinze, à la pression démographique qui ne cesse de s'accroître au nord de Montréal. De plus, ce prolongement contribuerait à décongestionner les autoroutes 13 et 50.

Nous sommes très heureux aujourd'hui de pouvoir entamer une discussion avec le gouvernement pour tous ces projets, sachant par ailleurs que le 25 février prochain, lors de la conférence biennale des Laurentides, tous ces

projets de routes seront à l'ordre du jour.

Les ceintures de contournement. À ce chapitre, nous désirons souligner que notre région, et de façon générale toute la région nord de Montréal, offrent des tronçons importants des autoroutes de contournement. En effet, par les autoroutes 40 section ouest et 13 nord, le trafic a accès aux autoroutes 440 et 640 dans les Laurentides, lesquelles rejoignent l'autoroute 40 à l'est à Repentigny.

Nous recommandons au gouvernement d'inclure aussi dans les autoroutes de contournement le prolongement de l'autoroute 50 entre Lachute et Masson. En effet, les décisions déjà prises quant à l'autoroute 13 et au tronçon Mirabel-Lachute de l'autoroute 50 ouvrent des possibilités intéressantes pour une partie importante du trafic provenant de l'Outaouais et de l'Ontario.

(17 heures)

Le prolongement de l'autoroute 50 tant souhaité par les régions Laurentides et Outaouais serait donc une alternative intéressante, possiblement moins coûteuse et sûrement plus appropriée à moyen et long terme pour la région métropolitaine et l'ensemble du Québec. Le trafic des autoroutes 20 et 40 venant de l'ouest et qui se dirige vers l'ouest pourrait ainsi éviter complètement Montréal en prenant la variante québécoise de la 401, soit l'autoroute 50, de même que le problème du camionnage surtout... La distance entre Lachute et Masson est quelque peu supérieure à la distance entre Chambly et Valleyfield pour le prolongement de l'autoroute 30, mais elle a l'avantage de ne pas nécessiter de construction de pont et d'être dans un milieu moins urbanisé ainsi que l'avantage de ne pas perturber la communauté autochtone de Kahnawake.

Le cas particulier de voies de chemin de fer.

M. Côté (Charlesbourg): Le secteur...

M. Allard: Oui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Allard: Oui. Le ministère des Transports du Québec a déjà été sensibilisé par la CDL et par la CIT des Basses-Laurentides au problème particulier des voies de chemin de fer dans la région des Laurentides. La nouvelle loi fédérale de 1987 sur les transports a accentué le problème en facilitant les abandons par les compagnies de chemin de fer des tronçons ou des embranchements difficilement rentables et non rentables. Étant donné le cas très exceptionnel des voies ferrées qui doivent être abandonnées et qui ont subi des annonces récentes de la part de la compagnie Canadien Pacifique, entre autres, nous avons maintenant à l'ordre du jour de la région une problématique très particulière en ce qui concerne les voies ferrées. Je céderai la parole,

d'ici la fin de notre intervention, au directeur général pour vous soumettre ces quelques notes.

M. Ducharme (Claude): Merci. M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. les députés. Dans le dossier du transport ferroviaire, la problématique de l'abandon des voies de chemin de fer par les deux seules compagnies de chemins de fer qui sont autorisées à opérer au Québec et au Canada, dans le fond, cause des problèmes particuliers, des problèmes qui peuvent intervenir sur tout l'aspect du transport de passagers de type transport de banlieue. Pour vous illustrer un petit peu les difficultés dans lesquelles nous place la loi nationale des transports de 1987 qui a été adoptée par le gouvernement fédéral, j'aimerais juste vous citer quelques éléments qui nous indiquent effectivement la hauteur du mur que nous devons franchir, nous, dans les régions, et le genre de collaboration qu'on souhaiterait avoir du gouvernement du Québec là-dedans.

À titre d'exemple, dans le cadre d'une demande d'abandon d'une compagnie de chemins de fer d'un embranchement qui sert au transport de marchandises ou de passagers, s'il n'y a personne qui s'oppose dans un délai de 60 jours, qu'à la limite, la voie serait rentable et qu'il y a une ordonnance automatique d'abandon de chemin de fer, de l'embranchement, alors, cela devient un automatisme après 60 jours. S'il y a des gens qui s'y opposent, l'Office national des transports doit, à ce moment-là, analyser essentiellement les composantes de rentabilité des embranchements. Alors, s'il y a des embranchements de type résiduel, comme il en existe dans notre région et un peu partout au Québec, qui sont de toute façon non rentables en termes de transport de marchandises et que l'office n'analyse que cette dimension, c'est à peu près évident que la résultante, en bout de ligne, c'est une ordonnance d'abandon là aussi. Donc, cela crée des problèmes.

Par contre, si ce n'est pas rentable, l'office ordonne aussi l'abandon et c'est à ce moment-là et seulement à ce moment-là que le gouverneur en conseil, donc le ministre fédéral des Transports, pourrait intervenir pour reporter de cinq ans une décision de l'office dans un dossier comme celui-là, sauf qu'il y a des conditions qui sont extrêmement restrictives que le ministre des Transports d'ici connaît aussi, je pense, c'est-à-dire qu'il faut que ce soit contraire à l'intérêt public en même temps qu'il faut que l'abandon ait des répercussions notables sur une vaste région du Canada, que l'abandon ait des répercussions importantes sur les expéditeurs et qu'il y ait absence d'autres installations de transport adéquates dans la région.

Si on souhaite une concordance parfaite de l'ensemble de ces éléments, cela veut dire que c'est tout à fait impossible, finalement de pouvoir obtenir à court terme le maintien des emprises de chemin de fer dans la région. Ce qui nous intéresse ici, c'est de s'assurer que les

emprises et non pas les services, que ce soit un service de transport de marchandises, notamment, qui est résiduel, soient maintenues dans leur Intégrité de façon qu'on puisse les réutiliser à des fins de transport collectif, à des fins de transport touristique ou à toute autre fin de nature touristique ou de loisir. Il y a des dossiers, des propositions d'études qui ont été soumises au gouvernement pour les trois volets, transport de passagers, touristique et à des fins de loisir, et je pense qu'il faut que ces études soient faites de façon qu'on puisse permettre aux régions de réutiliser des emprises.

En terminant, M. le Président, je veux simplement vous mentionner que la valeur actualisée en dollars de 1989 d'une emprise ferroviaire de 140 kilomètres de long est d'à peu près 350 000 000 \$. La valeur de récupération de l'emprise, la même emprise sur 140 kilomètres, c'est-à-dire la valeur de récupération nette une fois que le CP a vendu son stock qu'il y a dessus, métal, bois et autre, est d'à peu près 4 000 000 \$. Il y a une différence. Si on laisse abandonner ces emprises-là et qu'on dit, demain matin, qu'on veut les reconstruire, il faut mettre 350 000 000 \$ sur la table, ce qui est tout à fait impossible.

C'est dans cette perspective-là que, dans le contexte du transport montréalais, les emprises ferroviaires CN et CP qui partent de Montréal et qui rentrent dans la région des Laurentides sont importantes et qu'il faudrait regarder leur réutilisation possible dans un très court terme. Merci.

Le Président (M. Paradis, Matapédia): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je veux remercier les gens de la CDL que je connais depuis au moins février 1986 puisqu'on a discuté d'un certain nombre de sujets, comme vous le disiez tout à l'heure, lors du sommet des Laurentides, et, finalement, ce ne sont pas des sujets nouveaux. La 13, la 50, les emprises ferroviaires sont des sujets qui ont été évoqués et vous revenez avec une constante dans vos revendications ajustées au temps, bien sûr. Ce qui fait en sorte que ce ne sont pas des surprises, quant à nous.

À l'époque, on avait effectivement dit et M. le maire de Deux-Montagnes le rappelait - ce midi - que la priorité pour le gouvernement dans les emprises ferroviaires est, bien sûr, de garantir le maintien de la ligne Deux-Montagnes jusqu'à l'intérieur de l'entente fédérale-provinciale, trois lignes de chemin de fer étaient prévues, Montréal-Rigaud, Montréal-Deux-Montagnes et Montréal-Saint-Hilaire, et que c'était à l'intérieur de cela qu'on *pouvait* aller chercher des sous au fédéral et les impliquer. Et c'est ce que nous avons fait.

Oublions les choses que vous approuvez, c'est trop facile. Allons davantage aux choses sur

lesquelles vous vous questionnez, en particulier sur vos inquiétudes quant à la 13 et au protocole qui a été signé en mars, à Montréal, avec Mme Vézina à l'époque, ministre d'État aux Transports, pour la construction de l'autoroute 13 qui chemine, comme d'autres projets, un peu lentement et, finalement, il y a rajustement assez régulièrement par le fédéral des exigences du tunnel qui doit aller sous les pistes de l'aéroport, en territoire fédéral. À tout le moins, l'engagement que je prends à ce moment-ci, c'est que lors de la biennale, le 25 février, je pourrai vous déposer les documents pertinents et un état de la situation concernant la 13, avec la même volonté toujours très bien arrêtée de prolonger l'autoroute 13 jusqu'à l'autoroute Mirabel et, effectivement, par la suite, d'entreprendre la construction de la 50 pour relier Masson, parce que c'est quand même relié, d'après moi, à la 50. D'autant plus qu'actuellement, au sujet de la 50, Lâchute-Mirabel, les documents sont rendus publics et il n'en dépend maintenant que des citoyens et citoyennes des Laurentides. S'il n'y a pas d'audiences publiques, on sera en construction à l'automne. S'il y a des audiences publiques, on s'en reparlera un petit peu plus tard. C'est aussi clair que ça comme message en termes de volonté d'entamer des travaux sur la 50.

Vous allez au-delà de ça. Vous revendiquez, comme d'autres, le prolongement de la 50 jusqu'à Masson de façon que ça devienne la voie de ceinture par le nord. C'est ce que nous avons plaidé avec le gouvernement fédéral et M. Bouchard a accepté que ça puisse être discuté dans les priorités de routes au Québec, que le complément de Lâchute-Masson soit inclus dans les discussions, dans le projet d'entente, EDER-transport. À ce niveau-là, ce ne sont pas des revendications qui sont vaines, mais qui ne sont pas nécessairement à être incluses à l'intérieur du plan de transport, mais davantage dans le budget du ministère éventuellement pour construction.

Vous avez très largement utilisé ou parlé des emprises ferroviaires. Ce n'est pas un sujet que j'ignore parce que depuis le 18 février 1987, je me suis senti à peu près seul, pas tout à fait, avec un peu d'appui, mais pas très très bien entendu à Ottawa, en particulier par M. Crosbie, en particulier concernant la mise en situation de ce que vous avez évoqué tantôt. Je vous entendais faire la nomenclature des procédures et c'est exactement ce que nous avons dit aux députés québécois qui siégeaient à Ottawa, aux députés de tout le Québec et aux intervenants, qu'il y avait là un risque que l'Office national des transports puisse dilapider le patrimoine ferroviaire au Québec, et la seule chose que nous avons réussie jusqu'à maintenant, c'est de retenir, et c'est peut-être dû davantage aux élections fédérales qu'à autre chose. On est pleinement conscients de l'impact sur le développement régional des emprises ferroviaires, en

particulier dans la région que vous représentez qui est très vaste et qui donne accès à des régions-ressources, et cela nous inquiète au plus haut point aussi, mais normalement d'ici un mois et demi, deux mois, on va transmettre à l'Office national des transports une justification, puisque cela nous a été demandé, du respect de chacun des tronçons partout au Québec. Donc, c'est une étude qui a été menée au ministère, que nous a demandée le ministre Benoit Bouchard et qu'on va fournir, et ils prendront leur décision par la suite. C'est une démarche.

J'arrive à votre point particulier où votre demande va spécifiquement sur le point suivant, qu'il y ait maintien intégral des infrastructures et qu'on puisse, à l'occasion, permettre l'abandon, pas l'abandon dans le sens de dire: Parfait, vous ne l'utilisez plus, mais il n'y a pas d'abandon. C'est peut-être davantage en ce sens que cela va en termes de revendications, de telle sorte que cela puisse être utilisé éventuellement pour toutes sortes de fins: routières, ferroviaires aussi, dans la mesure où cela doit venir. Mais est-ce que dans votre esprit, votre idée d'un train de surface, un train de banlieue reliant Saint-Jérôme, en passant par Laval, à Montréal, est toujours dans le décor?

M. Allard: On vous a soumis, dans le texte, une première alternative, le prolongement du train Deux-Montagnes. Évidemment, dans les nouvelles conditions, qui n'existaient pas à l'époque, l'abandon des voies ferrées, lorsqu'il y avait rentabilité dans le cas du transport ferroviaire de marchandises Montréal-Saint-Jérôme - la compagnie Roland est une grande utilisatrice et il y a démonstration de rentabilité - on s'inquiétait peu d'un recyclage à des fins de transport public ou collectif. Présentement, notre sensibilité est beaucoup plus grande sur un corridor vraiment nord-sud, à partir de la gare Jean-Talon, près du métro de l'avenue du Parc, en utilisant l'emprise du Canadien Pacific. Effectivement, il nous semblerait beaucoup plus solide, logique, de parler de monorail ou de ces choses-là que de revoir l'usage à des fins alternatives de transport collectif à même cette emprise, transport par train, transport mixte sur des "No-rail" ou ces choses-là. Effectivement, ce sont des emprises de très grande valeur qui desserviraient très bien le cœur de la région des Laurentides, Laval, Montréal, le nord, Sainte-Thérèse, Blainville, Saint-Jérôme et, à proximité, l'aéroport de Mirabel.

M. Ducharme: Il faudrait peut-être ajouter, M. le ministre, si on se rappelle les années 1969 et 1970, que lors de la planification du développement de l'aéroport de Mirabel, les gens du Board of Trade ont évoqué le dossier du COTREM, et on pourrait ajouter le BANAIM, le SATRA, enfin tout ce qui s'est fait comme planification là-dessus. Il y avait même à l'intérieur de cela ce qu'on appelait le TRAMM, le

train rapide Montréal-Mirabel. On a imaginé toutes sortes de scénarios possibles avec les plus beaux trains, les plus futuristes, peut-être en oubliant une dimension essentielle qui était celle de dire qu'un train doit d'abord relier deux éléments, quels que soient, au fond, sa vitesse, sa forme et son "look" extérieur, et dire: Est-il beau, rapide ou non? Du moment qu'il est une emprise propre et qu'il n'y a pas d'embûches à sa circulation, il peut facilement faire Saint-Jérôme-Mirabel-Montréal en dedans de 35 ou 40 minutes. Il n'a pas besoin de rouler à 250 kilomètres à l'heure pour le faire. Il a besoin d'arrêter une ou deux fois et il n'y a pas de blocage sur les autoroutes. En réutilisant et en gardant les emprises ferroviaires, c'est de voir aussi la liaison Montréal-Saint-Jérôme-Mirabel-Deux-Montagnes et retour à Montréal. Cela donne quand même une possibilité de transport régional qui n'était pas et n'est pas encore incluse dans l'ensemble du plan de transport. Je pense qu'il faut déborder du contexte de Laval seulement et aller un petit peu plus au nord. (17 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Je vais changer de sujet. J'essayais de faire le trajet visuellement et je tentais de le faire sur la carte aussi, votre trajet Saint-Jérôme-Mirabel-Montréal, et j'avais un peu de difficultés. De toute façon, ce sont des choses qu'on pourra corriger ultérieurement.

Plusieurs intervenants - parce que je connais votre préoccupation pour l'ensemble de la région des Laurentides - sont venus nous témoigner du manque d'un plan de transport pour l'ensemble de la région des Laurentides, avec une vision globale de la problématique du transport des Laurentides qui pourrait être complémentaire de celle du plan de transport actuel. Compte tenu du fait qu'il y a, sur le territoire des CIT, des municipalités, des points de vue divergents, des intérêts de communautés, pensez-vous possible qu'on puisse enclencher et achever un mouvement qui ferait en sorte qu'on pourrait avoir une vision d'avenir, au niveau du transport, dans la région des Laurentides?

M. Ducharme: Je pense que oui. Il y a déjà des demandes qui ont été acheminées par des regroupements d'usagers de transport, notamment, que ça ne serait peut-être pas une mauvaise idée que les CIT - il y en a deux, au moins, sur le territoire chez nous - puissent s'asseoir ensemble pour regarder quelles seront les possibilités de liaison interrégionale, parce qu'il y a aussi ce problème. De Lachute à Saint-Jérôme, pour venir chercher des services gouvernementaux, il n'y a pas d'autobus, il n'y a pas de train, non plus.

Compte tenu des travaux qui se sont faits ici au sein de la commission parlementaire et via le plan de transport, je pense que les gens seraient mûrs pour s'asseoir et regarder de façon globale l'ensemble de l'intégration des plans de transport d'une région Laurentides-Laval-Montréal. Les gens de Montréal nous disent qu'on fait

partie de la grande région de Montréal. Nous disons qu'on fait aussi partie de la grande région de Montréal, tout en étant autonomes, avec notre propre région administrative, sauf que je pense que les gens sont prêts à s'asseoir et à le regarder sérieusement. Cela se fait dans le dossier des aéroports. Ceux qui nous ont précédés l'ont dit, les gens de Montréal s'assoient avec les gens de Laval, de la rive sud et des Laurentides et ils se sont assis sur le dossier des aéroports, Dorval et Mirabel. C'est un progrès extraordinaire dans l'évolution des moeurs politiques montréalaises de discuter d'un seul aéroport qui s'appelle maintenant Dor-Mirabel ou Mira-Dorval, je ne sais quoi. J'ai le feeling que c'est prêt.

Une voix: Mira-Dor.

M. Côté (Charlesbourg): C'est heureux qu'il y ait un comité des deux aéroports. À un moment donné, il faudra bien que ça atterrisse aussi. Si ça reste dans les airs, je pense qu'il y aura des problèmes ultérieurement.

Le Président (M. Paradis, Matapédia): Deux minutes, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): D'après vous, il est donc possible de réunir tout ce monde pour avoir une vision de transport de la région des Laurentides qui pourrait être complémentaire. Je trouve ça extraordinaire, parce que chaque fois qu'on parle à quelqu'un de l'île de Montréal, il dit: Oui, c'est le moteur économique de l'ensemble du Québec, on ne dit pas non aux régions, à la ceinture. Et la ceinture dit toujours: On ne dit pas non à Montréal, parce que plusieurs de nos gens travaillent là-bas et c'est intéressant. Sauf que quand on parle d'étalement urbain, sur un sujet bien spécifique, on a bien l'impression et on a bien de la misère à comprendre que hors de l'île de Montréal, il y ait du salut pour les entreprises. Ce que j'ai compris tantôt, c'est qu'il y aurait possibilité qu'on puisse accepter que du monde habite là, mais que l'industrie devrait être sur l'île de Montréal.

Selon vous, construire la 13, la 25 - vous en demandez même plus, vous demandez même la 19 jusqu'à la 640 - est-ce que ce n'est pas un phénomène qui favoriserait l'étalement industriel?

M. Ducharme: C'est immanquable.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Ducharme: C'est immanquable, l'étalement industriel. Les industries iront où est le monde et le monde ira où est l'industrie. On a parlé de Mirabel tout à l'heure. Dans la zone industrielle en périphérie de Mirabel, Bell Helicopters, Kempac, Canadair, Technair, National, Air Transat - on va en nommer des entreprises - pourquoi s'installent-elles là? Parce

qu'il y a là un aéroport. Les entreprises qui se sont installées le long de Côte-de-Liesse, à Montréal, dans les années cinquante et soixante, pourquoi se sont-elles installées là? Parce qu'il y avait un aéroport. Le facteur de localisation industrielle numéro 1 en Amérique du Nord, c'est aéroport, ensuite qualité de vie. On est chanceux, on a les deux. Mais c'est à peu près immanquable qu'il va s'en faire de l'étalement urbain. Je pense que les gens de Montréal devraient comprendre que ça ne sert à rien d'essayer de lutter contre ça; c'est tout à fait normal. Une maison à Montréal qui coûte 300 000 \$, coûtera 150 000 \$ chez nous; elle coûtera moins cher en taxes et ça ne prendra pas beaucoup plus de temps pour se rendre dans le centre-ville, surtout s'il y a des trains de banlieue qui permettent de le faire.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ducharme: C'est immanquable que cette dynamique de développement en Amérique du Nord est axée sur ça et on ne peut pas aller à rencontre de ça; c'est là. Il faut que les gens de Montréal le comprennent, mais ils ont aussi des atouts, à Montréal, qu'il faut qu'ils développent. C'est à eux de les développer.

M. Côté (Charlesbourg): Merci. On se reverra le 25.

Le Président (M. Paradis, Matapédia): M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, il me fait plaisir d'entendre M. Allard et M. Ducharme, de la Corporation de développement des Laurentides, exposer leur point de vue. Vous avez dit que l'étalement urbain était inévitable. En êtes-vous certains, quand on regarde le vieillissement de la population? L'étalement urbain, c'est quand la population est jeune - on est dans la période de l'après-guerre - quand des jeunes couples se marient; quand ce sont des gens qui vieillissent, qui entrent dans les foyers ou dans les maisons pour personnes âgées, ça ne s'étale pas fort habituellement. La perspective d'avenir, c'est beaucoup plus... On ne peut pas regarder les chiffres de 1966 à 1986 comme étant révélateurs de l'avenir. En termes d'avenir, toutes les prévisions vont dans le sens d'un vieillissement très fort de la population du Québec, sans accroissement réel de celle-ci ou, s'il y en a un, c'est marginal, par rapport à la population actuelle. On dit: On est 6 700 000, au mieux, on pourrait être 7 000 000 en l'an 2000.

M. Allard: Il y a peut-être deux notions de l'étalement urbain, M. Garon. La première, c'est au niveau résidentiel. C'est évident que c'est la première fonction qui a mis une pression, entre autres, sur le territoire agricole, parce que les gens recherchaient en premier lieu une qualité de

vie qu'ils ne retrouvaient pas en milieu urbain. La deuxième notion est liée aux fonctions commerciales et industrielles.

J'ai l'impression que la ville de Montréal, l'île de Montréal a à se concentrer et même à récupérer une partie de ses fonctions commerciales d'échanges de tout le système tertiaire, le système des services, mais, malheureusement - je ne sais pas s'il y a des modèles existants en Amérique du Nord ou en Europe qui sont différents de ceux qu'on va devoir vivre pendant les prochaines années - l'étalement des fonctions industrielles de production et d'implantation le long d'axes d'échanges... Dans le fond, les entreprises qui vont venir chez nous vont souvent faire des échanges - ce sont des entrepôts, etc. - et elles ne se localiseront pas sur l'île de Montréal. Cela va se faire inévitablement dans les zones de contournement. Pour une région comme la nôtre, c'est un facteur de développement économique.

On sait que la région a sacrifié une partie de son territoire pour implanter un aéroport et on s'attend, en contrepartie, à avoir un développement économique associé à cette implantation d'infrastructures. On veut évidemment prendre notre part du gâteau dans ce genre de transfert d'implantation de fonctions industrielles et d'entreposage de marchandises.

M. Garon: Ce que je trouve intéressant dans votre mémoire, c'est quand vous parlez des emprises ferroviaires. La FTQ a dit à peu près la même chose, elle a même mentionné des lignes particulières qui pourraient être utilisées à partir, je pense, de Sainte-Thérèse jusqu'au centre de Montréal. Si on regarde les lignes, il y en a qui pourraient aller très loin au nord. Est-ce qu'il est imaginable que le petit train du nord, éventuellement, soit un réseau qui pourrait bien desservir les centres de ski? Est-ce imaginable ou si ce ne l'est pas?

M. Allard: Oui, en partie. Il y a des tentatives, des expériences qui ont été vécues. Il y a eu deux phases dans l'histoire du train. D'abord, une phase liée à Jack Rabbit; c'était vraiment le moyen de pénétration dans la région, le train touristique, le ski, ces choses-là. Dans les années 1975-1980, il y a eu une deuxième phase où on a essayé de faire revivre ces éléments. Par contre, tout ce qui est lié à des concepts de transport public ordinaire est plus ou moins viable au nord de Saint-Jérôme jusqu'à Mont-Laurier. Les comités régionaux, entre autres, au sommet socio-économique, à la biennale du 25 février, vont soumettre un genre de plan de réutilisation, de recyclage, parce que la fonction de transport public traditionnel - c'est la fonction de transport des marchandises qu'on vient de perdre - est plus ou moins adaptée.

On va explorer des alternatives de recyclage, soit des pistes cyclables ou un train touristique, mais liées à des fonctions beaucoup

plus régionales, gérées par des intérêts régionaux.

M. Ducharme: Mais si on pense, M. Garon, à un train touristique, il faut penser à des trains exploités par des entreprises privées ou des groupes privés. Il ne faut pas penser à un concept de train public; c'est une activité en soi. D'ailleurs, à l'époque, le petit train du nord a clairement démontré qu'il y a un marché pour ça et dans la mesure où on le conçoit comme une activité et non pas comme un moyen de transport; c'est complètement différent.

M. Garon: C'est-à-dire qu'il y a des voies ferrées qui vont jusqu'à Mirabel, je ne me rappelle pas de ligne, mais qui partent...

M. Allard: Le CN.

M. Garon: Oui, si je me rappelle, et, pas loin à côté, il y en a une qui remonte et qui s'en va au nord.

M. Allard: Non, pas tout à fait. Dans le fond, ce sont deux corridors. La ligne Deux-Montagnes, c'est le tunnel en-dessous du mont Royal, Roxboro, le pont, etc. L'autre ligne dont on parle, c'est la voie du CP; celle-là est en surface et c'est l'ancienne gare Jean-Talon qui a été utilisée pour le transport et qui est maintenant à proximité d'une bouche de métro, l'avenue du Parc et la rue Jean-Talon. C'est directement dans le coeur, la rue Saint-Laurent, l'avenue du Parc, et ça monte jusqu'à Saint-Jérôme, entre la 117 et l'autoroute. C'est vraiment dans l'axe traditionnel qui est compris. Quand les gens disent: On monte dans le nord, c'est cette voie-là. C'est la voie du CP.

M. Ducharme: Il existait d'ailleurs, jusqu'en 1981, entre Sainte-Thérèse et Montréal centre-ville, un train de banlieue, exploité par le CP; ils faisaient ça par des "bud cars", des autorails autonomes. Vous rentriez à Montréal en 40 minutes; trafic ou pas, tempête de neige ou non, ça rentrait, c'était efficace.

M. Garon: La FTQ a mentionné ça, c'est le seul organisme qui a mentionné cette ligne.

M. Ducharme: Elle a été abandonnée en 1981 par décision unilatérale du ministre des Transports du Canada sans audiences publiques. En tout cas, ils ont coupé tous les services aux passagers.

M. Garon: Le maire de Laval nous disait que le gros de la population qui vient est à l'ouest...

M. Ducharme: Le matin, oui.

M. Garon:... et elle descend vers Montréal

de Laval vers Montréal.

M. Ducharme: La voie du CP qui descend...

M. Allard: La voie du CP. À mon avis, au contraire, la concentration de population à Laval se trouve de part et d'autre de cette voie. C'est vraiment l'ancien Chomedey. C'est Sainte-Rose parce qu'il y a la gare Sainte-Rose. C'est le coeur de la population du centre de Laval, dans le fond.

M. Ducharme: Sainte-Rose-Chomedey-Laval-des-Rapides, ensuite Bordeaux-Montréal, vous rentrez à la gare Jean-Talon et, de là, dans le centre-ville.

M. Allard: Ce n'est effectivement pas un projet qui a plu à la région des Laurentides lorsqu'a été dévoilée la question du monorail, qui ferait le tour du coeur de Laval. Pour nous, ce n'est pas tellement dans les axes traditionnels de déplacement qui existent au nord de Montréal. Pour un Jérômien comme moi, éviter et pouvoir utiliser un transport public qui descend directement au centre-ville, c'est beaucoup plus intéressant que de se voir confronté aux questions de stationnement et de déplacement routier avec l'engorgement qui existe sur l'autoroute des Laurentides.

M. Garon: Est-ce que la 25, à ce point de vue, fait partie d'un ensemble cohérent ou est-elle quelque chose de complètement à part?

M. Ducharme: La 25 permet la jonction, notamment, avec le fameux pont dans l'est de Laval; donc, elle vient boucler la boucle pour la notion des autoroutes de ceinture. Le reste de la 25 remonte dans la région de Lanaudière par après. Cela a du bon sens dans la mesure où c'est dans un plan intégré; peut-être que ouf. On n'a pas étudié cette question puisque c'était carrément à l'autre bout.

M. Allard: C'est dur pour des gens des Laurentides de défendre les dossiers de Lanaudière. Ce n'est pas facile.

M. Garon: Maintenant, vous parlez d'une chose et, sans avoir lu votre mémoire, j'avais posé une question à un moment donné. Je pense que c'est une question qui n'a pas vraiment été abordée. On a posé la question à une couple de reprises; vous, vous l'abordez. En parlant de voie de contournement, la 40, la 440, la 640, la 13, la 50 éventuellement et avec le prolongement à Lachute, ça pourrait être une voie de contournement qui passerait dans un territoire où il n'y a pas de monde, pour les 15 % du trafic qui passent sur le boulevard Métropolitain et qui n'ont pas d'affaire là. Pourquoi est-ce que personne ne parle de ça? Vous êtes les premiers à en parler véritablement. Il y a 15 % du trafic

apparemment qui passent sur le boulevard Métropolitain et qui n'ont pas d'affaire là, ils ne viennent pas de là et ils ne vont pas là.
(17 h 30)

M. Allard: Effectivement il y a un goulot de la 20 et de la 40 qui oblige, dans le fond, tout le transport de camionnage à passer dans le West Island. Parce qu'on a pris l'habitude d'utiliser la 401 ou la 417, on n'a jamais perçu l'avantage d'avoir la rive nord du Québec comme une voie de circulation jusqu'à tant, dans le fond, qu'on découvre que peut-être entre Québec et Montréal c'est très intéressant d'utiliser la 40. C'est la même chose avec la 50. Si ce réseau était complet, même pour aller dans l'est de Montréal, ça serait plus avantageux pour beaucoup de fonctions de camionnage. Quelqu'un arrivant de Toronto ou d'Ottawa, en passant sur la rive nord, pourrait se rendre à **Repentigny** et reprendre la 40 mais en direction de l'est de la ville et éviter le Métropolitain, Laval, n'importe quelle congestion comme le West Island et se retrouver avec des temps pas vraiment plus longs pour atteindre une destination. Parce qu'on n'a probablement jamais perçu la dynamique de la rive nord de Montréal comme elle a été perçue de façon plus traditionnelle au niveau industriel sur la rive sud du Québec, de Montréal entre autres. C'est une tentative d'explication, si vous me permettez.

M. Garon: Peut-être parce qu'il y a beaucoup d'arbres et moins de monde. Les arbres n'écrivent pas de mémoire.

Une voix: Ah!

M. Garon: Peut-être que le bruit dérangerait moins. On parle de qualité de vie, au fond, ce sont de gros camions qui n'ont pas affaire à aller augmenter le bruit. Ils pourraient passer ailleurs dans un territoire où il y a moins de population. Mais je trouvais ça intéressant de voir que vous l'aviez... Et je me demande si ça ne devrait pas être étudié davantage. Personnellement, je pense que ça devrait être étudié davantage pour le trafic qui n'a pas à aller en territoire urbain et qui pourrait passer sur des routes sans déranger.

Je vous remercie. Cela m'a fait plaisir de lire votre mémoire qui est original, qui n'est pas complètement dans les sentiers battus, au contraire, et qui indique des perspectives. Nous l'avons regardé avec beaucoup d'intérêt. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Lévis. Je tiendrais à remercier les gens de la Corporation de développement des Laurentides pour leur apport aux travaux de cette commission.

Je demanderais maintenant aux représentants de Vélo Québec de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

Permettez-moi, dans un premier temps, de

vous souhaiter la bienvenue aux travaux de cette commission. Je demanderai maintenant au porteparole de bien vouloir s'identifier ainsi que les personnes qui l'accompagnent pour le bénéfice de tous les parlementaires.

Vélo Québec

M. Soucisse (François): Merci, mon nom est François Soucisse. Je suis **coordonnateur** général de Vélo Québec et c'est Jean-François Pronovost, directeur des projets spéciaux chez nous, qui m'accompagne.

M. le Président, M. le ministre, M. le député représentant de l'Opposition officielle, mesdames et messieurs les membres de la commission, je veux d'abord vous remercier de nous donner l'occasion de vous faire connaître le point de vue des cyclistes en ce qui concerne le plan de transport de la région de Montréal.

Évidemment le plan d'action proposé ne parle à peu près pas de la bicyclette. Il est pratiquement essentiellement question de transport collectif et de réseau autoroutier. Mais je pense que notre mémoire et l'exposé qu'on va vous faire vont vous démontrer que les conséquences des travaux proposés sur le transport à bicyclette sont quand même assez considérables. Dans le plan de transport il est plus question de ce qu'on pourrait appeler la macro-planification des transports dans la région alors que lorsqu'on parle de transport à bicyclette c'est plutôt de la micro-planification au plan local dont & est question. Mais on va voir que la planification régionale a une conséquence directe sur les déplacements à bicyclette.

Pour aujourd'hui, il y a quatre thèmes qu'on a retenus et desquels on voudrait vous entretenir. D'abord, la question du centre-ville de Montréal, ensuite, l'impact des autoroutes, la question des ponts et la **complémentarité** du transport à bicyclette avec le transport collectif.

En ce qui concerne le centre-ville, dans l'ensemble du territoire qui nous préoccupe le centre-ville est probablement le secteur qui a le plus grand potentiel pour le transport à bicyclette, entre autres à cause de la densité de la population et à cause du relief du centre-ville. On peut considérer aussi les habitudes prises par la population du centre-ville et des quartiers avoisinants au cours des dernières années en utilisant la bicyclette pour se déplacer.

Tout en reconnaissant que le réseau routier nécessite des correctifs majeurs, nous croyons que le développement de nouvelles voies rapides se fera au détriment des efforts consentis au développement du transport collectif et au profit d'une augmentation de la circulation automobile au centre-ville. La question de la densité de la circulation automobile au centre-ville est une question majeure pour les cyclistes. Les conséquences qui s'ensuivront sont une diminution de la qualité de vie au centre-ville, un exode vers la banlieue par conséquent, tendance qui va être

renforcée par la facilité de déplacement sur les réseaux routiers. Donc, il y a une perspective de voir un plus grand nombre d'automobiles dans le centre-ville alors que, pour renforcer la place qu'occupe la bicyclette parmi les modes de transport au centre-ville, il faut plutôt renforcer la concentration de la population et la diminution du nombre d'automobiles dans le centre-ville. D'ailleurs, lors des consultations qui ont été faites par la ville de Montréal dans le cadre de la planification du plan d'urbanisme du centre-ville de Montréal, plusieurs intervenants ont souligné l'importance de diminuer le nombre d'autos dans le centre-ville.

La deuxième question concerne les autoroutes. Le réaménagement des axes routiers ou des voies rapides a des conséquences importantes sur le déplacement à bicyclette un peu partout sur le territoire. Ce qu'on vient vous dire aujourd'hui c'est qu'il faut éviter que les cyclistes se retrouvent coincés entre les voies rapides comme ça existe dans les régions ailleurs au Québec et comme on va pouvoir vous l'illustrer tantôt. Par rapport à cette question, nous pensons qu'il faut faire une planification des déplacements cyclistes. Ce n'est pas le rôle du ministère des Transports de faire la planification locale des déplacements des cyclistes mais il faut que le ministère des Transports prenne une initiative pour que les municipalités, les gouvernements locaux fassent le travail de planification des déplacements cyclistes de façon qu'au moment où il y a des travaux d'autoroute on sache déjà où vont circuler les cyclistes, les piétons et qu'on ne se retrouve pas devant des murs pris entre quatre autoroutes. À ce moment-là, cela devient infernal, cela devient impossible de se déplacer à bicyclette.

La question des ponts. Vous le savez, on en a été témoins l'été dernier lorsqu'il a été question d'interdire le pont Jacques-Cartier aux cyclistes, la question des ponts est fondamentale pour les cyclistes dans la région de Montréal. Malheureusement, il y a un très grand nombre de ponts qui ne sont pas accessibles aux cyclistes. Il y a très peu de ponts qui sont complètement adaptés aux cyclistes. Il y a des travaux prévus dans le cadre du plan d'action sur un certain nombre de ponts. Nous pensons qu'on doit profiter de ces travaux pour adapter les ponts aux cyclistes, tant sur la surface du pont, sur les accès aux ponts que sur la signalisation pour l'utilisation des ponts.

L'autre question qu'on voudrait aborder c'est la complémentarité de la bicyclette et du transport collectif. La bicyclette et le transport collectif sont un complément naturel et on pense qu'il doit y avoir des efforts pour accroître cette complémentarité. Il y a trois aspects à cette complémentarité. Dans la région, la bicyclette est utilisée de sept à huit mois par année et la population qui utilise la bicyclette pour se déplacer va passer du vélo au transport collectif beaucoup plus facilement qu'à l'automobile indi-

viduelle. Le deuxième aspect de la complémentarité, c'est qu'il y a des gens qui ont à parcourir de longues distances et qui peuvent utiliser leur bicyclette et un moyen de transport collectif, soit le vélo et le train, le vélo et le métro, etc. Mais cela demande une planification et des aménagements particuliers pour encourager ces modes de transport complémentaires. Enfin, pour les ménages, surtout ceux qui vivent en banlieue, on sait que de plus en plus, pour ne pas dire dans une majorité de ménages, on retrouve deux personnes qui travaillent et les gens doivent souvent avoir deux automobiles pour des questions pratiques. Mais ce n'est pas toujours le choix qu'ils aimeraient faire d'acheter une deuxième automobile quand on sait ce que cela coûte d'avoir deux automobiles, alors qu'en facilitant l'utilisation du vélo et du transport collectif, cela permettrait aux ménages dont les deux personnes doivent se déplacer pour travailler, d'éviter l'achat d'une deuxième automobile et cela contribuerait à décongestionner le centre-ville de Montréal.

Enfin, je terminerai là-dessus avant de laisser la parole à Jean-François, il nous apparaît pertinent de parler de vélo au cours de cette commission parlementaire dans la mesure où la Communauté urbaine de Montréal, ainsi que plusieurs villes du territoire, s'impliquent dans l'amélioration du réseau cyclable. La ville de Montréal a adopté, l'automne dernier, une politique en matière cycliste et cette politique prévoit un accroissement considérable du réseau cyclable et des actions pour l'éducation en matière de sécurité routière à l'intention des cyclistes. Nous croyons que l'intervention du ministère des Transports, par le plan d'action, doit absolument considérer ces composantes.

Je vais céder la parole à Jean-François qui va nous donner des exemples plus spécifiques de ce qu'on apporte ici.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci. M. Pronovost.

M. Pronovost (Jean-François): M. le Président, M. le ministre, M. le député de Lévis, mesdames et messieurs les membres de la commission, faute de vous amener faire un tour en vélo sur les lieux de nos interrogations, je vais vous faire faire un tour sur la carte. D'abord, un point retient notre attention, comme l'a dit mon collègue, c'est le problème des ponts. L'accès à l'île de Montréal est un véritable cauchemar pour les cyclistes puisque très peu de ponts sont aménagés de façon à faciliter ce type d'accès.

Commençons par le pont-tunnel. Évidemment, on ne vous demandera pas de faire une voie souterraine pour les cyclistes; il n'en est pas question. Je l'illustre simplement pour vous dire qu'un effort a quand même été fait par la Société de transport de la rive sud de façon à transporter les cyclistes entre la station de métro Radisson et la rive sud à l'aide de sup-

ports à vélos sur les autobus.

Lorsqu'on arrive au pont Jacques-Cartier, c'est un véritable problème puisque ce pont a été construit à une époque où la bicyclette et les cyclistes n'étaient pas nombreux, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui, sauf qu'avec les événements qu'on a connus l'été dernier, des autorités ont montré de la bonne volonté pour essayer d'apporter des solutions aux problèmes du pont Jacques-Cartier. On pense que le ministère des Transports pourrait aussi s'impliquer pour inciter peut-être les parties en présence à trouver une solution pratique, sans que ce soit nécessairement une solution coûteuse. Le principal problème, c'est les accès, les accès par la rive sud principalement et les accès à partir de Montréal. Évidemment, le trottoir du pont est toujours là et les trottoirs sont entretenus par la Corporation des ponts Jacques-Cartier et Champlain.

(17 h 45)

Si on continue vers le sud-ouest, on a une traversée possible à partir de la Cité-du-Hâvre vers l'île Notre-Dame, sauf qu'ici on appelle ça, en langage de cycliste, le chaînon manquant, c'est-à-dire un endroit où la piste cyclable ou la voie pour le passage des cyclistes est interrompue simplement par une clôture. Évidemment, la solution ne réside pas simplement à ouvrir cette clôture-là. Un aménagement doit être fait. On parle de cet aménagement-là depuis dix ou peut-être même douze ans autant au ministère des Transports qu'à la Communauté urbaine de Montréal, qu'à la ville de Montréal, qu'à la Voie maritime du Saint-Laurent et tout ça. Donc ce n'est pas quelque chose de nouveau qui apparaît dans le dossier. Il y a déjà eu des plans de faits pour réaliser un aménagement qui permettrait aux cyclistes de passer, sans déranger les travaux de la Voie maritime du Saint-Laurent, entre l'île Notre-Dame et la voie maritime et de gagner l'écluse de Saint-Lambert et la terre ferme.

Ensuite on arrive à l'estacade ou la jetée McKay, l'estacade de glace du pont Champlain. Évidemment, c'est le seul endroit dans l'énoncé du plan d'action du ministère des Transports où il est question de bicyclettes et on en est très heureux parce qu'on entend conserver ce passage-là acquis qui, actuellement, va de l'île des Soeurs vers la Voie maritime du Saint-Laurent et ensuite, possibilité de se rendre vers l'écluse de Saint-Lambert et de traverser. Évidemment, encore là, il y a un lien dont on parle - quand je dis on ce sont toutes les autorités concernées - dont il est question depuis plusieurs années, c'est sur la plus petite portion du Saint-Laurent, c'est-à-dire entre l'île des Soeurs et Montréal. On sait que c'est une voie autoroutière qui est là actuellement. C'est une voie autoroutière qui comporte un trottoir d'environ un pied et demi et qui est utilisée illégalement, malheureusement, par beaucoup de cyclistes pour arriver à l'île des Soeurs et avoir accès à l'estacade de glace puis la piste cyclable de la voie maritime.

Si on va plus à l'ouest, il y a le pont Mercier évidemment où la circulation cycliste est tolérée mais non permise et où il y a beaucoup de cyclistes qui empruntent ce pont-là à leurs risques et périls évidemment parce qu'il y a un trottoir seulement d'un côté, qui n'est pas très large, qui n'est pas protégé par un garde-fou. Donc c'est une aventure un peu périlleuse. Sauf qu'on se rend compte que tout le secteur ouest de l'île est desservi par le pont Mercier donc, c'est la voie la plus directe pour accéder à la rive sud. On sait qu'il y a des travaux prévus sur le pont Mercier, c'est pour ça qu'on en parle aussi.

Des travaux sont prévus aussi sur la route 20 vers les ponts Taschereau et Galipeau. Là aussi on se demande si on va considérer le trafic cycliste et la circulation piétonne qui existent déjà sur ces ponts-là étant donné que ce n'est pas une autoroute mais un boulevard rapide. La voie est accessible, pas idéale mais disons accessible aux cyclistes et aux piétons. Donc, on se demande, par exemple, si, en transformant cette portion de la 20 en autoroute, on va améliorer et on va maintenir ce droit de passage pour les cyclistes et les piétons.

On pourrait faire le tour comme ça de l'île et des ponts, ce n'est pas ça qui manque. Sur la rive nord on a un très bon exemple d'aménagement qui a été complété l'année dernière dont les accès vont être faits par la ville de Laval et la ville de Montréal cet été, c'est le pont Viau-Ahuntsic. Évidemment c'est un exemple qu'il faut saluer et qui compense un peu pour des erreurs qui ont été faites lors de la construction, il y a 20 ans, du pont Papineau-Leblanc où il n'y a absolument aucun aménagement qui a été pensé pour les cyclistes ni pour les piétons. Et même si c'est une autoroute c'est un peu aberrant parce que vous êtes situés dans les zones les plus densément peuplées à peu près des deux îles. Donc, d'avoir fait un pont sans considérer y inclure une voie pour les cyclistes et les piétons est une grave erreur et on souhaite que ça ne se reproduise plus. C'est pour ça qu'on dit que s'il y a des travaux prévus sur des ponts, sur des voies rapides, c'est important de réfléchir et c'est important de voir quelle utilisation est faite et de voir comment on peut inclure des aménagements pour les cyclistes et pour les piétons aussi.

Les voies rapides. Qu'est-ce qui se passe quand on construit une autoroute? Je ne vous apprendrai rien, on place une véritable barrière soit entre les quartiers d'une ville, soit entre des municipalités, donc des endroits qui sont géographiquement une unité, mais qui, par la voie rapide, deviennent deux entités un peu différentes. On se dit qu'il y aura, dans le plan de la région de Montréal, des réaménagements et des prolongements de voies rapides. Alors, là aussi, il serait intéressant et même plus qu'intéressant, il serait primordial de se pencher sur l'impact de ces réaménagements ou de ces constructions sur

les déplacements à bicyclette et sur les déplacements à pied. Par exemple, je pense au prolongement de l'autoroute 20, boulevard rapide qui va devenir autoroute dans l'ouest de l'île. Les gens qui vivent dans le sud, où on retrouve quand même une densité de population assez élevée, et qui veulent se rendre au train de banlieue ou de l'autre côté de la 20, il y a des viaducs et des voies d'accès qui seront construits pour les automobiles, alors il faut... Habituellement, un viaduc qui franchit une autoroute, c'est un peu un goulot, alors pourquoi ne pas prévoir, à ce moment-là, un espace, un corridor de sécurité, une voie qui permette la traversée sécuritaire des piétons autant que des cyclistes?

Les prolongements autoroutiers, il y en aura aussi sur la rive sud, vous en avez parlé tantôt, l'autoroute 30 et tout ça. Là aussi, des considérations devront être faites, d'autant plus, par exemple, que les municipalités, toutes les MRC du sud-ouest sont intéressées au développement de voies cyclables, ont déjà un projet en plan, sur les tables à dessin et attendent de voir ce qui va se passer avec l'autoroute 30, où elle va passer et tout ça. Donc, là aussi, il faudra prévoir des voies d'accès et des voies de contournement pour les cyclistes pour ne pas créer des barrières tout à fait infranchissables.

Pour terminer, si on parle de l'intermodalité des différents modes de transports, on peut voir, par exemple, avec la construction et la rénovation du pont Viau-Ahuntsic, que, dans ce quartier, on a un exemple relativement intéressant de ce qu'on peut entendre par intermodalité entre le vélo et le transport en commun. On a un pont avec une voie cyclable qui amène une circulation à partir de l'Île-Jésus, de la ville de Laval, des voies cyclables en bordure du boulevard Guoin, immédiatement à proximité de la station de métro, des stationnements pour bicyclettes à la station de métro. C'est ce qu'on appelle une complémentarité entre le vélo et le transport en commun. Cependant, quand on regarde du côté de la station de Longueuil, ce n'est pas évident de se rendre là en vélo. Pourtant, c'est un quartier densément peuplé dans ce secteur de la rive sud et on verrait très bien une forme d'incitation pour les gens à se rendre au métro en vélo. Sauf que, si vous connaissez les lieux, ce coin est un véritable carrefour autoroutier et c'est pour les cyclistes très expérimentés seulement. Le cycliste qui dirait: Bon, cela va être parfait; je vais faire dix ou quinze minutes de vélo avant de prendre le métro, cela va me réveiller un peu ce matin, je pense qu'il ne peut pas y penser.

Même chose, en conclusion pour ma part, quand on parle de complémentarité, avec les lignes vertes. Vous avez le réseau de métro et le réseau des trains de banlieue; donc, avec les trains de banlieue, il y a aussi des municipalités dans l'ouest de l'île qui sont intéressées à mettre sur pied des réseaux de voies cyclables, des réseaux d'aménagement pour donner accès, par exemple, à ces stations de trains. Il y aurait des

moyens d'inciter et de favoriser le déplacement à bicyclette vers ces stations de trains - ce ne sont pas des mesures complexes - afin de donner l'occasion ou afin de donner le choix aux gens qui veulent choisir ce moyen de transport de le faire. En conclusion, François.

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

M. Soucisse: M. le ministre, depuis qu'il est question du plan d'action sur le transport dans la région de Montréal, vous avez souvent parlé de donner le choix. La question du choix aux citoyens a souvent été au centre des débats entre l'utilisation de l'automobile privée et du transport collectif. Ce qu'on veut vous dire, aujourd'hui, c'est qu'on pense qu'il faut aussi donner le choix aux gens qui veulent se déplacer à bicyclette de pouvoir le faire, et pour qu'ils puissent le faire, il faut qu'il y ait un environnement, des aménagements qui leur permettent de le faire.

Dans ce sens, il y a trois recommandations sur lesquelles on voudrait insister. La première c'est que, dans toute la mise en place des travaux, soit privilégié le transport collectif sur le transport individuel de façon que les constructions d'autoroutes, lorsqu'il y en aura, ne viennent pas épiétrer sur les efforts faits pour le transport collectif. C'est un élément très important pour les cyclistes. Les deux autres points concernent plus spécifiquement la bicyclette. Le premier concerne le soutien financier aux municipalités. À la fin des années soixante-dix, au début des années quatre-vingt, le ministère avait un programme d'aide financière aux municipalités pour la planification et l'aménagement de voies cyclables. C'est un programme qui a donné des résultats parfois moins heureux, parfois plus heureux, mais dans certains cas il y a eu des résultats assez intéressants, et c'est un programme qui n'est pas étranger à la popularité que la bicyclette connaît aujourd'hui. Ce programme existe toujours au ministère, il y a tous les formulaires pour faire les demandes, mais depuis quelques années, il n'y a aucune somme allouée au programme. Il y a un travail qui s'est fait, il y a un an passé, par un comité du ministère qui a terminé des travaux sur la signalisation des voies cyclables. Vous nous avez confié, aussi, un mandat concernant les normes d'aménagement des voies cyclables; c'est un travail qui est en cours, d'ici la fin de l'année on va disposer de normes renouvelées pour la construction des aménagements cyclables. Maintenant, ça prend un souffle nouveau au niveau financier. Je peux vous dire que dans le territoire en question, je ne connais pas une municipalité qui n'a pas des projets de voies cyclables, des projets qui sont là. Quand on les contacte, on leur parle des aménagements existants ou à venir, il y a toujours des projets. Les gens attendent un soutien financier pour aller de l'avant avec ces projets.

Ce qu'on vous demande aujourd'hui, dans le cadre des investissements du plan de transport qui se fera sur plusieurs années, c'est de nous assurer que le ministère soutiendra les municipalités dans la planification des voies cyclables, comme c'était le cas dans le cadre de l'option préférentielle de 1978 et de 1983 où le ministère avait un rôle important à jouer sur ce plan-là.

La planification des déplacements des cyclistes, nous croyons que ce sont les municipalités qui doivent la faire, mais nous croyons aussi que le ministère doit inciter les municipalités à la faire de façon à s'assurer que, lorsqu'il y a des travaux, les municipalités aient déjà fait une planification et qu'elles pourront dire: S'il y a une autoroute qui passe là, on prévoit qu'il y ait une voie cyclable qui passe là, donc, en construisant l'autoroute, on prévoira les aménagements dès la construction, ou en construisant un pont, on prévoira dès la construction du pont que les cyclistes pourront s'y déplacer en sécurité.
(18 heures)

L'autre question, c'est: Qui s'occupera de ces choses? Il nous apparaît primordial qu'il y ait des ressources humaines affectées à plein temps au dossier de la bicyclette, au ministère des Transports. On a des exemples, on a un document ici qui a été fait dans les années soixante-dix sur les besoins des cyclistes dans la région métropolitaine de Montréal. En le lisant aujourd'hui, il y a encore des idées qui sont très actuelles. Il y a des éléments de planification autoroutière que l'on retrouve dans le plan de transport d'aujourd'hui, mais on a l'impression que c'est un travail fait à un moment donné au ministère, mais qu'il n'y a pas de continuité parce qu'il n'y a personne d'affecté à ce dossier-là à temps plein. On pense qu'il devrait y avoir des gens qui s'y consacrent à temps plein, de façon que tous les travaux du ministère qui sont faits soient vus d'un point de vue cycliste, c'est-à-dire que, si une autoroute est construite, qu'il y ait des personnes au ministère qui regardent les projets à la lumière des besoins des cyclistes.

Donc, c'est un point qui nous apparaît important pour que les travaux qui seront faits ne viennent pas à rencontre des besoins des cyclistes, mais aussi pour qu'on fasse des économies dans l'ensemble de ces travaux. Si on construit des autoroutes et qu'il faut refaire les travaux pour faire passer une piste cyclable, cela demande des investissements importants. Un bon exemple, c'est la région de l'Outaouais où la ville de Hull a fait une très grande planification de son réseau cyclable. Dans les années qui ont suivi cette planification, tous les travaux du ministère ont dû se conformer aux tracés de déplacement prévus par la ville de Hull.

M. Garon: M. Soucisse, je désire vous avertir, vous êtes en train de manger tout votre temps. Si vous voulez avoir quelques questions de notre part...

M. Soucisse: Je vais conclure là-dessus et je recevrai vos questions.

M. Garon: J'aime autant vous le dire, parce que je sais que vous n'avez pas été avisé au début. Cela a été dit au début de l'après-midi, mais je ne pense pas que vous ayez été avisé au début de votre intervention.

M. Soucisse: Je pensais qu'on nous avertirait.

Le Président (M. Saint-Roch): À ce moment-ci il reste huit minutes à chacune des formations politiques. Est-ce que vous voulez conclure, M. Soucisse?

M. Soucisse: Je vais conclure là-dessus. Je vais recevoir les questions.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie. Alors, M. le ministre, vous avez huit minutes et M. le député de Lévis aura la même chose.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je pense que c'est une présentation originale qui nous soulage un peu des véhicules très lourds...

M. Soucisse: ...plus légères.

M. Côté (Charlesbourg): C'est très dispendieux. C'est Hull...

M. Garon: On est mieux de ne pas leur mettre 0,01 \$ le litre, cependant.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une présentation très originale qui part d'une préoccupation plus présente maintenant dans l'esprit des gens qui veulent se transporter. Évidemment, il y a un certain nombre de revendications que l'on retrouve à la page 12, à la fin de la présentation, que le transport collectif soit privilégié en termes de développement pour éliminer les voitures au centre-ville ou ailleurs. Il y a une majeure qui est mise là-dessus, en particulier sur le métro, mais ce sont des solutions très dispendieuses. On va davantage vers l'examen de solutions alternatives moins dispendieuses, mais qui vont couvrir beaucoup plus de terrain. Cela devrait aller dans ce sens-là.

Votre deuxième paragraphe exprime en caractère gras le souhait que vous avez présenté tantôt. Le ministère des Transports subventionne des municipalités pour la planification de réseaux de voies cyclables, la réalisation d'aménagements cyclables. Je ne cherche pas à cacher qu'il fut un temps où il y avait plus d'argent dans le programme spécifique de construction de pistes cyclables. On a donné une certaine orientation qui était un peu différente en l'intégrant dans plusieurs des ententes que nous avons signées

avec les municipalités. Je veux juste prendre en exemple le cas de Beauport où il y a une belle piste cyclable très bien intégrée au réseau routier de la ville de Québec et du centre-ville de Québec. Il y a eu l'extension du boulevard Bourg Royal, et une préoccupation d'inclure une piste cyclable pleinement sécuritaire et faisant une connexion parfaite avec le réseau existant.

Elle n'apparaît pas dans les crédits du ministère comme piste cyclable, mais elle apparaît dans les ententes signées avec les municipalités dans le cadre de subventions pour le réseau routier. Il y a de ces initiatives-là. Cependant, je ne suis pas prêt à ouvrir les vannes du ministère en disant: Il y a des pistes cyclables; c'est nécessaire partout et à n'importe quelle condition, selon n'importe quelle norme. Je ne pense pas que ce soit raisonnable. Dans ce sens, ma question n'est pas négative. Il ne faut pas la prendre comme ça. Je l'ai déjà dit lorsque les gens de la Communauté urbaine de Montréal sont venus: il y a une piste cyclable, par exemple, sur Dorchester qui a quand même été faite à frais assez importants et qui n'est pas utilisée toute l'année, il faut bien en convenir, à moins qu'on ne me fasse la démonstration contraire. Quelle est la période pendant laquelle elle peut être utilisée? Huit mois? Neuf mois par année ou...

Une voix: Sept ou huit mois.

M. Côté (Charlesbourg): Sept ou huit mois?

M. Pronovost: Dans la région de Montréal, on peut évaluer que l'utilisation de la bicyclette est possible, d'une façon très réaliste, entre sept et huit mois par année, donc près des deux tiers de l'année.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Est-ce qu'il y a des statistiques qui existent sur la fréquence de l'utilisation? C'est clair qu'en été les gens vont l'utiliser davantage.

M. Soucisse: Oui. Je dois vous dire que les données statistiques concernant la bicyclette sont assez limitées. Par contre, sur ce sujet, un indice qui est intéressant, si on regarde la courbe des accidents de bicyclette, par exemple, les statistiques qui sont tenues par la Régie de l'assurance automobile, même si ça ne représente qu'une partie des accidents de vélo, on voit un peu la proportion d'accidents qui se produisent au mois de juillet et aux mois d'octobre et novembre. Je n'ai pas la courbe ici mais, de mémoire, il y a effectivement un plus grand nombre d'accidents aux mois de juin, juillet et août.

M. Pronovost: C'est une courbe normale.

M. Soucisse: Mais c'est une courbe normale dans les mois du printemps et de l'automne. On *extrapole* et on dit que ça reflète la pratique. Il

y a quand même un nombre assez important d'accidents alors qu'en décembre, janvier et février, ça tombe à presque rien.

M. Côté (Charlesbourg): Je pose la question parce que dans certains cas ce sont quand même des immobilisations assez importantes qui doivent se justifier par l'utilisation. D'après ce que je pense, vous ne cherchez pas à prouver le contraire.

Si on a pris soin d'intégrer à la dernière réforme du code la notion et la protection du cycliste, c'est que la pratique est de plus en plus importante. Avec le tour cycliste de Montréal, je pense qu'on a réussi à populariser, grâce au travail que vous avez fait, cette pratique.

M. Pronovost: dans votre présentation, je vous entendais dire tantôt que presque toutes les villes de l'île, le long de l'autoroute 30, sont intéressées à avoir des pistes cyclables.

M. Pronovost: Oui, dans les villes de la région de Montréal, il n'y a pas un endroit où on ne vous dit pas qu'on a un projet, que ça fait une couple d'années qu'on a fait ceci, cela. Évidemment, il y a une façon d'aborder cette question et il y a des erreurs qu'il ne faut pas répéter non plus. Je vous donnerai l'exemple des pistes cyclables dans des quartiers résidentiels comme il en avait été aménagé dans certaines municipalités, entre autres une municipalité de la rive-sud qui est Longueuil. Je pense que même à Longueuil, ils ne veulent pas recommencer ce genre d'affaire. Je pense qu'il y a des façons de réaliser des aménagements cyclables. D'ailleurs, de plus en plus, pour nous c'est plus un concept d'aménagement ponctuel qu'on favorise.

On favorise aussi l'aménagement de voies cyclables qui vont d'un endroit à un autre pour des déplacements utilitaires ou des déplacements récréatifs mais aussi des aménagements ponctuels qui permettent justement de franchir un obstacle. On en voit beaucoup. Vous allez dans des villes américaines, vous allez en Europe, etc. Il n'y a pas nécessairement une voie cyclable qui fait 100 kilomètres de long. Simplement dans les villes on a conçu des aménagements, des espaces qui facilitent la circulation à bicyclette.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que je dois comprendre que la priorité devrait être donnée à l'élimination de ces obstacles, s'il y avait une priorité à donner?

M. Pronovost: S'il y avait une priorité à donner, quand on parle, par exemple, des voies autoroutières qui sont rénovées, des choses comme ça, des voies rapides, évidemment c'est un problème d'accès ou de franchissement d'un obstacle. Évidemment, c'est une chose très importante pour nous.

M. Côté (Charlesbourg): Il me reste une minute. J'ai une autre question. Dans mon esprit,

il est clair qu'il faut continuer de regarder de très près les normes sur lesquelles vous travaillez où vous êtes appuyés par le ministère. Cela va devenir très important. Je sais qu'il y a une propension à demander qu'on pave l'accotement pour permettre une piste cyclable. Alors, il y a des éléments de sécurité qui deviennent très importants et qui nous inquiètent. Dans les normes que vous êtes à établir, est-ce que vous allez tenir compte de cet aspect?

M. Soucisse: On va traiter de cette question, oui.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. En terminant, puisqu'il ne me reste pas de temps, il y avait un troisième point qui était celui de l'affectation d'une personne en permanence pour les cyclistes en particulier quant au plan de transport et aux impacts qui prévoient des problèmes. Ce sera fait. M. Hébert, qui est responsable de l'application du plan de transport pour les parties autoroutières à Montréal, vous communiquera le nom de la personne qui sera responsable. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis, la présidence a fait une erreur monumentale en oubliant de demander le consentement pour poursuivre nos travaux après 18 heures. Alors, je présume qu'il y a consentement pour qu'on poursuive.

M. Garon: Bien, qui ne dit mot consent.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, vu qu'il y a consentement, M. le député de Lévis, vous pouvez poursuivre.

M. Garon: M. le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'attention et j'ai lu votre mémoire, d'autant plus que, demain, je dois justement assister à une conférence de presse dans mon comté, dans la Municipalité régionale des Chutes de la Chaudière qui doit annoncer un projet de réseau de pistes cyclables. Par le nombre de personnes que j'ai connues dans les dernières années qui sont mortes en bicyclette, je pense que ça doit être dangereux de faire du vélo. Je vous crois. J'ai connu plusieurs personnes qui se sont fait frapper par des automobiles et qui sont décédées au cours des dernières années. M. Brochu, qui travaille avec moi, me disait qu'il a déjà traversé le pont Jacques-Cartier. Il dit qu'il a eu la frousse de sa vie parce que le pont bouge beaucoup chaque fois qu'un gros camion passe. Les voitures roulent vite.

Dans votre exposé, vous avez fait une affirmation qui m'a surpris. Vous avez demandé de prévoir, lors de la construction d'autoroutes, des pistes cyclables. Est-ce que je me suis trompé? Je pense que c'est M. Soucisse qui a parlé de cela. Je n'avais pas l'impression qu'on visait de faire de la bicyclette le long des

autoroutes.

M. Soucisse: On ne parle pas d'utiliser l'accotement de l'autoroute pour faire de la bicyclette. Au moment où on construit une autoroute, c'est une intervention majeure et il peut y avoir une adaptation pour la bicyclette sur deux plans. D'une part, les passages qui permettent de traverser l'autoroute. Puis, dans certaines régions, ce n'est pas toujours le cas et ce n'est pas nécessairement le lieu le plus agréable pour faire de la bicyclette, mais dans certains cas, on peut utiliser l'autoroute un peu comme une rivière. C'est-à-dire que c'est une ligne qui va d'un point à un autre et on peut, à l'extérieur de l'autoroute, avoir un aménagement. Souvent, il y a une route secondaire qui longe et les cyclistes l'utilisent. C'est un peu dans ce sens.

M. Pronovost: Pour une portion limitée, utiliser l'emprise autoroutière, comme cela a été fait sur les battures de Beauport.

M. Soucisse: Par exemple.

M. Pronovost: C'est ça que ça signifie. Mais c'est plus en termes d'accès ou de traverser cette barrière physique qui est très importante et parce que, souvent, comme je le disais, les viaducs sont des goulots d'étranglement, c'est-à-dire qu'on a une route et on a un viaduc et cela a tendance à rétrécir. Mais quand on traverse ça à bicyclette ou à pied, ça devient plus dangereux.

M. Garon: Vous avez parlé de vélo pour des fins touristiques ou de loisirs et pour des fins utilitaires. Pour les fins de loisirs, quand on fait le tour de la Gaspésie, j'ai remarqué qu'il y a beaucoup de gens à bicyclette. Cela doit être terriblement dangereux parce que, encore là, il n'y a vraiment rien d'organisé pour les bicyclettes.

M. Pronovost: C'est très beau, le tour de la Gaspésie.

M. Garon: Pardon?

M. Pronovost: C'est très beau, le tour de la Gaspésie à vélo.

M. Garon: Oui, oui, mais...

M. Pronovost: Encore là, inconsciemment, le ministère des Transports, sur certains tronçons de route, réalise des aménagements pour les cyclistes. La route de la Gaspésie est actuellement en construction. Chaque année, on refait un tronçon. De plus en plus, on fait un accotement qui permet un dégagement de la route, un entretien plus facile mais qui assure aussi une sécurité accrue pour les cyclistes. Je pense, par

exemple, à tout le secteur de Mont Saint-Pierre où c'est très beau et très sécuritaire de voyager à bicyclette.

M. Garon: Surtout le long de la route des quais, la route où il y a eu des quais qui ont été faits dans la mer. C'est très récent.

M. Pronovost: C'est exactement ça.

M. Garon: Maintenant, vous avez parlé de la réduction de la congestion urbaine par la bicyclette, ce serait une des solutions. Avez-vous des données là-dessus? Je me rappelle, il y a quelques années, dans les collèges il y avait des supports à bicyclettes. Aujourd'hui, on voit beaucoup plus des stationnements pour les automobiles. Est-ce qu'on a des données? (18 h 15)

M. Pronovost: C'est comme je vous le disais tantôt, la ville de Montréal projette de faire des études dès la prochaine saison sur l'utilisation de la bicyclette, mais des données exactes sur l'utilisation de la bicyclette, on n'en dispose pas.

Pour vivre à Montréal, on peut constater, que, depuis cinq à dix ans, il y a eu une croissance exponentielle de l'utilisation de la bicyclette, particulièrement dans le centre-ville et dans les quartiers adjacents au centre-ville, Saint-Henri, le sud-ouest, le plateau Mont-Royal, etc., le centre sud où il y a une forte utilisation. C'est sûr qu'on retrouve tous les éléments favorables dans ces quartiers en termes de dénivellation, de climat approprié. Une habitude s'est développée à ce chapitre sur l'utilisation de la bicyclette.

M. Soucisse: M. Garon, si je vous amenais à Montréal au mois de mai et qu'on allait dans l'environnement de l'Université du Québec, par exemple, il peut être difficile de trouver un **parcomètre** pour garer votre vélo.

M. Garon: Ah, oui?

M. Soucisse: Cela illustre le problème. Oui, il y a effectivement beaucoup de bicyclettes.

M. Garon: Beaucoup d'étudiants qui vont à l'université en bicyclette?

M. Soucisse: Ah, oui!

M. Pronovost: Des étudiants, des travailleurs. Traditionnellement, les étudiants utilisaient beaucoup la bicyclette pour se déplacer, mais il y a de plus en plus de travailleurs, des gens qui vont au palais de justice, qui se déplacent à bicyclette. Cela déborde beaucoup la clientèle traditionnelle aussi.

M. Garon: Quand vous avez évalué le nombre de vélos à près de 1 000 000 dans la seule région de Montréal, de quelle façon,

l'avez-vous fait?

M. Soucisse: C'est basé sur une **règle** de trois à partir du **parc**. Des statistiques existent sur le **parc** de bicyclettes au Québec, qui est d'une bicyclette par deux habitants **pour** l'ensemble du Québec.

M. Pronovost: Déjà, en 1977, dans ce document sur les besoins des cyclistes dans la région de Montréal, un calcul avait été fait et c'était presque 1 000 000 à ce moment-là. Donc, quand on dit 1 000 000 dans la grande région de Montréal, c'est même un chiffre relativement conservateur d'une certaine façon.

M. Garon: La dernière recommandation de votre mémoire est qu'un fonctionnaire du ministère des Transports du Québec soit assigné à temps plein au transport à bicyclette et aux incidences sur le transport à bicyclette qu'auront les travaux prévus. Je pense bien que vous n'avez pas tort. Mais, dans les ministères, on pense souvent les choses de façon plus traditionnelle. Je me rappelle qu'au ministère de l'Agriculture, il n'y avait pas beaucoup d'agronomes qui avaient été formés et qui pensaient en termes d'agriculture biologique. Ils pensaient tous en termes d'engrais chimiques. Mais on sent qu'il y a une tendance à aller, je ne sais pas à quel rythme, mais vers une alimentation plus naturelle. Il fallait toujours être conscient de ça si on voulait aller un peu dans ce sens-là. Je pense bien qu'au ministère des Transports aussi ce serait bon qu'il y ait un genre de chien de garde qui dirait aux gens: Quand il y a des aménagements, pensons aussi... Si c'est fait en même temps que les plans, c'est facile...

M. Soucisse: C'est ça. Je vais vous donner un exemple très concret. Je pense que la fonction publique de la ville de Montréal est sûrement comparable, en termes de dimension, au ministère des Transports. Une voie cyclable est prévue à Montréal, sur la rue Rachel, et un pont est sur le point d'être refait parce qu'il s'écroulait. Un appel d'offres a été préparé par un service de la ville de Montréal pour la construction du pont. On n'a pas inclus le fait qu'une voie cyclable passait là. Depuis qu'il y a un fonctionnaire qui s'occupe à temps plein du dossier de la bicyclette, cette personne a pu aller à l'information et faire arrêter le processus de façon qu'on ne construise pas un pont sans place pour les bicyclettes et qu'on le réaménage par la suite.

Je pense que, dans l'ensemble du plan de transport, c'est un peu l'effet des travaux effectués, de voir les conséquences pour les cyclistes et c'est dans ce sens-là qu'on fait cette recommandation.

M. Garon: Je vous remercie. Vous avez sensibilisé la commission parlementaire et les

gens qui font les plans de transport à cet aspect de la circulation. Le ministre a la réputation de devoir quitter les transports pour s'en aller aux Affaires sociales, alors la bicyclette, c'est une forme de prévention, puisque les gens, en faisant de l'exercice, sont en meilleure santé et ça coûte moins cher aux Affaires sociales.

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

Je tiens à remercier, au nom des membres de la commission, les représentants de Vélo Québec pour leur apport aux travaux de notre commission.

La commission de l'aménagement et des équipements, ayant maintenant accompli son mandat, soit 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", ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 21)