



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le vendredi 12 avril 2002 — Vol. 37 N° 42

Étude des crédits du ministère des Transports (3)

**Présidente de l'Assemblée nationale:
Mme Louise Harel**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, avenue Honoré-Mercier, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 40010195

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le vendredi 12 avril 2002

Table des matières

Discussion générale (suite)	1
Plan d'action concernant le transport en commun dans la région de Montréal	1
Virage à droite au feu rouge	1
Plan d'action concernant le transport en commun dans la région de Montréal (suite)	2
Document déposé	4
Virage à droite au feu rouge (suite)	7
Plan d'action concernant le transport en commun dans la région de Montréal (suite)	8
Travaux de rénovation du métro	9
Coordination des intervenants dans le transport en commun de la région de Montréal	11
Élargissement du mandat de la commission Nicolet à l'ensemble de la région métropolitaine	13
État du projet de système léger sur rail entre la Rive-Sud et Montréal	14

Intervenants

M. Serge Deslières, président suppléant
M. Claude Pinard, président

M. Serge Ménard
M. Réal Gauvin
M. Jean-Claude Gobé

- * Mme Florence Junca-Adenot, Agence métropolitaine de transport
- * Témoin interrogé par les membres de la commission

Le vendredi 12 avril 2002

Étude des crédits du ministère des Transports

(Neuf heures quarante minutes)

Le Président (M. Deslières): À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Je rappelle à toutes les personnes le mandat de la commission: le mandat de la commission des transports et de l'environnement pour cette séance est de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programmes 1 à 3, pour l'année financière 2002-2003.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Lachance (Bellechasse) remplace M. Payne (Vachon) et M. Duguay (Duplessis) remplace M. Pelletier (Abitibi-Est).

Le Président (M. Deslières): Juste un rappel avant qu'on débute nos travaux: s'il vous plaît, à toutes les personnes, bien vouloir fermer leur téléphone cellulaire pour le bénéfice des travaux de cette commission. Hier, on a constaté à quelques reprises encore une fois qu'il y avait des personnes qui avaient oublié de le faire. S'il vous plaît, là... On me signale que c'est fait, alors nous pouvons débiter nos travaux.

Discussion générale (suite)

Alors, à ce moment-ci, je crois que je vais laisser la parole aux gens de l'opposition.

M. Gauvin: Le député de LaFontaine.

Le Président (M. Deslières): Le député de LaFontaine qui...

M. Gobé: ...

Le Président (M. Deslières): D'accord, M. le député de LaFontaine.

Plan d'action concernant le transport en commun dans la région de Montréal

M. Gobé: Alors, merci, M. le Président. Mesdames et messieurs, il me fait plaisir de saluer... Mme Adenot, quel plaisir de vous voir assise... en face, malheureusement, mais c'est toujours un plaisir de vous voir en cette Assemblée. Ce matin, donc, comme nous l'avions convenu avec M. le ministre, nous avons l'intention d'aborder un certain nombre de sujets. Mais, plus particulièrement, dans cette première partie en particulier, nous allons aborder bien sûr le transport dans la grande région de Montréal et plus particulièrement le transport en commun.

Tout le monde sait que le transport en commun dans la grande région de Montréal, c'est très important pour le développement économique de la région, bien

sûr, mais aussi pour la qualité de vie des citoyens, pour leur permettre de se rendre à leur travail plus rapidement, plus confortablement, et aussi pour des raisons de pollution, hein? On voit que, ce matin, même les gens du gouvernement français pressent le Canada de signer l'accord de Kyôto. On sait que la réduction des gaz à effet de serre est l'enjeu de ces accords. Et tout le monde sait bien sûr que la circulation automobile et la congestion sont une des actions ou un des actes humains, commis ou pas commis, mais une activité humaine qui crée un nombre important ou une partie importante de cette pollution et de ces gaz à effet de serre.

Virage à droite au feu rouge

Je pourrais aussi parler, ce matin — mais je pense que ça se fait d'abondance dans les radios et dans les journaux ce matin, et mon autre collègue le député de Shefford, qui est porte-parole des transports avec moi, va sûrement le faire — de la décision et de la valse-hésitation du ministre en ce qui concerne le virage à droite. On a l'impression que, après avoir fait des projets-pilotes, Joliette, enfin différentes régions, que le ministre, encore une fois, n'est pas capable de prendre une décision et va encore tergiverser avec ça. C'est regrettable. Et, nous, comme opposition, nous le déplorons, car notre position officielle, bien sûr, c'est d'être en faveur de ce virage. Nous pensons que les études ont été faites, nous pensons que des expériences ont été faites, se sont montrées concluantes, et je ne vois pas pourquoi ça ne se fait pas, d'autant plus que ça a une incidence directe, hein, sur la circulation automobile.

Je parle de congestion, je ne pouvais pas ne pas en parler, mais je ne veux pas en faire une polémique ce matin, elle se fait par elle-même. Je vois que, en général, l'opinion publique accueille très mal la décision du ministre. Mais il est vrai que ça fait partie des mesures qui peuvent permettre d'avoir une fluidité supplémentaire dans la circulation automobile, donc moins de congestion, moins de moteurs qui tourment, hein, au ralenti, et donc ça contribue, là aussi, à éliminer les gaz à effet de serre, et d'autant plus que je rappellerai au ministre, s'il ne le sait pas déjà, mais je crois qu'il le sait, que le coût de la congestion dans la région de Montréal, la grande région de Montréal, c'est 500 millions de dollars par année de coûts directs, hein, ou enfin directs mais qui sont occasionnés par cette congestion automobile. Alors, si on peut essayer de la réduire, ne serait-ce que de quelques pourcentages, par des mesures comme celles-là, qui sont le virage à droite, eh bien, sans aucun coût majeur pour la société, alors qu'on sait très bien que les budgets gouvernementaux ne sont pas toujours très disponibles ou ne sont pas toujours assez conséquents pour remplir toutes les missions de la société, et, dans le transport en particulier, on le voit, on le verra un peu plus tard, eh bien, je trouve déplorable, et comme tous les autres observateurs, les gens de Montréal, les gens de l'administration

municipale et d'autres, et les commentateurs que j'ai pu entendre ce matin, en venant, sur les lignes radio-phoniques, ou les auditeurs qui téléphonaient, je trouve regrettable que le ministre n'ait pas pris cette décision. Et je crois que c'est une erreur qui va continuer à coûter des sous à la société et contribuer aussi, bien sûr, à augmenter la pollution et des gaz à effet de serre.

Plan d'action concernant le transport en commun dans la région de Montréal (suite)

Ceci étant dit, je ne passerai pas le temps à parler de ça. On sait que, dans la grande région de Montréal, dans les années soixante-quatorze, à peu près 47 % des déplacements se faisaient en automobile. Nous sommes rendus maintenant à 70 %. On se souvient aussi que les déplacements en transport en commun, à l'époque, c'était à peu près 25 %, et nous sommes maintenant rendus aux alentours de 15, peut-être 17. Ça a été amélioré grâce à l'excellent travail qui a été fait par l'AMT avec son réseau de trains de banlieue. C'est d'ailleurs bien souvent de peine et de misère parce que justement on n'a pas d'organisme de planification ou de concertation, plus que de concertation, décisionnel, au niveau de la grande région de Montréal pour pouvoir décider de l'implantation et du financement de ces systèmes de transport en commun. Je veux donc les en féliciter, pour ce travail, mais, heureusement, parce que, s'ils n'avaient pas été là, probablement que nous serions en bas de 15 %.

Alors, vous voyez un peu la situation dans la région de Montréal en termes de transport en commun. C'est quelque chose qui, contrairement aux autres situations puis contrairement à ce qui se passe dans les autres grandes métropoles... Et on dit que Montréal est une grande métropole, et je le crois. Je le veux et j'en suis un qui veut qu'elle le devienne encore plus. Eh bien, malheureusement, nous sommes en pleine régression. Alors, c'est dû à quoi? C'est dû, bien sûr, au manque d'investissements qui ont été faits dans les systèmes de transport en commun depuis une vingtaine d'années. Et on fait le constat... il ne s'agit pas de faire le constat seulement depuis 1994, mais, depuis 20, 25 ans, il semble qu'il n'y avait pas, au Québec, une vision ou une détermination à développer, dans la grande région de Montréal, un système intégré de transport en commun. Par contre, on avait aussi... dans la région de Montréal aussi, un certain nombre d'ouvrages et de travaux à faire au niveau du transport et du développement du transport routier qui, lui aussi, a été assez négligé. On se rappellera que, depuis 1976, hein, il y a des projets qui ont été abandonnés, qui ont été laissés-pour-compte, entre autres le projet de l'autoroute 25, où on avait exproprié les terrains. Même, le boulevard — ce n'était même pas une autoroute — se terminait à hauteur du boulevard Métropolitain, et il a fallu attendre, encore là, un grand nombre d'années avant que ça se rende au moins jusqu'à Rivière-des-Prairies.

Bien sûr, le réseau aussi s'est dégradé. On a vu le réseau métropolitain se dégrader. Alors, il s'est dégradé, et on a fait un peu de réparations à la pièce, au fur et à mesure que les crises survenaient, un peu tout comme les pompiers interviennent ou Urgences-santé intervient lorsqu'il y a quelqu'un qui a une crise. Eh bien, on a oublié que, si cette personne-là avait fait

avant, avait subi avant de la prévention, eh bien, Urgences-santé ne serait pas obligée de se déplacer puis ça coûterait moins cher. Alors, c'est un peu le même principe, si bien que maintenant on se retrouve avec des dépenses très, très, très fortes et qui dépassent de beaucoup la capacité immédiate du gouvernement.

Et, malheureusement, eh bien, ça enlève autant d'argent qu'on devrait mettre dans le transport en commun, parce que ce qu'on va mettre dans le réseau routier pour le réhabiliter, ou pour le rénover, ou pour le rendre sécuritaire, eh bien, c'est des argents que l'on comptabilise en enveloppe transport globale. On dit: Voilà, à Montréal, on investit 6 milliards. À titre d'exemple, dans le plan de gestion de déplacements de la région de Montréal, du ministère, il est indiqué qu'on va dépenser 6 milliards, et, lorsqu'on regarde c'est quoi, le 6 milliards, eh bien, il y a 2 132 000 000 qui sont pour le transport en commun puis 3 776 000 000 pour le réseau routier. Alors, les chiffres parlent d'eux-mêmes, lorsqu'on sait que, là-dedans, il y a des frais qui sont pour le métro de Laval, il y a toute la rénovation et le ré-engineering du métro, de la STCUM, de la STM maintenant, l'ancienne CUM, et là on en a pour plusieurs... Mais, même avec ça, on ne couvre pas, on ne couvre pas la réfection et la réhabilitation du métro de Montréal.

Le métro de Montréal, lorsque les gens sont venus nous rencontrer en commission parlementaire et dans différentes réunions que j'ai pu avoir avec eux, il nous a été démontré que, ne serait-ce que pour remettre en état et à neuf le système de télécommunications et de signalisation, qui permet d'avoir la sécurité, hein, entre autres, dans le réseau, on n'était pas loin de 600, 700 millions de dollars et peut-être 1 milliard, nous disaient. Alors, ensuite de ça, bien, il y a toute la réhabilitation des souterrains, tout, aussi, l'achat de véhicules neufs. Parce que ce métro, comme chacun le sait, a été construit un peu avant l'Expo 67, et, donc, vous comprendrez que nous sommes maintenant en l'an 2002, et qu'il est un peu, en ce qui concerne certains de ses véhicules, certaines de ses voitures, passé date, et qu'on va devoir... Les autorités de la STM nous disent qu'ils vont devoir très rapidement passer à l'action et commander du nouveau matériel. Et là on parle, encore là, de 2 ou 3 milliards de dollars. Les appels d'offres n'ont pas été faits, les devis qu'avait commencés M. le ministre, on ne peut jamais se prononcer. Alors, on se rend compte que, malgré tout, dans le plan de gestion de la région de Montréal, investissements, eh bien, 2 132 000 000, ce n'est pas, d'après moi, assez.

● (9 h 50) ●

Et je comprends que la grosse partie va revenir au réseau routier. C'est vrai. Et on n'a pas le choix de le faire certainement aussi. Il n'y a pas de voie de ceinture à Montréal, le Métropolitain est désuet, enfin il y a tout le système de la voie Notre-Dame — je l'appellerai la voie, je vais faire comme le ministre, au lieu de l'appeler autoroute ou boulevard, c'est peut-être bon des fois d'innover, pour lancer un débat ou trouver une solution, d'employer des nouveaux termes, ça ouvre les perspectives plus larges à tout le monde. Et, dans ce cas-là, d'ailleurs, je dois dire qu'il est important...

Et j'ai vu que, comme nous l'avions demandé, aussitôt après les déclarations intempestives du prédécesseur du ministre, l'ex-ministre Chevrette, qui avait dit

que, si Montréal n'était pas d'accord avec eux, eh bien, il ne donnerait pas l'argent, j'avais trouvé ça un peu court comme raisonnement, mais je comprends très bien que le nouveau ministre, qui, lui, est un Montréalais et qui aussi a une largesse d'esprit quand même beaucoup plus reconnue dans la société que son prédécesseur, a très rapidement pris la position que nous avions indiquée dans les médias, à l'effet qu'il ne pouvait pas y avoir d'entente, de solution qui ne passait pas par une entente ou au moins une grande discussion et un consensus avec les autorités de la ville de Montréal. Parce que, après tout, quand même, c'est eux qui doivent gérer le développement urbain, qui doivent gérer les activités qui se passent ou administrer à l'intérieur de leur ville. Et je ne vois pas, nous, comme gouvernement, alors qu'on parle de décentralisation, alors que le gouvernement a créé de peine et de misère, ou avec peine et de la misère pour certains, une fusion pour faire une grande ville, aller leur dicter quel genre d'artères routières, quel genre de système de transport ils doivent avoir.

M. Gauvin: Est-ce que je peux interrompre mon collègue? M. le Président, j'aimerais vous faire remarquer que nous n'avons pas le quorum. Et cette commission parlementaire devrait être suffisamment importante pour intéresser les députés, d'abord du côté ministériel, d'une part. Et je vous inviterais à essayer de vérifier s'il n'y a pas lieu d'avoir quorum à ce moment-ci.

Le Président (M. Deslières): M. le député de Montmagny, je constate, à votre intervention, que nous n'avons pas quorum et je vais suspendre les travaux.

(Suspension de la séance à 9 h 52)

(Reprise à 10 h 57)

Le Président (M. Deslières): Alors, la commission ayant quorum, nous reprenons nos travaux. La parole était au député de LaFontaine, porte-parole en matière de transport métropolitain. M. le député.

M. Gobé: Alors, merci, M. le Président. Il est maintenant 11 heures, ça fait une heure que nous n'avons pas siégé par manque de quorum, et je dois malheureusement le déplorer. Il y a ici un grand nombre de gens qui ont été invités à la demande de l'opposition ou par le gouvernement pour discuter de ce qu'on appelle — et débattre — les crédits de l'État, il s'agit du ministère des Transports. Ce sont les crédits, ce sont les dépenses, c'est quelque chose d'extrêmement important. Nous sommes ici pour connaître les orientations du gouvernement, à savoir qu'est-ce qu'ils font avec les impôts, les taxes des Québécois, avec les budgets. Et je tiens à présenter mes excuses, bien sûr, aux gens que nous avons fait déplacer ce matin pour seulement une partie du temps. On sait qu'il y a des gens ici qui ont des agendas très chargés, qui se sont déplacés de Montréal ou d'ailleurs. Il y a aussi un grand nombre de fonctionnaires, qui, comme je le disais, en parlant du voyage de l'ex-ministre Chevette, seraient certainement très utiles à leur ministère plutôt que d'attendre ici, à rien faire, que les députés ministériels veuillent bien venir

tenir le quorum. Alors, on se pose une question: Y a-t-il vraiment intérêt de la part des députés ministériels à étudier ces crédits, à débattre de ces sujets?

On doit malheureusement, M. le Président, et c'est déplorable... Moi, j'ai 17 ans... que je suis élu ici, en cette Chambre, je n'ai jamais vu une situation comme celle-là. Dans le temps des crédits, je n'ai jamais vu qu'on doive suspendre pendant une heure les travaux, l'étude. Le ministre est là. Le ministre aussi, lui, a du travail à faire. Ce n'est pas le ministre qui est responsable de tenir le quorum. Moi, je n'ai pas de blâme à donner au ministre là-dessus; lui-même ne doit pas trouver ça drôle, il a des dizaines de dossiers, des agendas très chargés. Et malheureusement, eh bien, ce manque d'intérêt des députés ministériels, eh bien, entache aussi l'institution.

M. le ministre, vous me disiez, vous me rappelez mardi qu'il faut faire attention quelquefois aux expressions qu'on pouvait utiliser ou aux images qu'on pouvait projeter dans la population sous peine de discréditer un peu plus... pas un peu plus, mais discréditer le système politique et l'institution qu'est le Parlement, même le gouvernement. Eh bien, je vais donc déplorer et regretter ce manque d'intérêt des députés. Parce qu'ils devraient être nombreux: dans toutes les régions du Québec, il y a des situations qui nécessitent ou qui demandent aux députés d'être présents, hein, pour l'étude de ces crédits. Il y a des routes, il y a de la voirie, il y a des ponts, il y a des trains, il y a des transports aériens, enfin il y a beaucoup de choses. Alors, je regrette et je vois qu'encore là, si l'opposition n'était pas là, il n'y aurait encore pas quorum. Alors, c'est encore quelque chose d'assez particulier. Et on va donc devoir revenir. J'avertis donc les gens qui se sont déplacés que malheureusement ils devront, dans les prochaines semaines ou les prochains jours, je ne sais trop, étant donné que c'est le gouvernement qui décide de l'agenda, eh bien, prévoir encore un déplacement à Québec pour les fonctionnaires, prévoir des absences de vos ministères ou des régions dans lesquelles bien sûr vous êtes affectés parce que nous devrons revenir.

● (11 heures) ●

Les discussions que nous devons avoir ce matin ne pourront pas, dans le temps qu'il nous reste, se terminer, et c'est avec regret, d'autant plus que nous étions en train de parler du transport en commun et de l'investissement du gouvernement. C'est quelque chose d'extrêmement important. Et, lorsque j'ai dû m'arrêter par manque de quorum, comme le règlement l'exige — le règlement exige que, lorsqu'il n'y a pas quorum dans cette Assemblée ou dans une commission, nous ne pouvons pas continuer de parler — eh bien, j'étais en train de discuter avec le ministre du désengagement du gouvernement du Québec dans le transport en commun, dans la grande région de Montréal en particulier, mais on pourrait prendre celle de Québec aussi et les autres grands centres urbains au Québec. Mais nous étions sur Montréal.

Eh bien, je dois dire que les derniers chiffres que j'ai pu avoir nous démontrent que, de 1991 à 2000, eh bien, la part du gouvernement dans le financement du transport en commun est passée de 40 à 25 %. Et je pense que ces chiffres corroborent ceux que je

démontrais précédemment. On voit la même chose dans le plan de gestion des déplacements de la région de Montréal où, là encore, 2 132 000 000 pour le transport en commun, alors qu'il y a 3 776 000 000 pour le réseau routier.

Alors, ma question au ministre, c'était: M. le ministre, vous êtes conscient — et je crois que tout le monde est conscient — que le transport en commun à Montréal a besoin — la région de Montréal, ce n'est pas juste la ville — a besoin d'injection massive de fonds, a besoin de développement. On sait que la part du gouvernement du Québec est très en deçà de ce qu'elle a déjà été. Est-ce que vous pouvez nous expliquer, nous dire ou nous annoncer quelles sont vos politiques, quelles sont vos prévisions et quels sont les gestes que vous entendez poser pour faire en sorte de remonter la part d'investissement du gouvernement du Québec à 40 % qu'elle était en 1991?

Le Président (M. Deslières): M. le ministre des Transports.

M. Ménard: Alors, je peux vous donner une bonne nouvelle là-dessus parce que nous allons passer de 88 millions... à peu près 89 millions en 2001 à 325 826 000 en 2002, 354 257 000 en 2003, 365 318 000 en 2004. Cela va donner... Parce que nos partenaires sont invités à contribuer, mais dans des proportions moindres que le gouvernement. Donc, avec la quote-part des partenaires en 2002, nous serons à 463 531 000 d'investissement dans le transport en commun; et, en 2003, 451 548 000; et, en 2004, 445 941 000 d'investissement en transport en commun. Alors, vous voyez que, quand je vous ai dit, quand j'ai dit que le transport en commun serait une de mes priorités, c'est déjà inscrit dans les dépenses que, pour l'avenir, le gouvernement du Québec entend y mettre.

Maintenant, quand vous notez, quand vous avez noté dans le passé le retrait du gouvernement, vous avez commencé en 1991, et cela inclut, comme vous le savez, la réforme Ryan en 1992 où, là, c'est 200 millions environ qui avaient été retirés de la contribution du gouvernement pour le développement du transport en commun.

(Consultation)

M. Ménard: Alors, je pense que je peux vous rassurer et à tout le moins rassurer ceux qui, comme moi, pensent qu'il faut développer le transport en commun, pour toutes les bonnes raisons que vous avez données tout à l'heure. En plus de ça, je peux vous dire que nous avons assisté depuis 1994 à un renversement de la tendance de l'utilisation du transport en commun.

Est-ce qu'on a le graphique que nous pourrions produire? Mme Massicotte l'avait pas loin, je l'ai vu tout à l'heure. Nous avons renversé une tendance lourde, je dirais: pendant 10 ans, l'utilisation du transport en commun n'a cessé de diminuer. Mais depuis que nous avons créé l'Agence métropolitaine de transport... Et j'ai eu le plaisir comme ministre de la Métropole de choisir sa première présidente, qui l'est toujours,

Mme Junca-Adenot, que nous avons fait venir parce que je sais que vous vouliez l'interroger. Puis vous avez parfaitement raison d'accorder de l'importance à sa contribution ici parce que, encore là, nous sommes d'accord avec les grands objectifs qui sont poursuivis: la diminution de l'automobile pour les transports quotidiens, la diminution de la consommation d'essence pour faire notre part pour qu'il y ait moins de gaz à effet de serre et que les gens donc utilisent plus le transport en commun.

Mais, regardez ici — et je vais le produire — après 13 ans de décroissance, n'est-ce pas, vous voyez qu'à partir du moment où l'Agence métropolitaine de transport a été créée, dès les années qui ont suivi, à partir de 1995, l'utilisation du transport en commun a monté en flèche littéralement et elle continue à le faire avec des augmentations, n'est-ce pas, de 1,2 % en 1996, 1,2 % en 1997, 2 % en 1998, 1,3 % en 1999. Et là ça s'accélère encore: 2,7 % en l'an 2000, 2,8 % en 2001. Et notre objectif pour 2003, c'est 3,5 %. De sorte que, alors qu'en 1995 il y avait un peu moins de 400 millions de déplacements par le transport en commun, nous avons maintenant plus de 450 millions de déplacements journaliers... Non, ce n'est pas journaliers, c'est annuels, par le transport en commun. Alors, on connaît la recette...

Le Président (M. Deslières): Pour dépôt?

Document déposé

M. Ménard: Oui, nous allons déposer. On connaît la recette de ce succès et, en fait, ce que l'on sait, c'est qu'il n'y a pas qu'une recette. C'est comme beaucoup de gens me l'avaient dit, et ce qui est ma croyance aussi, c'est un éventail de moyens qui peut renverser cette tendance et maintenir maintenant la tendance vers une augmentation de l'usage du transport en commun.

C'est sûr que les trains de banlieue, l'utilisation des trains de banlieue y a été pour beaucoup, mais aussi l'instauration de voies réservées pour les autobus, permettant ainsi et convaincant les personnes qu'en utilisant ces autobus ils vont arriver plus rapidement à leur emploi et qu'ils bénéficient de moyens de transport qui sont aussi conviviaux, confortables. Et, en plus, ce qu'apprécient les usagers du transport en commun... Et je l'ai remarqué moi-même en m'y promenant, dans le transport en commun. Je m'aperçois que les gens connaissent l'horaire des autobus qui utilisent les voies réservées, de sorte qu'ils planifient leurs déplacements. Et, comme il y a de la fiabilité dans les horaires, eh bien, les gens ont confiance qu'effectivement ils n'arriveront pas en retard au travail.

Je l'ai remarqué même dans la région de Québec, en parlant avec des usagers dans le transport en commun, qui me disent: Oui, je prends tel autobus qui arrive à tel moment et, deux minutes plus tard, il y a tel autre autobus qui passe et qui me prend et qui m'amène dans le centre-ville. Donc, on s'aperçoit bien que, pour que les gens le trouvent pratique — et ils le trouvent déjà économique par rapport aux dépenses d'automobile — il faut qu'il soit fiable, il faut que les horaires soient respectés. Et donc, pour ça, il faut

ménager aux moyens de transport en commun des voies réservées qui leur permettent d'éviter la congestion routière.

À cela, il y a des investissements très lourds non seulement dans le train, mais dans le métro. Nous commençons... Après que ça a été promis moult et moult fois, n'est-ce pas, enfin le métro va continuer jusqu'à Laval, ce qui par conséquent permettra à un nombre considérable de gens, d'abord les gens de Laval, d'éviter un pont et, quant à ceux qui sont de la couronne nord, grâce au stationnement incitatif, ils pourront aussi éviter les ponts.

● (11 h 10) ●

Mais je pense l'avoir dit assez souvent: soyez sûrs que ma priorité, c'est le transport en commun. Et je suis heureux de voir que, de l'autre côté, l'opposition pense au fond la même chose. Quand on est député d'une grande métropole, on s'aperçoit bien qu'il y a des limites à augmenter l'offre de circulation automobile dans une grande ville. C'est vrai qu'à un moment donné ça ne donne rien. On augmente l'offre et on dirait que ça crée la demande, et les gens utilisent. Il faut penser pour l'avenir non seulement... Je pense qu'il va falloir penser aussi, à l'avenir, à des moyens plus révolutionnaires encore, à réserver des voies non seulement au transport en commun, mais qu'il y ait aussi des voies réservées au covoiturage, et même que nous allions peut-être jusqu'à taxer par des moyens électroniques l'utilisation de certaines voies pour les automobiles qui transporteraient uniquement le conducteur. Je pense qu'il faut voir aussi loin que ça.

Maintenant, il y a un problème avec l'Agence métropolitaine de transport; je l'avais évidemment intuitionné à l'époque où j'en ai hérité. C'est qu'une partie du financement de l'Agence métropolitaine de transport, c'est une taxe sur l'essence. Or, l'un des objectifs que nous visons, c'est l'utilisation de moins d'automobiles. Mais, cet objectif, nous l'avons atteint l'an dernier. C'est pour ça que je demande à ceux qui, pour nous dire comment... Quand ils nous disent qu'il y a eu une diminution intermodale, c'est-à-dire de la proportion de gens qui se déplacent, une diminution de cette proportion dans le transport en commun, puis ils nous donnent des statistiques jusqu'à 1998, je les comprends, parce que ça n'est qu'à tous les cinq ans que l'on peut faire ces énormes enquêtes qui sont très coûteuses mais que l'on doit faire, ces enquêtes qui permettent de déterminer les déplacements origine-destination.

Mais il y a quand même un indice, c'est que maintenant il y a eu une diminution de l'essence utilisée l'an dernier dans la région métropolitaine de Montréal. Ce n'est pas le seul indice, ça peut aller avec une diminution de l'économie aussi, peut-être. Quoique je pense qu'on peut mesurer la diminution de l'essence qui, celle-là, est utilisée plus par les automobiles, tandis que le camionnage utilise plus le diesel. Donc, nous avons là quand même un indice qui sera à vérifier en 2003, lorsque nous ferons les enquêtes origine-destination. Mais nous avons donc là maintenant un indice que nous sommes en train d'atteindre non seulement le premier but qu'on s'était fixé, la croissance de l'achalandage, mais la diminution de l'utilisation des automobiles pour se rendre au travail. Alors, je pense que vous pouvez être confiant que, pour l'avenir, le gouvernement a les

priorités que vous aviez exposées, et nous partageons aussi les raisons que vous avez données.

Le Président (M. Deslières): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: M. le Président, c'est toujours agréable d'entendre le ministre tenir ce discours-là. On sait en général que, les discours qu'il tient, il y croit. Enfin, c'est l'expérience qu'on peut avoir de sa vie. Il nous démontre que ce n'est pas quelqu'un qui parle — contrairement à d'autres qu'on a pu connaître — pour parler, et c'est rassurant. Le problème, c'est que, entre ce que lui, il dit et ce que ce gouvernement est prêt à faire, il y a certainement une très grande marge, et vous comprendrez que nous nous posons un certain nombre de questions là-dessus.

Je vais juste donner un exemple. Vous nous avez donné des chiffres, M. le ministre. Eh bien, on parle de 1995. Alors, vous avez dit: Pourquoi il a pris 1991? Bien, c'est parce que je ne tiens pas à faire de la politique, de la petite politique sur le transport en commun. 1991, c'est nous qui étions au pouvoir, et il est toujours intéressant de prendre des chiffres qui reflètent une période assez longue et non pas se limiter aux chiffres qui font notre affaire. Et il faut faire un constat. Le constat, il est là, il existe. Et, depuis ces années-là, eh bien, on a assisté à cette perte... pas cette perte, à cette baisse de l'utilisation du service de transport en commun. Il est vrai que depuis que l'AMT... Vous dites que vous avez nommé Mme Adenot. J'en suis très fier, pour l'avoir connue avant, même ailleurs, qu'elle soit nommée là. Quand vous l'avez nommée, j'ai pensé que c'était une excellente décision, et ce qui s'est passé nous le démontre certainement. Mais, si elle n'avait pas été là justement avec ses idées et avec son dynamisme et son leadership pour forcer un peu la main à la création de ces lignes de trains de banlieue qu'elle a réussi à avoir des fois de peine et de misère, eh bien, on aurait une baisse, on aurait encore une baisse.

Et je vais vous donner quelques chiffres qui nous amènent à ça. En 1995, voyez-vous, les autobus de la STCUM uniquement, 4,8 millions d'heures de route par année; en l'an 2000 — là, j'ai des statistiques un peu plus récentes, parce que, c'est vrai, comme vous dites, ce n'est pas toujours facile d'avoir les statistiques à date — 4,3 millions d'heures. Alors, vous dites que les voitures roulent moins, mais les autobus roulent moins aussi. Et vous savez que, entre autres choses, le nombre des plaintes du transport en commun dans la région de Montréal a fait l'an dernier un bond de 22 % pour améliorer la cadence, pour améliorer la desserte. Eh bien, M. le ministre, malheureusement 22 % de plaintes supplémentaires: les gens attendent longtemps, les autobus ne viennent pas. Et je dois dire moi-même, qui réside dans le nord — ma circonscription est dans le nord-est de Montréal, à Rivière-des-Prairies — je peux vous dire que c'est extrêmement compliqué pour les citoyens de se déplacer. Les autobus passent des fois aux heures, aux 45 minutes, aux 50 minutes, on ne sait jamais trop quand. Et ce n'est pas fait. Ça, ça s'explique, pourquoi: il y a un désengagement. L'État n'a pas continué à rester engagé à hauteur de 40 % comme il l'était, il est tombé à 25 %. Il a fait reporter les

budgets — comme vous le savez certainement, vous étiez à la Métropole — sur les sociétés de transport qui, elles-mêmes aux prises avec des difficultés budgétaires importantes — les gens sont surtaxés dans certaines zones de Montréal, en général partout, à quelques exceptions près — eh bien, ont dû aussi maintenir, supporter cette baisse de l'investissement de l'État tout en maintenant un minimum de coupures, en essayant de concentrer au mieux leurs efforts.

Alors, moi, ma question, c'est à savoir: Vous annoncez des chiffres, c'est beau, je suis bien content, mais 325 millions, 357, 365 millions, il faut se rappeler que là-dedans il y a une partie qui est pour construire le métro qui va à Laval, une autre partie, c'est pour le métro qui va à ville d'Anjou, et puis quelques autres projets. Mais ça ne nous dit rien pour le 1,2 milliard de dollars dont la STM a besoin pour rénover son métro. On fait quoi avec ça, là? Est-ce que l'argent est prêt à être donné ou il va encore falloir que la STM coupe ses dépenses d'opération ou évite de faire de nouveaux développements de ses lignes d'autobus? On parle, voyez-vous, là, de 1,4 milliard pour le seul remplacement des voitures, les fameuses MR-63, là. Tout à l'heure, j'en parlais, c'était 150 millions. On parle de 1,4 milliard. Il va falloir aussi... L'entretien des autobus, 420 millions. On est loin, avec nos chiffres, voyez-vous?

Il y a d'autres projets bien sûr qui vont accaparer... J'ai des chiffres sur la réduction des services aussi, et ça, ça s'explique beaucoup. Eh bien, voyez-vous, là, depuis 10 ans, les usagers des réseaux d'autobus, ceux qui prennent l'autobus — on ne parle pas des trains — eh bien, ont dû composer avec une réduction de services de 2,3 % des véhicules au kilomètre; puis l'effectif de la Société de transport, moins 10 %. C'est là qu'on se rend compte qu'ils sont pris à la gorge, ils n'ont pas les budgets. L'État s'est désengagé, pour toutes sortes de raisons, là, que les gens connaissent. Mais, si vraiment on a une vision comme vous semblez l'avoir — et je n'ai aucune raison de douter de ça, aucune — du développement du transport en commun, de la nécessité de réagir et de redresser la barre, pas juste profiter un peu, de faire du surf sur les statistiques que vous nous donnez... Parce qu'on sait bien, c'est évident, tout le monde savait... pas tout le monde, sinon certainement que Mme Adenot n'aurait pas eu autant de difficultés à convaincre les gens des ministères et ailleurs à la faire et certains maires de certaines villes. Si ça n'avait pas été des lignes de transport, eh bien, on n'aurait rien réglé.

Alors, M. le ministre, en dehors de ces nouvelles immobilisations qui vont venir, qui vont prendre une partie importante — on pourra en discuter à un moment donné, sur certaines choses — que globalement je considère favorables — parce que, après tout, tout développement, lorsqu'il est nécessaire et justifié dans certains axes, est une chose bienvenue — comment faire pour refaire en sorte que la part du gouvernement redevenue plus proche de 25 % que du 40 %, comme elle était dans le temps? On va-t-u l'atteindre, le 25 %, enoore à nouveau ou alors est-ce qu'on va devoir, comme vous dites, élever des nouvelles taxes? Là, vous arrivez avec faire payer les gens qui sont seuls dans une voiture, des choses comme ça. Ça, c'est des solutions,

mais, en ce qui me concerne, ce n'est pas la réalité. On est toujours en train de trouver une solution pour aller tordre, ponctionner dans la poche des gens des sommes d'argent. Est-ce que vous croyez que c'est une manière de faire?

• (11 h 20) •

J'entendais l'ancien maire de Montréal qui disait: On va mettre des barrières sur les ponts pour faire payer les gens pour ne pas qu'ils rentrent dans Montréal. Mais ça, c'est le Moyen Âge. Au Moyen Âge, on mettait des péages puis on mettait des barrières pour empêcher les gens... Ou même des laissez-passer pour entrer dans certaines villes, dans certaines choses. Mais, moi, je crois que le meilleur moyen de justement limiter les voitures dans Montréal, c'est de développer le transport en commun. C'est évident. Mais ce n'est pas non plus en taxant les gens d'une manière supplémentaire; on en a parlé avant-hier, avec les taxes sur les stationnements. Le cadre financier, c'est le transport en commun que vous êtes en train de faire. Ce n'est pas en faisant ça, d'après moi, qu'on va régler le problème. Il faut que le gouvernement du Québec soit conscient qu'il a une responsabilité majeure dans l'investissement et le développement du transport en commun dans la grande région de Montréal. C'est le moteur économique du Québec, c'est là que l'activité se fait. Il ne s'agit pas de taxer les gens de la région tout le temps. C'est le coeur du Québec, hein? Si Montréal s'étouffe là, je pense qu'on va... les membres autour vont être atrophiés, ils fonctionneront moins bien. Alors, dans l'intérêt même des régions, il est important.

Alors, moi, je m'attendrais, M. le ministre, à ce que vous nous disiez: Oui, on va se rapprocher. Oui, l'année prochaine, lorsqu'on passera aux crédits, vous verrez qu'on n'est pas loin du 25 %. Puis, à ce moment-là, bien, je veux dire, je pense qu'on aura fait un bon bout, tout le monde.

M. Ménard: Là-dessus, je peux, encore là, vous rassurer. Je voudrais d'abord vous rassurer qu'il n'y a pas de désengagement du gouvernement.

M. Gobé: ...c'est un désengagement sur une dizaine d'années, là.

M. Ménard: Non, je vais vous expliquer cette deuxième partie. Je voulais d'abord vous convaincre qu'il n'y avait pas de désengagement du gouvernement quand on regarde l'augmentation considérable des chiffres totaux que nous allons octroyer au transport en commun. Quand on passe de 89 millions à 325 millions, puis éventuellement à 365, c'est quand même assez gros. Maintenant, quant aux pourcentages que vous dites, bien d'abord les immobilisations sont, je pense, à 100 %. Dans le cas du métro et des trains de banlieue, nous payons à 100 % les immobilisations; pour les maintiens d'actifs, à 75 %; pour les subventions à l'achat d'autobus, nous payons 50 %; pour les subventions aux autres actifs, n'est-ce pas, des autobus, garages, terminus, voies réservées, stationnements, le gouvernement paie 75 %.

Donc, c'est quand même un virage important. Puis on est obligé de le faire — vous le savez, n'est-ce pas — dans une situation extrêmement difficile sur le

plan budgétaire. Je ne veux pas... Je pense que c'est bon de voir un peu plus loin et de voir qu'il y a là une autre preuve aussi du déséquilibre fiscal qu'il y a entre les provinces au Canada, le genre de services que les provinces sont obligées de donner à leurs citoyens, qui sont les plus coûteux: santé, éducation, et vous voyez bien aussi transport en commun, par rapport aux obligations du gouvernement fédéral, lesquelles devraient...

Et c'est ça que le rapport Séguin explique bien, n'est-ce pas? C'est que les obligations prévues par la Constitution actuelle au gouvernement fédéral devraient lui coûter moins cher. Or, il garde pour lui les impôts qu'il a établis lorsque ces obligations étaient proportionnellement plus grandes que celles que les provinces... En plus, il s'est désengagé de programmes qu'il avait créés dans les domaines de juridiction provinciale, comme l'assurance santé qui est probablement l'une des plus grandes fiertés du Canada, malgré toutes les difficultés qu'elle a à fonctionner, là. Celle-là, c'est le cas de le dire: quand on se regarde, on se désole; mais quand on se compare, on se console. Parce que les gens ont beau dire n'importe quoi sur le système américain, il est capable de donner aux plus riches et aux gens assurés la médecine la plus avancée du monde, mais je vous assure que, pour les pauvres, ce n'est pas drôle à voir. Puis, deuxièmement, quand vous venez d'avoir une crise cardiaque ou bien encore que vos parents en ont ou que vous avez une faiblesse quelconque, essayez de vous assurer, ça va vous coûter infiniment plus cher que l'impôt que vous payez au Canada pour avoir l'assurance santé. Mais, en tout cas!

Donc, l'assurance santé, quand il l'a créée, il l'a financée à 50 %. Pour ça, le gouvernement fédéral a taxé, mais il a gardé la taxe encore et puis il ne finance plus qu'à 13 %. Alors, il y a le déséquilibre fiscal. Mais, dans ces circonstances-là, on ne peut pas aller aussi vite qu'on voudrait. C'est certain que si nous avions, comme le dit M. Séguin, les 50 millions par semaine que nous perdons à cause du déséquilibre fiscal, ça se traduirait par des investissements beaucoup plus grands dans le métro et ailleurs.

Virage à droite au feu rouge (suite)

Maintenant, vous avez soulevé un point que je n'ai pas resoulevé ce matin, mais sur lequel, j'imagine, vous attendiez certainement une réponse, puisque, très consciemment, vous avez pu voir que j'ai pris une décision impopulaire. Et, généralement, quand un politicien, quand un homme politique prend une décision impopulaire, c'est parce qu'il est convaincu quand même qu'il y va de l'intérêt public. J'étais parfaitement conscient, quand j'ai retardé l'application du virage à droite au feu rouge, que je prenais une décision impopulaire. Mais je pense que, même chez les 80 % de Québécois et de Québécoises qui sont pour cette manoeuvre, je ne crois pas que ces gens-là soient insensibles aux problèmes de gens qui n'ont pas la chance qu'eux ont et aux clientèles qui sont plus vulnérables. Parce que nous aurons, à un moment donné, un mort ou deux ou trois, ou, selon les statistiques américaines, sept ou huit; plus, nous aurons des blessés. Mais, en plus, à un moment donné, ces gens-là vont dire: Bien, ah! est-ce que ça valait la peine

franchement, pour le temps que l'on gagne, d'avoir ces pertes de vie humaine? Alors, à ce moment-là, je pense qu'ils apprécieront que quelqu'un ait décidé que, si nous devons nous engager dans cette voie, on le fait à partir d'études qui sont crédibles et qui ont été menées de façon la plus transparente possible.

Pour des raisons sur lesquelles je ne veux pas élaborer, je pense que les études qui ont été faites, les auteurs de certaines de ces études, eh bien, on perçoit dans la population qu'ils ont été pressés dans un sens plutôt que dans un autre. Mais il y a quand même des choses qui m'inquiètent. Il y a quand même eu 21 blessés. Ils ne sont peut-être pas assez graves pour aller dans les hôpitaux, mais c'est quand même une jambe cassée, un bras cassé; être dans le plâtre — une hanche — ce n'est quand même pas agréable. Il faut le prendre en considération. Mais surtout, il y a certaines choses qui me préoccupent. C'est que, alors qu'au début des expériences les gens respectaient la manoeuvre qui doit être faite, c'est-à-dire l'arrêt complet, regarder et repartir... Ils la respectaient à 38 %. Remarquez que ça fait quand même 62 % qui ne la respectent pas, alors essentiellement des gens qui ralentissent, et puis ils passent, et c'est ce qui fait qu'ils entrent en conflit avec des piétons ou des cyclistes qui cherchent à traverser la rue. Alors qu'il y en avait 38 % qui la respectaient, plus l'expérience avançait, plus ça diminuait, et ça a diminué jusqu'à 22 % en octobre. Alors, c'est quand même une préoccupation pour quelqu'un qui pense qu'il ne voudrait pas être responsable de morts de plus.

Alors, il y a ça, mais il y a aussi les préoccupations quant aux personnes à mobilité réduite. J'ai rencontré des représentants de ces gens-là, et ils n'étaient pas très heureux de la façon dont les expériences ont été faites et de la façon dont on avait considéré leur situation particulière par rapport à cela. Ça aussi, ça m'a frappé. Ensuite, la réticence des grandes villes. Non seulement Montréal était contre, mais Québec aussi s'est prononcée contre le virage à droite au feu rouge; en tout cas, c'est ce qu'on me rapporte.

Et là je remarque, plus j'étudie la question, que peut-être qu'à certains endroits ça peut être fait sans danger ou, disons, avec un niveau de danger acceptable. Parce que c'est évident qu'à partir du moment où on se déplace il y a un certain danger, hein? Mais, disons, avec un niveau de danger acceptable par rapport aux bénéfices que ça donne. Plus le milieu est urbain, plus le milieu est urbanisé, plus ça devient dangereux. C'est donc significatif qu'aux États-Unis c'est dans la plus grande ville que ce virage est interdit. De sorte qu'on pourrait peut-être en arriver...

● (11 h 30) ●

C'est pourquoi j'ai voulu confier ça à quelqu'un de totalement indépendant — indépendant de la Société des assurances automobile, indépendant du ministère, indépendant du gouvernement, dont le salaire est assuré par l'École polytechnique de Montréal, et dont l'honnêteté intellectuelle est généralement reconnue dans tous les milieux où il a oeuvré — de faire non pas nécessairement toutes les enquêtes qui ont été faites, mais de les revoir, de revoir aussi les enquêtes qui ont été faites ailleurs aux États-Unis, parce qu'il y a, aux États-Unis, des gens qui s'inquiètent des conséquences. On m'a dit que certaines compagnies d'assurances qui

ont donc à payer, parce que, aux États-Unis, le régime est privé, la plupart du temps... les compagnies d'assurances estiment dans leurs études qu'il y a à peu près 1 % des blessés ou des morts qui sont causées par cette manœuvre. Alors, je voudrais qu'il nous redonne ça, et peut-être qu'on en arriverait qu'au Québec qui est... le Québec est extrêmement diversifié, il a sa métropole, sa capitale, ses régions, que peut-être qu'au fond il y a des endroits où ça ne représente aucun danger. À ce moment-là, il faudrait un signe simple. Et on pourrait peut-être en arriver à une solution où, au lieu de le permettre partout, sauf aux endroits interdits, ce serait le contraire, ça continuerait à être défendu, mais par un signe simple, facilement compréhensible et, s'il porte à confusion, que la confusion soit toujours dans le sens de l'arrêt et non dans le sens de continuer, qu'on pourrait le permettre, et, à ce moment-là, les autorités locales pourraient le décider, elles qui sont plus près de leur population et qui connaissent... sur lesquelles les clientèles vulnérables peuvent faire des représentations.

Donc, pour le moment, ce que je fais, je ne dis pas qu'il n'y en aura pas, je dis que c'est un sujet sur lequel, moi aussi, comme la majorité, je croyais, j'avais une opinion un peu simpliste. En regardant les problèmes, je m'aperçois qu'on doit nuancer son opinion. J'espère puis je suis certain que le rapport que je recevrai en septembre sera sûrement nuancé, et on verra à ce moment-là. Mais je ne dis pas qu'il n'y en aura pas, de virage à droite au feu rouge au Québec. Je dis: Retardons pour un autre... Et d'ailleurs c'était prévu par mon collègue, c'était le 11 août ou le 15 janvier... Non, le 18 août, pardon. Non, le 11 août, il n'aimait pas ça — ha, ha, ha! — parce que ça pouvait porter à une confusion d'un autre type. Ha, ha, ha! Mais c'était le 18 août ou le 15 janvier. Alors donc, je pense que je fais preuve de responsabilité. Je dois sûrement le penser, parce que je savais que je ne serais pas populaire ce matin, puis je l'ai constaté. Mais je pense que, à une deuxième réflexion, les gens vont dire: C'est vrai que ça vaut peut-être la peine d'examiner sérieusement la sécurité des personnes à risque, n'est-ce pas — on a tous aussi des gens âgés que l'on aime et qui ont une mobilité réduite — et puis on espère atteindre ce stade-là, nous aussi, de plus en... Alors, il ne faudrait pas qu'on... Puis on n'aimerait pas être en conflit continuellement quand on veut traverser à une lumière verte avec des jeunes plus enthousiastes, n'est-ce pas, et moins prudents. Alors, je pense que c'est à peu près tout.

Plan d'action concernant le transport en commun dans la région de Montréal (suite)

Ah oui! la réfection du métro de Montréal. Je peux vous dire là-dessus que c'est vrai qu'il n'y a rien dans les crédits, mais ce n'est pas parce qu'il n'y a pas des choses qui avancent. Mais ce sont des projets qui demandent des capitaux si importants que vous compreniez qu'il faille les attacher avec d'autres niveaux de gouvernement. Mais nous avons l'intention... Même, je dirais, prochainement, je crois que nous pourrions annoncer un programme de rénovation au moins d'abord de tout le système informatique, que j'ai visité aussi et qui est remarquablement désuet, n'est-ce pas. C'est drôle de voir des ordinateurs de 64k, n'est-ce pas, presque à

hauteur d'homme et à largeur d'homme, alors que je transporte en serviette un ordinateur qui a six giga... ha, ha, ha! — giga, c'est parce qu'on est rendu dans les millions — et puis il pèse 3,3 livres. Mais il est vraiment rendu au bout, là. On a acheté tous les autres systèmes qui pouvaient lui ressembler pour les pièces puis on n'en trouve plus. Donc, on devrait annoncer quelque chose bientôt de ce côté-là. De même, pour le matériel roulant du métro, c'est prévu dans environ cinq ans.

Puis les autobus... Ah oui! j'ai parlé des autobus tout à l'heure, mais je ne vous ai peut-être pas dit: Les autobus, c'est réglé, n'est-ce pas. Nous avons un programme d'achat de 825 autobus, je pense que c'est dans cinq ans, ça... il est échelonné sur cinq ans aussi. Donc, je peux vous dire que j'aimerais mieux avoir de meilleures nouvelles, mais je suis convaincu que, dans les moyens qu'on a, c'est les meilleures nouvelles qu'on peut annoncer dans le transport en commun.

Puis, quand vous parlez de la proportion pour l'usage de l'automobile, je vous rappelle aussi, et certainement que certains de vos collègues dans votre parti vont vous le rappeler, c'est que nos routes sont aussi arrivées à terme. Alors, c'est pour ça que, dans la proportion, il y a encore beaucoup de... Et les routes, c'est absolument essentiel. Ce n'est pas tellement pour les automobiles, là, j'ai bien appris ça. Vous savez que le passage d'un camion est l'équivalent de 30 à 40 000 automobiles. Alors, les routes, on les fait pour notre développement économique, c'est pour les camions. Et, pour ça, on doit les remettre au niveau des standards des poids qu'ils doivent supporter et de l'achalandage que ça représente.

Le Président (M. Deslières): Merci, M. le ministre. M. le député de LaFontaine, vous avez le feu vert.

M. Gobé: Oui. Alors, merci, M. le Président. Bon, M. le ministre, nous prenons acte de ce que vous venez de dire en ce qui concerne le virage à droite. Simplement, vous conviendrez avec moi que ça fait une saga qui dure un peu depuis pas mal de temps. C'était devenu, à un moment donné, la pierre angulaire de l'oeuvre de votre prédécesseur et ça devait régler à peu près tous les problèmes. Ça a fait par la suite un certain nombre de débats, puis là on reporte ça, et on reporte ça à l'avant-veille d'une élection. Alors, c'est évident que, quand vous dites: Bien, je ne sais pas si je le ferai ou je ne le ferai pas, il est plus prudent dans votre cas de prendre cette réserve, parce que, après tout, on ne sait pas qu'est-ce que l'avenir peut nous réserver. Mais c'est vrai que c'est une mesure qui vous rend... pas qui vous rend, qui est impopulaire, que vous avez prise. Les gens ont beaucoup de difficultés à comprendre ça, puis il faut les comprendre, comprendre que les citoyens, pour eux, là... on leur a vanté cette chose-là, hein. L'ancien ministre, il leur a dit: Avec ça, on va régler toutes sortes de choses, toutes sortes de problèmes, vous allez voir, ça va être parfait. Alors, on les a alléchés, hein, on les a boostés un peu, là, hein. Les expectatives étaient grandes, étaient là, puis, du jour au lendemain, on dit: Non, ça ne fonctionne plus, ça ne marche plus.

Alors, il faut comprendre que la population, les citoyens qui sont aux prises — comme on le disait et

comme vous le savez... loin de moi l'idée de dire que vous ne le savez pas; j'ai l'impression que vous connaissez très bien ces choses-là... pas j'ai l'impression, je sais, je le vois en plus — eh bien, qui sont aux prises avec toutes sortes de problèmes de circulation, toutes sortes d'embouteillages, la congestion, les coûts que ça leur entraîne, parce que, quand vous êtes pris dans la congestion, ça coûte de l'essence, ça prend de l'essence, la pollution, et tout ça... bien, eux se disent: Ça permet, cette mesure-là, d'améliorer, comme on nous l'avait promis, comme on nous l'avait fait miroiter, et tout ça, bon bien, qu'ils le fassent, qu'est-ce qu'ils attendent encore une autre fois?

En plus, les gens se disent: Sommes-nous moins intelligents au Québec que nos voisins américains? Hein, ça aussi, là, hein. Pourquoi on est encore... Ce n'est pas la société distincte culturelle cette fois-ci, là, hein, je ne pense pas. Je crois que... comment un Québécois conduit puis un Américain, entre vous puis moi... vous êtes allé aussi aux États-Unis, même si, maintenant, comme ministre, vous avez moins souvent l'occasion de prendre le... pas le manche à balai, mais le volant, vous-même. Moi qui le prends, je dois vous dire que je ne trouve pas une grande différence entre les Américains et les Québécois. Là où il y a les Français, les Italiens, oui, peut-être, mais pas ça. Alors, si ça fonctionne chez eux, pourquoi ça ne fonctionne pas chez nous? Alors, les Québécois ont l'impression d'être traités, là, de deux poids deux mesures.

On ne fera pas le débat ici. Comme je vous dis, c'est mon collègue le député de Shefford qui pilote ce dossier-là. Vous savez que vous avez la chance d'avoir trois critiques, vous, hein. Vous en avez un pour certaines choses des transports, vous en avez un pour la voirie, puis vous avez toute la région métropolitaine, la CMM, avec moi-même. Je ne veux pas en rajouter sur ce qu'il va dire aujourd'hui, il va réagir à cette position.

Travaux de rénovation du métro

Maintenant, vous m'avez parlé du métro, M. le ministre. Vous avez raison, c'est vrai, le métro, il a besoin de rénovation, je vous le disais, et vous le reconnaissez, puis ce n'est pas dans les crédits. C'est ça, la question: Pourquoi ce n'est pas dans les crédits? Vous dites: On va annoncer bientôt des choses. Mais, si on annonce des choses bientôt, là, je ne sais pas quoi, ces choses-là, si ce n'est pas dans les crédits, comment on va faire pour les dépenser? Ce n'est pas cette année, c'est l'année prochaine, c'est quand? C'est dans les prochains crédits? Parce que, normalement, M. le ministre, il devrait y avoir dans les crédits les dépenses qui vont se faire cette année.

● (11 h 40) ●

Vous parlez du système informatique de la STM. Vous le savez très bien, vous avez un bon diagnostic de l'état antédiluvien dans lequel il se trouve. On a des systèmes informatiques des années soixante-cinq, soixante-sept, soixante-dix. Alors, ça prend 1,4 milliard juste pour les voitures du métro et ça prend aux alentours de 800 millions de dollars pour le système informatique, les télécommunications, la sécurité. Vous savez que le métro... et je ne veux pas être alarmiste, je ne veux pas décourager les gens d'y aller, mais, avec un

équipement comme celui-là, il n'est plus dans les normes sécuritaires parce que... D'abord, il est désuet, il y a un certain nombre de pannes qui arrivent... sérieusement. Les gens de la STM, je sais que vous venez d'arriver au ministère, vous n'avez pas eu le temps... quand vous voulez voir tout le monde, faire le tour des dossiers, c'est immense comme ministère, mais rencontrez-les et, dans une séance de travail que vous pourriez avoir avec eux, eh bien, ils vont vous faire savoir que le système de télécommunications et de sécurité dans le métro n'est plus adéquat et, à la limite, peut avoir des incidences sur la sécurité du réseau et des passagers.

Alors, on parle de 800 et quelques millions, là, hein. Et, moi, j'aurais aimé ça voir dans vos crédits 800 et quelques millions, hein, ou 400 et quelques millions dédiés uniquement à cette chose-là pour la STM. Puis, si on ne le fait pas, et là, M. le ministre, vous allez peut-être... dans l'intervention précédente, rapport à la sécurité des gens, vous ne voulez pas qu'il y ait de blessés au coin des rues parce que ça va tourner à droite, et tout ça. J'en suis avec vous, là, personne ne veut que les personnes se fassent renverser. Mais c'est pareil avec le système de sécurité du métro, le système de communications. Je veux dire, à un moment donné il va arriver quoi? les incendies, une erreur d'aiguillage, je ne sais pas... Même la communication, la sécurité physique des citoyens à l'intérieur, le système n'est pas évident, hein. Vous savez comme moi, les radios, ça ne passe pas sous le tunnel, ça prend un système avec des fils; hein, le système hertzien, les ondes ne passent pas à cause du béton; ça ne sort pas à l'extérieur, je veux dire, hein, ça reste à l'intérieur. Alors, c'est mieux, je crois, que vous...

Vous devriez, d'après moi, voir à ce que les sommes soient disponibles parce que, si vous annoncez puis que, après ça, on a fait une annonce, puis on coupe... on fait une conférence de presse, c'est beau, mais il faut le réaliser, il faut le faire, il faut que l'argent soit là. S'il n'y a pas d'argent, là, personne ne va rien pouvoir faire. On va faire une étude pour 200 000 \$, hein, 200 000 \$, une étude de faisabilité, je ne sais pas trop quoi, ça va prendre 18 mois, ça va prendre un an. Puis, au bout d'un an, bien là il n'y aura toujours rien de fait. Après ça, c'est l'appel d'offres pour les soumissions, après ça... C'est toute la mise en place. Alors là on parle peut-être dans trois, quatre ans.

M. Ménard: M. Gobé, à la page 26 du document qu'on vous a remis, vous allez voir les subventions pour le métro de Montréal.

M. Gobé: Le micro n'était pas... je n'ai pas entendu.

M. Ménard: Vous allez voir, à la page 26 du document qu'on vous a remis au début, que vous avez les subventions pour le métro de Montréal. Alors, évidemment, on prévoit les sommes qui vont être dépensées dans l'année prochaine. Par exemple, de mémoire, l'agrandissement du métro à Laval, c'est 347 millions. Mais, évidemment, ça va prendre... Il va être prêt pour janvier 2006. Alors, les travaux vont... Maintenant, en plus de ça, c'est que c'est la Société de transport de Montréal qui est le maître d'oeuvre, je crois, de...

Une voix: ...

M. Ménard: Non, c'est l'Agence métropolitaine de transport qui va le faire et qui va nous charger au fur et à mesure ce qui va au Service de la dette, puisque c'est un investissement.

M. Gobé: Si je comprends bien, les travaux de modernisation... même pas de modernisation... oui, de modernisation, c'est le mot exact, du système de télécommunications et de sécurité du métro vont commencer. Ça, je comprends bien, là.

M. Ménard: Ça, c'est à l'étude, c'est vrai, mais il faut garder espoir, parce qu'on espère... On pense qu'on peut le faire dans un programme conjoint.

M. Gobé: Avec l'AMT?

M. Ménard: Peut-être le gouvernement fédéral et puis l'Agence métropolitaine de transport. Alors, je ne suis pas pour l'annoncer avant parce que le fédéral ne voudra jamais embarquer dedans si je l'ai annoncé avant, mais c'est une possibilité, n'est-ce pas, que, dans les programmes qui vont venir, il y ait des sommes qui puissent être... Et je pense que ce serait normal.

M. Gobé: M. le ministre, c'est parce que là vous me voyez inquiet un peu, et ce n'est pas vous, comme ministre, que je questionne, c'est le système. Vous me dites: Bon, il y a des chances, et puis, si on s'entend avec le fédéral, avec... mais vous savez ce qui se passe en général avec le fédéral. hein, on voit qu'est-ce qui est arrivé dans certains projets où Québec annonce des sommes, puis, après, il dit: Bien, je le mettrai seulement si le fédéral le met. Puis là, après ça, ça ne fonctionne plus, puis là bien chacun se renvoie la balle. On le voit avec les ponts, là, près de l'autoroute 30, où c'est... c'est kafaïten, ce truc-là. Alors, est-ce qu'on va se retrouver encore dans cette situation? Et ce qui m'inquiète, c'est que, là, ce n'est pas de la congestion routière qui continue à s'accumuler, parce que les ponts... l'autoroute n'est pas faite, c'est la sécurité et le bon fonctionnement du métro.

En d'autres termes, est-ce qu'on va attendre qu'il arrive à un moment donné, comme on l'a vu dans certaines villes... À Séoul, je pense, à un moment donné, il y a eu des accidents extrêmement graves dans le métro. Il arrive à Paris aussi régulièrement des choses. Et on sait aujourd'hui que tous ces systèmes-là fonctionnent par informatique, télécommunications. Et, avec le système que je connais, que vous connaissez, que vous avez décrit, eh bien, excusez-nous, M. le ministre, mais on ne peut pas, je ne crois pas qu'on puisse encore attendre longtemps qu'il y ait des études qui soient finalisées, qu'on s'entende avec un tel ou une telle.

Maintenant, vous dites que ça va être un partenariat. Si le fédéral, lui, se mettait d'accord avec vous, est-ce qu'il y a un autre partenariat que la STM? La STM, bon, est-ce que le montant que vous allez leur demander n'est pas au-delà de leur capacité de payer? Hein, on n'est pas rendu là. Puis l'AMT... tout à l'heure, vous allez peut-être demander à l'AMT d'en mettre

aussi, mais là il va falloir aller chercher de l'argent à quelque part. Notre amie, madame Adenot, là...

M. Ménard: C'est ça. On est en train d'organiser le financement, mais on sait que c'est un projet d'à peu près 315 millions, je crois. 311 millions. Et justement, on est en train de discuter actuellement du financement et, quand ce sera prêt — ça ne devrait tarder d'ailleurs — on pourra l'annoncer.

Mais il ne faut pas vous inquiéter pour rien, là. Ici, quand on commence à parler d'un système qui a besoin d'être remplacé, il fonctionne encore et ne causera pas d'accidents. Il pourrait même fonctionner encore quelques années sans causer d'accidents. Mais la grande raison pour laquelle il faut absolument le rénover maintenant, c'est pour que le nouveau système soit... qu'il puisse prendre l'extension du métro de Laval quand le métro de Laval va être terminé, puis aussi, on le prévoit pour l'extension aussi d'Anjou, ou d'autres extensions possibles, que le système soit assez performant pour permettre plusieurs développements du métro.

M. Gobé: Mais là il y a peut-être une petite nuance, parce que les gens que nous avons rencontrés déjà en commission parlementaire, ici, et à qui j'ai parlé, en autorité dans la Société de transport, semblaient à l'époque voir aussi une incidence du bon fonctionnement et sécuritaire du métro et pas seulement une nécessité d'accroître la capacité. Je comprends qu'il faut en tenir compte, mais il y a cette dimension-là, cette dimension sécuritaire. Mais je ne veux pas continuer à alarmer les gens pour rien, simplement vous le faire valoir.

M. Ménard: Oui, parce que les gens peuvent le prendre, le métro, demain matin, sans aucun danger. Il ne leur risque pas d'arriver ce qui est arrivé à Séoul ou dans d'autres pays. Je veux dire, quand ils le disent dangereux, bien, c'est qu'ils veulent... ils disent qu'il deviendra dangereux si on ne fait rien. Et puis, encore là, notre niveau de sécurité est maximum. Parce qu'il fonctionne, puis, de toute façon, il y a des mesures de sécurité qui sont prises. Si un équipement flanchait, dans le doute on arrête, n'est-ce pas. Il n'y a pas beaucoup d'arrêts actuellement. Mais ce que les gens verraient, si, à un moment donné, le système se détériorait, c'est de nombreux arrêts. Pour le moment, il n'y a pas de nombreux arrêts puis il n'y en a pas dans un avenir prévisible. Mais, justement, les gens qui contrôlent ça, qui sont des gens prudents, puis ils ont parfaitement raison de l'être, et qui veulent par conséquent que le métro ne circule qu'uniquement si son système de communications et de contrôle ne présente aucun danger, si on veut que ça continue, ça, en 2006 ou en 2007, il faut commencer aujourd'hui à le changer.

M. Gobé: On peut prendre pour acquis de vos réponses à ces crédits, même s'il n'y a pas de crédits prévus globaux pour faire ce travail, que très bientôt vous allez être capable... vous allez être très bientôt en accord avec le gouvernement fédéral... ou en partenariat, pardon, avec le gouvernement fédéral, l'AMT et...

M. Ménard: Plusieurs niveaux de gouvernement.

M. Gobé: ...la STM. Vous allez procéder à l'annonce du début de ces travaux. Oui? c'est ça que je crois comprendre?

M. Ménard: On devrait être capable d'annoncer prochainement notre entente, mais, si on en parle trop...

M. Gobé: Non, non, mais...

M. Ménard: Il ne faut pas tirer sur les ficelles qu'on est en train d'attacher pour nous empêcher de faire les noeuds à la bonne place.

● (11 h 50) ●

M. Gobé: Non, non, mais, au contraire, c'est pour vous venir en aide, M. le ministre.

M. Ménard: Monter un gros financement, c'est attacher bien des ficelles.

M. Gobé: Non, non, mais c'est pour vous venir en aide.

M. Ménard: On est tous convaincus.

M. Gobé: Tout comme vous voyez, dans ce domaine-là, l'opposition, comme le gouvernement, a la même préoccupation, hein? Et je pense que les citoyens aussi sont en droit de connaître un peu les orientations et les échéanciers, puis c'est les crédits, c'est le meilleur moment pour en discuter, sinon ça pourrait être une question en Chambre, à la reprise des travaux; bien, peut-être à ce moment-là. Mais, je veux dire, je pense que c'est une occasion unique.

Coordination des intervenants dans le transport en commun de la région de Montréal

M. le ministre, il y a aussi un projet... Il y a un manquement dans la région de Montréal en ce qui concerne le transport en commun et l'organisation du transport en commun, c'est le trop grand nombre, puis vous venez d'en faire un peu la preuve, justement, c'est le trop grand nombre d'intervenants. On retrouve là-dedans le fédéral, d'accord, on retrouve les municipalités, on retrouve les AOT, on retrouve l'AMT, l'Agence métropolitaine de transport, on retrouve le ministère des Transports du Québec, on retrouve le ministère de la Métropole, beaucoup d'intervenants là-dedans, hein, pour la planification, pour mettre les choses en oeuvre, et tout ça. Est-ce que vous envisagez de revoir ces structures et est-ce que vous pensez à faire évoluer ce mode de fonctionnement pour le rendre plus souple, plus efficace, et plus rapide, et plus décisionnel, bien sûr? Et peut-être moins coûteux, d'ailleurs.

M. Ménard: Bien oui. D'abord, il y a une façon dont on a simplifié les choses: il n'y a plus qu'une ville à Montréal. Alors, déjà... Parce que la CUM, ça représentait une certaine... Même si le transport en commun était au niveau de la CUM, il fallait tenir

compte... Je veux dire, il y a déjà une simplification de ce côté-là. Celles qui restent sont nécessaires, je pense, pour d'autres raisons. Ce n'est pas nécessairement de faire un plus gros organisme pour tout le monde qui serait la solution.

Vous voyez, en matière de transport en commun, il faut une combinaison, je dirais, de planification régionale mais d'exécution de desserte locale. Parce que, vous voyez, alors que je vous faisais valoir que, sur les grands axes de déplacement, les voies, bon, les trains de banlieue, les voies réservées aux autobus, etc., la clientèle était heureuse puis trouvait que c'était régulier. Au niveau local, vous releviez beaucoup de plaintes. Bon. Donc, il faut savoir combiner au niveau local. Là où ce n'est pas les grands déplacements de masse, il faut que ce soit local pour mieux servir la population locale, pour que les gens qui dirigent soient plus près des besoins locaux, aménagent leurs lignes de service, publient, planifient leurs horaires, trouvent des moyens de les publier et de les rendre disponibles aux citoyens, entendent les plaintes des citoyens. Alors, c'est ce que permet l'organisation actuelle, où vous avez... L'Agence métropolitaine de transport, qui a la grande vision régionale, doit avoir lieu. Et vous avez des acteurs locaux, comme la ville de Montréal, la ville de Laval et les OMIT, n'est-ce pas, qui sont les organisations municipales...

Des voix: ...

M. Ménard: Ah oui! O.K., ce sont les organisations municipales et intermunicipales de transport, et puis vous avez les CIT, qui sont les corporations intermunicipales de transport, en tout cas... Jusqu'à date, c'est un système, d'abord, qui a donné ses résultats, parce qu'on a obtenu une augmentation de l'achalandage. Mais, vous voyez, en matière de transport, il faut combiner les deux: planification régionale et planification sur les grands axes pour qu'ils soient rapides, mais toutes sortes de petites décisions pour qu'ils servent bien les gens au niveau du quartier ou de la municipalité périphérique qu'ils habitent.

M. Gobé: Si je comprends, à ce niveau-là, personne ne veut faire gérer les circuits d'autobus dans Rivière-des-Prairies, ou dans Ahuntsic, ou dans votre circonscription, à Laval-des-Rapides, par quelque grand organisme. Mais, simplement, je parlais au niveau de la cohérence de la planification et puis des plans stratégiques de développement, vous vous souviendrez que ce qui avait été déposé par votre collègue, le plan de... déplacement de la région de Montréal, n'était pas semblable au plan stratégique de développement du transport métropolitain, il y avait des différences, il ne semblait pas y avoir eu d'arrimage. Et c'est dans ce sens-là. Est-ce que vous entendez faire en sorte, pour une meilleure efficacité, un meilleur fonctionnement, une meilleure planification, qu'il y ait maintenant un seul et unique joueur en ce qui concerne ces choses-là et ne pas se retrouver encore avec le ministère qui fait son affaire et puis la CMM ou l'AMT qui fait une autre? C'est dans ce sens-là ma question.

Un des problèmes de la région de Montréal, c'est ça. À un moment donné, Mme Adenot a beau avoir

les meilleures idées du monde, quand sa ligne de train ne fait pas plaisir à quelqu'un parce qu'il n'a pas le goût de payer le train qui passe dans sa petite ville ou quelque part ailleurs, bien, Mme Adenot ne peut pas l'amener, son train. Alors, ça peut bloquer tous les autres. Ou le ministre décide, lui, de faire sa planification — on l'a vu avec le boulevard Notre-Dame — sans tenir compte du plan d'urbanisme de la ville ou de ce que la ville veut faire comme développement résidentiel, urbaniste ou autre. On se retrouve avec une situation, là encore, qui est conflictuelle, qui retarde les choses, qui coûte des sous. Et l'argent — vous le mentionniez, je suis d'accord avec vous — il est rare, du moins il ne coule pas comme ça, c'est l'argent des taxes en plus.

Donc, est-ce qu'il ne serait pas le temps... Vous êtes un nouveau joueur... un nouveau joueur, un nouveau dirigeant à ce ministère, vous semblez faire preuve d'une certaine... pas «vous semblez», vous faites preuve, vous voulez faire preuve d'un sens du leadership dans la région de Montréal avec ça, vous étiez à la Métropole vous-même dans le temps, vous connaissez probablement très bien la problématique. Est-ce que vous avez donc une réflexion que vous voulez commencer là-dessus ou est-ce que ça ne vous intéresse pas d'y toucher, vous le laissez comme ça?

M. Ménard: De toute façon, la réflexion est commencée parce qu'il va falloir voir comment la Communauté métropolitaine de Montréal va se placer dans le paysage métropolitain. Mais je pense que la planification régionale, c'est l'Agence métropolitaine de transport, qui, d'ailleurs, au départ a été créée par le ministère des Transports. Je me souviens qu'ils étaient déçus de la perdre au profit du ministère de la Métropole, mais ils ont fini par la récupérer. Alors, ils changent de ministère, mais ils ont le même ministre. Mais c'est pour ça qu'elle a été créée. Mais c'est sûr que, quand on organise le transport, il faut tenir compte de la planification générale de la Communauté métropolitaine, d'un plan d'aménagement régional. Voilà. Quoique, dans le transport en commun, c'est la réponse aux besoins, aux besoins de déplacement des populations qui ne se placent pas toujours de la même façon que les planificateurs avaient décidé. Et il en est probablement bien ainsi. Alors, nous, on a un problème concret chaque matin à résoudre, c'est qu'on a des dizaines de milliers de personnes à prendre chez eux et à amener à l'ouvrage, et on veut le faire de façon fiable et de façon confortable.

M. Gobé: Je comprends votre réponse, vous dites: C'est de répondre aux besoins — c'est vrai — aux besoins immédiats, actuellement. Mais pourquoi vous êtes obligé d'agir comme ça? C'est parce que, justement, avant, il n'y a pas eu de planification. On n'a pas tenu compte des plans d'urbanisme, on n'a pas tenu compte des futurs développements, et on n'a pas fait les réseaux dans les endroits où on aurait pu le faire ou on aurait dû les faire à ce moment-là en tenant compte des développements sur 10 ans, 15 ans ou 20 ans qui étaient prévisibles ou qui étaient prévus dans les différents plans d'aménagement. Il n'y a pas cette coordination-là. À un moment donné, le ministre décide de faire une

route dans un coin, et puis, la ville, elle, avait prévu de faire un parc industriel ou de faire un parc résidentiel dans ce coin-là, où ce n'est même pas prévu.

En d'autres termes, ce que je vous demande, c'est: Allons-nous avoir enfin quelqu'un qui va faire l'arrimage entre tout ça? Parce que vous savez comme moi qu'on ne planifie pas un réseau de transport en commun, ou routier même, sur 10 ans. C'est fait pour 25, 30, 40 ans. Et on le voit à l'étranger, vous voyez aux États-Unis, vous voyez aussi en Europe à un niveau moindre parce que c'est du vieux bâti, mais, quand même, on crée des infrastructures, que ce soit routières, ou que ce soit le transport en commun, ça a l'air en plein milieu du champ au départ, hein, et on se rend compte cinq, six ans ou sept ans après que c'est devenu un centre urbain ou un centre industriel parce que, justement, c'est dans les plans. Ici, on n'a pas fait ça. Et là, comme vous dites, il faut répondre aux besoins, puis on essaie un peu de rapailler une ligne de chemin de fer par ci, par là, sans trop grande, des fois, intermodalité. On fait ce qu'on peut. Puis ce n'est pas un blâme vis-à-vis de vous, mais simplement une constatation qu'on doit faire.

● (12 heures) ●

Alors, moi, ce que je dis: Est-ce qu'on va enfin avoir une coordination de tout ça, puis une vue d'ensemble, puis aussi un plan qui va nous amener sur 25 ans ou sur 20 ans, et pas à tous les six ans ou à tous les 10 ans... C'est ça. Et qui va le faire? Ou entendez-vous mettre quelqu'un qui va être le responsable de ça puis qui va être capable de le faire, qui aura les moyens, qui ne sera pas pris dans de vaines querelles de clocher de gauche et de droite, ou de territoire, en tout cas?

M. Ménard: On est presque sur un plan philosophique, là. Mais il me semble que...

M. Gobé: C'est important. Les futures sommes qui vont être dépensées, c'est... il ne faut les dépenser n'importe comment, on n'en a pas beaucoup. Mais, si on ne pense pas à ça, pour moi on va faire les mêmes erreurs qu'on a faites dans le passé. Ce n'est pas philosophique, c'est financier, efficacité aussi.

M. Ménard: Il faut avoir la sagesse d'être conscient de nos limites, n'est-ce pas? Il y a 25 ans, les planificateurs estimaient que la région de Montréal compterait 7,5 millions de personnes, que l'île de Montréal, il y en aurait 3,5 millions. Là, il y a 3,5 millions de personnes dans la grande région métropolitaine. Alors, on a réservé des terrains pour l'habitation, pour l'industriel, on a plus de parcs industriels dans la grande région métropolitaine qu'on est capable d'en remplir. Alors, on voit bien que les gens ne répondent pas toujours aux planificateurs. Je pense qu'il faut avoir, au fond, la sagesse d'agir à divers niveaux.

Quand on parle de transport en commun, comme je vous dis, là on est vraiment dans le concret, il s'agit de transporter des clientèles rapidement, en sécurité et de façon confortable — ça, c'est notre grand objectif — de façon à les convaincre de se passer de leur automobile, à tout le moins pour se rendre au travail, et de garder leur automobile pour d'autres usages. C'est ce

qu'on doit faire si on veut collaborer moins aux gaz aux effets de serre, ainsi de suite.

Il faut voir aussi... On vit dans un pays libre. Moi, je pense qu'il faut laisser les gens aller s'installer où ils le veulent, à la condition qu'ils soient prêts à payer le juste coût. Il ne faut pas que les gens, à un moment donné, soient subventionnés par d'autres pour se payer leur bien-être d'habitation qu'ils ont rêvé. C'est ce qu'on a fait trop souvent dans le passé. On a subventionné certains modes d'habitation, alors que, si on ne les avait pas subventionnés, les lois du marché auraient orienté les gens à faire des choix plus rationnels probablement. Alors, c'est la situation dont on hérite, nous, les gens de notre génération, qui exercent le pouvoir par rapport à ce qui a été fait auparavant. Alors, il faut quand même être... Mais il faut avoir aussi de la vision. Mais je pense qu'on ne se trompe pas en établissant des grands couloirs de transport en commun rapide. Et certainement que, dans les grandes voies de circulation que nous allons planifier autour de cette métropole, il faut que le transport en commun puisse être le plus rapide, sur ces grandes voies, de tous les moyens de transport.

Puis, moi, je pense qu'il va falloir avoir la vision, parce qu'on a les moyens technologiques de plus en plus de le permettre, de même faire dans nos grandes voies de circulation des voies réservées, par exemple, au covoiturage, et même, éventuellement, peut-être, de taxer ceux qui seront seuls dans leur voiture. Parce qu'il faut être réalistes, là, la suggestion a ses limites, et parfois l'intérêt financier immédiat peut orienter plus le comportement des gens.

Pour le moment, nos objectifs sont de rendre le transport en commun le plus attrayant possible et de lui donner un avantage quant à la rapidité. Dans la voie Notre-Dame, que nous sommes en train d'élaborer avec la ville, c'est la priorité que nous donnons, que le transport en commun soit le plus rapide, parce que les camions, c'est important qu'ils circulent facilement, que ce soit fluide, mais ils ne sont pas obligés d'aller à la même vitesse que les personnes.

M. Gobé: Alors, M. le ministre, vous me permettez de diverger d'opinions avec vous quant à l'opportunité de taxer encore de manière supplémentaire les automobilistes. Je pense qu'il y a d'autres solutions. Mais je ne veux pas faire...

M. Ménard: Pas tous. Pas tous, ceux qui veulent le privilège de rentrer en ville avec trois tonnes de métal, n'est-ce pas, tout seuls.

M. Gobé: M. le ministre, simplement, quelquefois, et assez souvent, justement le manque d'infrastructures de transport en commun adéquates, rapides, et efficaces, et confortables, qui fait en sorte que ces gens-là vont le prendre... Parce que, moi-même, hier, je devais me rendre au centre-ville, j'ai pris le métro. J'étais très content, sauf qu'avant ça il a fallu que je fasse 22 minutes en voiture, et j'étais tout seul dans ma voiture. Ça veut dire que j'aurais dû être taxé parce que je prenais ma voiture tout seul, pour la mettre sur un parking que je paie pour prendre le métro pour aller au centre-ville de Montréal. Alors, je ne veux pas vous

faire un débat là-dessus là, c'est un cas personnel. Ceci étant dit, c'est un cas que bien des Québécois et Québécoises de la région de Montréal peuvent connaître.

Élargissement du mandat de la commission Nicolet à l'ensemble de la région métropolitaine

Mais je parlais de planification, justement, c'est parce que, où ça m'amène, M. le ministre: commission de la consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, ce qu'on appelle, pas vulgairement, communément, pardon, la commission Nicolet.

Une voix: Quatrième.

M. Gobé: Oui, quatrième, d'ailleurs. Mais force est de constater que, cette fois-ci — je ne me prononcerai pas pour les autres — M. Nicolet semble avoir pris les choses à tour de bras. Il a remonté ses manches et semble faire un travail très intéressant, assez bien fait. Il consulte beaucoup les gens, il parle beaucoup, il rencontre. Moi-même, j'ai eu l'occasion, avec mes collègues du parti de l'opposition, d'avoir une séance de travail avec lui.

Et je voudrais vous faire deux remarques et une suggestion, vu qu'on est aux crédits et qu'on va... mais quelques remarques et une suggestion, parce que, vu qu'on est dans les crédits, que ça coûte des sous et que ce qui va sortir de son rapport va certainement nous amener à dépenser de l'argent, rapidement ou moins rapidement, ou faire des choix politiques qui vont avoir un impact sur la vie des gens, sur les déplacements, enfin, sur beaucoup... sur la grande région métropolitaine... Vous êtes d'accord avec moi là-dessus, je présume.

La commission Nicolet, d'après ce que j'ai pu voir, son mandat, c'était la Rive-Sud de Montréal. Alors, ils sont arrivés avec leur premier rapport préliminaire. Et, quand j'ai assisté avec mes collègues à la présentation de tout cela, force a été de constater que le mandat qu'il avait l'amenait à avoir une vision partielle de la situation, une situation qui a des ramifications et des débordements ailleurs que sur la Rive-Sud. En d'autres termes, M. Nicolet essaie de trouver des solutions pour améliorer, faire des suggestions ou faire un rapport qu'il nous suggérera, améliorer la fluidité sur la Rive-Sud, alors que — vous voyez l'île de Montréal, ici, je ne sais pas si on voit bien, là, hein — les axes qu'il étudie démontrent constamment que, tout autour sur la Montérégie, sur l'est de Montréal, sur Laval, un peu sur les Laurentides, il y a tellement un accroissement de population ou d'entreprises qui se déplacent pour s'installer d'une place à l'autre, les gens travaillant maintenant non plus dans leur quartier et non plus seulement vers le centre-ville, mais dans d'autres zones, qu'il est quasiment, pas impossible, mais que les solutions qu'il pourrait nous proposer ne pourraient être que partielles.

Et, moi, la question que je vous poserai, dans un but évident de cohérence, d'efficacité, d'obtenir... Vu qu'on a dépensé beaucoup de sous pour cette commission et

qu'on va devoir faire quelque chose avec ce qu'il va nous servir, vu qu'il est crédible, eh bien, est-ce que vous n'auriez pas intérêt à élargir son mandat à l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal afin que nous puissions avoir dans son rapport non pas un état de la situation uniquement sur la Rive-Sud de Montréal, mais sur l'ensemble? Parce que tout le monde est interdépendant, et on ne peut pas trouver une solution à la Rive-Sud sans trouver des solutions ou avoir la situation qui se passe sur la Rive-Nord ou ce qui se passe dans l'est de Montréal, qui est collé sur la Rive-Sud, ou même dans l'ouest de Montréal.

Alors, vu qu'il y a cette commission qui fonctionne, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu, en ce qui vous concerne, de réfléchir à faire en sorte que le mandat de M. Nicolet soit élargi et comprenne maintenant l'ensemble de la région de Montréal? On a l'occasion, pour une fois qu'il y en a un exercice qui se fait. Et pourquoi recommencer plus tard pour la Rive-Nord, recommencer plus tard pour l'ouest et pour l'est de Montréal?

M. Ménard: Oui, on peut y penser, mais je voudrais quand même recevoir son rapport sur la Rive-Sud dans les délais prévus pour pouvoir prendre les décisions concernant la Rive-Sud. Parce qu'on a déjà quand même pris des décisions concernant la Rive-Nord. En allongeant le métro vers Laval, on se trouve à prendre une décision concernant la Rive-Nord et puis, en améliorant le train sur la ligne Blainville, on prend des décisions. Mais on pourra voir après que nous aurons reçu le rapport Nicolet, s'il y a lieu.

● (12 h 10) ●

M. Gobé: L'intention à ce stade-ci d'élargir son mandat... Pour faire son diagnostic sur la Rive-Sud, il a besoin de savoir qu'est-ce qui se passe ailleurs. Ce n'est pas juste parce qu'on veut savoir ce qui s'y passe, c'est parce que c'est imbriqué. On ne peut pas prendre une décision au sud, qui est interdépendant complètement et relié à l'ouest, à l'est et puis au nord, surtout à l'est de Montréal, qui se développe à grande cadence, et aussi à l'ouest, et toute la Montérégie, et toute cette région-là. D'après moi, il a besoin d'avoir cet élargissement de mandat pour pouvoir faire un diagnostic complet, parce que les solutions qu'il peut proposer à ce moment-là peuvent, à un moment donné, ne plus correspondre ou être en contre... contreproductives avec d'autres secteurs. Là, on est toujours à la pièce un peu. C'est ça qui m'inquiète.

M. Ménard: C'est une bonne suggestion, mais je ne voudrais pas que cette... C'est une bonne suggestion, nous allons l'examiner. Mais je pense qu'il faut quand même attendre et demander à M. Nicolet de nous soumettre un rapport sur le déplacement des personnes entre la Rive-Sud et Montréal dans les délais qu'il avait prévus lui-même. S'il a besoin d'examiner les relations avec les autres, je suis convaincu qu'il en a déjà été conscient et qu'il va en tenir compte. Mais nous sommes, généralement, tous très satisfaits des résultats des différentes commissions Nicolet. Personnellement, j'ai pu piloter un projet de loi important à la suite d'une de ses plus considérables. Je me suis tapé 5 000 pages de textes fort éclairants d'ailleurs en matière de sécurité civile puis aussi sur le Saguenay.

Je vous assure que, par rapport à certaines commissions d'enquête, on a là un très bon rapport qualité-prix. Ha, ha, ha! Mais nous allons donc prendre ça en... enfin, votre suggestion en considération.

M. Gobé: Très bien, M. le ministre. Malheureusement, on va devoir revenir, comme je le dis, plus tard. Mais, avant de terminer — je pense ça va se terminer bientôt — j'avais une question très particulière que j'aimerais que vous posiez à Mme Adenot. J'aurais voulu parler du financement de l'AMT, mais ce n'est pas le moment parce qu'on va revenir là-dessus. On aura l'occasion d'y revenir, sur le financement. Je crois que c'est quelque chose de très important, puis on arrive en fin de séance, et je ne crois pas qu'on aurait le temps de débattre. Mais j'aurais autre chose à vous poser peut-être. Oui, excusez.

M. Ménard: ...on peut peut-être échanger tout de suite sur la solution à long terme. La solution à long terme, c'est que c'est évident qu'il faut revoir...

M. Gobé: Non. Je préférerais qu'on...

M. Ménard: ...le cadre financier du transport en commun dans la région de Montréal, et ça, pas rien que juste dans la région de Montréal, mais...

État du projet de système léger sur rail entre la Rive-Sud et Montréal

M. Gobé: Je préférerais qu'on revienne plus globalement sur ça, incluant le cadre financier où est-ce que... En tout cas, j'aimerais ça qu'on ait une discussion sur ce fait-là, la prochaine séance.

Et là, c'est parce que j'ai un dossier bien particulier et c'est une de mes collègues députée, qui ne peut pas être là avec nous aujourd'hui, qui est la députée de La Pinière, que vous connaissez bien, M. le ministre, et que Mme Adenot connaît aussi certainement très bien, qui, devant être dans une activité dans sa circonscription, ne peut pas être ici pour poser cette question à Mme Adenot... Alors, ce que Mme la députée de La Pinière aurait aimé savoir: Qu'est-ce qu'il en était du projet de SLR entre la Rive-Sud et Montréal? C'est parce que, Mme Adenot, M. le ministre, je ne pourrai pas la laisser répondre elle-même — alors, c'est parce que votre collègue s'est bien glissé à la place — vous savez, la tradition en commission, à l'étude des crédits, c'est que seul le ministre répond. Et, même si je connais bien Mme Adenot et que je lui porte le même respect que vous, peut-être... Je ne pourrais pas lui demander de parler, mais on a besoin d'elle pour vous éclairer. C'est pour ça que je tiens à ce qu'elle soit là. D'accord? Parce que je ne veux pas parler de ses dossiers en son absence malgré tout et je crois qu'elle comprendra très bien ma situation lorsque je dis ça. Et c'est fait en tout bien, là, ce n'est pas fait de manière à vouloir l'empêcher de parler.

Alors, nous aimerions savoir qu'est-ce qui se passe avec ce projet de SLR: où nous en sommes rendus, les échéanciers, les coûts, les ententes de financement avec les autres gouvernements, les processus environnementaux, enfin... Puis, quand est-ce

qu'on va l'ouvrir, à la fin de tout ça? Quand est-ce qu'on va le démarrer? Ce serait la dernière question.

M. Ménard: D'abord, une remarque sur la tradition. Moi, la tradition, jusqu'à l'an dernier, c'était qu'effectivement ils pouvaient répondre. Vous voulez dire que vous avez instauré une tradition l'an dernier et que nous avons déjà brisée dans cette... hier.

M. Gobé: ...hier?

M. Ménard: Nous l'avons brisée hier. Je suis convaincu que, si Mme Adenot parlait, ce serait la façon la plus agréable de briser cette jeune tradition et peut-être que ça nous inviterait à revenir à l'ancienne tradition, qui, elle, avait plus d'années derrière elle. Mais je suis bien prêt à me faire le véhicule de ses paroles, qui vont certainement... qui vont m'honorer et relever le niveau de mon discours.

M. Gobé: Mon collègue à côté de moi, le député de Montmagny-L'Islet, qui, lui aussi, connaît bien les traditions parce qu'il a été élu en même temps que moi il y a 17 ans, me dit que c'est vrai qu'hier la tradition a été changée. Et je ne voudrais pas que Mme Adenot pense que je ne serais pas prêt à faire une digression pour elle, au contraire, même si on devait me reprocher ailleurs d'avoir, moi aussi, transgressé cette tradition. Mais dans l'intérêt de la députée de La Pinière, de ses concitoyens, je crois que, si ma collègue députée de La Pinière était là, elle me supporterait, sinon elle le fera ailleurs, je le souhaite en tout cas. Moi, je suis bien prêt à consentir, en effet, M. le ministre, que Mme Adenot, qui connaît très, très bien ce dossier-là, vu qu'elle en est un des joueurs importants ou le joueur majeur, eh bien, puisse prendre les quelques minutes qui nous restent pour peut-être nous faire un résumé ou le plan, enfin tout ce que j'ai demandé comme questions concernant ce projet-là.

Une voix: Allez-y.

Mme Junca-Adenot (Florence): Merci. Alors, le projet, il va très bien. Nous sommes en train actuellement de procéder, avec nos partenaires, à ce que l'on appelle l'avant-projet qui va aboutir, au cours de l'année 2003, à ce qu'on appelle le processus environnemental, qui va se terminer par des audiences environnementales, de façon à ce que, en novembre 2003, nous puissions avoir l'ensemble des résultats, autant les résultats techniques, les impacts économiques, les impacts sur le transport, les impacts sur les milieux urbains, les impacts environnementaux, et surtout le coût du projet, pour que les gouvernements puissent prendre la décision d'aller en... de franchir la phase de la réalisation.

Alors, c'est un projet qui est assez unique au stade où il est rendu parce qu'il fait l'objet actuellement d'un partenariat entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec. Il y a un comité directeur qui préside l'ensemble de la réalisation du projet, l'AMT agit comme maître d'oeuvre, et les 14 millions qui sont dévolus au projet sont partagés 50-50. Ça laisse donc bien augurer pour la suite des choses, puisqu'on a de très

bons espoirs compte tenu qu'il y a un niveau d'unanimité autour du projet qui est maintenu depuis le début, c'est-à-dire depuis 1999, quand les études de faisabilité avaient été faites. Il y a un très bon niveau d'unanimité, puis on espère que, quand toutes les étapes vont être franchies, on va maintenir ce niveau d'unanimité et que, en novembre 2003, quand nous arriverons avec les recommandations de passer à la phase de réalisation, il pourra rapidement être décidé et son financement partagé de la même façon que pour les études.

On a mis sur pied, et je sais que votre collègue a participé déjà à deux forums d'information, pour assurer son intégration dans le milieu, assurer une bonne cohésion et aussi pouvoir tenir compte des avis de tous les intervenants, au fur et à mesure que l'avant-projet va avancer, on a mis sur pied des tables techniques de travail. Mais on a mis sur pied aussi des forums d'information qui réunissent tous les décideurs concernés par le tracé et par le projet et qui réagissent à chacune des étapes où il faut prendre des décisions. Alors, je sais qu'elle a participé aux deux dernières rencontres. On introduit et on intègre au fur et à mesure les commentaires, de façon à se retrouver, quand on va être devant les audiences environnementales... en ayant répondu au maximum d'objections.

Alors donc, un projet qui va très bien. C'est, pour la région métropolitaine, un projet extraordinaire à deux rôles majeurs. Un premier rôle, c'est d'agir comme lien extrêmement puissant de transport en commun entre la Rive-Sud et Montréal, donc les navetteurs, un impact majeur sur le transport en commun régional, la possibilité d'offrir, dès son ouverture, des déplacements de... 30 000 déplacements en transport en commun chaque matin, alors qu'on transporte 17 000 personnes actuellement en transport en commun chaque matin. Il y a un potentiel de 60 000 personnes, trois fois la capacité du pont Champlain. Mais le deuxième objectif, qui est sans doute aussi fondamental et peut-être même plus important, c'est un outil de développement ou d'accélération économique sur le territoire de Montréal et tout le long du tracé qui va permettre de consolider, de densifier les investissements immobiliers dans ce secteur-là et se relier à tout le réseau de transport en commun de toute la région métropolitaine, autant le métro, les réseaux de trains de banlieue et les autobus de rabattement.

● (12 h 20) ●

M. Gobé: Peut-être, avec votre permission, M. le ministre, à Mme Adenot, je sais qu'il y avait un tracé qui prévoyait de faire une petite promenade dans les villes, là, est-ce que ça a été abandonné, ce tracé-là?

Mme Junca-Adenot (Florence): Non. Le projet qui prévoit de s'arrêter à l'île des Soeurs, à la pointe nord de l'île des Soeurs, est toujours là. Après, on traverse le fleuve. Mais vous posez peut-être plutôt la question sur le petit projet qui est rattaché au projet de SLR, autoroute 10?

M. Gobé: Non, sur les deux. Sur l'île des Soeurs, bien sûr, parce que j'ai entendu qu'il y avait quelques personnes qui semblaient avoir des craintes, là, à un moment donné, et j'ignorais si ça avait été décidé,

et aussi, en effet, l'autre, la petite promenade qui devait se faire sur le bord du fleuve.

Mme Junca-Adenot (Florence): Pour la première question, nous avons, toujours dans notre cadre de nos structures de concertation et de consultation, nous avons d'abord le président de l'Association des résidents de l'Île des Soeurs, qui fait partie de nos tables, et on tient des rencontres avec les résidents de façon à trouver la localisation qui est la plus optimale pour la station sur le territoire de l'Île des Soeurs. Les feedbacks que l'on a, c'est que la majorité des citoyens sont très, très contents, parce que c'est un lien très rapide et accessible au centre-ville.

Sur le deuxième projet, en même temps, la même équipe — et c'est prévu dans le budget de 14 millions — planifie, fait ce qu'on appelle l'étude de préféabilité d'une jonction d'un SLR qui irait desservir le parc Jean-Drapeau. Alors, on consacre une somme de 650 000 \$ sur les 14 millions pour faire cette étude de préféabilité, qui pourrait être intéressante pour l'avenir si ça s'avère positif pour la première étape.

M. Gobé: C'est ça, c'est certainement un peu cette inquiétude que j'ai. C'est qu'il me semble que se promener dans le parc Jean-Drapeau en SLR, ce n'est peut-être pas la priorité de l'heure, parce qu'on voit les congestions qu'il y a un peu partout dans Montréal et que, si vous avez des sous à mettre ou si M. le ministre a des sous à vous donner, eh bien, je souhaiterais que... Oui, c'est un projet peut-être touristique un peu ou, je ne sais pas, récréotouristique, mais qu'on passe aux vraies priorités et qu'on aille où c'est nécessaire pour l'instant. Et, si par la suite, bon, ça s'avérerait nécessaire ou des promoteurs privés étaient prêts à faire des choses, moi, je n'y vois pas grand inconvénient, mais il me semble que la priorité actuellement n'est pas d'aller se promener dans le parc Jean-Drapeau en SLR, mais plutôt d'y aller en bicyclette et d'y aller à pied ou en skis de fond l'hiver.

Excusez-moi, mais, quand vous dites que, dans les 14 millions, on a prévu des sous pour la faisabilité, il me semble qu'on devrait peut-être faire la faisabilité d'autres endroits, pour lesquels on n'a peut-être pas de sous actuellement, que de faire celle-là. Mais je ne vous mets pas en cause, vous, je sais que ça vous avait été demandé dans le temps, alors vous n'avez fait que répondre à ce qu'on vous a demandé. Je ne dis pas que c'est vous qui avez décidé ça. Ne prenez pas ça comme étant un reproche que je vous fais, à vous. Mais, peut-être, vous pourriez faire évoluer la situation si ce n'est pas fini, ces études-là.

Mme Junca-Adenot (Florence): C'est tout à fait exact. C'est pour ça qu'on ne consacre qu'une petite somme à cette étude-là. Elle avait été demandée formellement par la ville de Montréal, et c'était utile. Dans le cadre de la planification d'un lien de cette nature, il y a quand même un niveau d'utilité de regardé, il y a la Cité du havre, hein, qui est à desservir. Quand même, ce n'est pas juste les îles, il y a la Cité du havre. Il faut regarder un petit peu les transits et puis les volumes. Alors, ce ne sera pas inutile. Ça ne veut pas

dire que c'est dans les priorités pour la suite au niveau des décisions.

M. Gobé: La Cité du havre, vous savez comment moi que les gens qui résident là... je ne suis pas sûr s'ils vont prendre le SLR. C'est quoi, Habitat 67, l'autre, c'est le Tropiques Nord. Les appartements, c'est 1 million, 2 millions de dollars. Ça fait que ce n'est pas évident qu'il y a un grand intérêt à leur mettre un SLR. Généralement, ils ont un chauffeur ou une Mercedes dans le garage. Moi, je pense que vous avez une grosse côte à remonter, vous, moi et M. le ministre — dans l'ordre que vous voudrez — et y compris l'ancien maire de Montréal pour les convaincre de troquer leur Mercedes ou leur BMW pour embarquer dans le SLR. Alors, moi, la faisabilité... Bon. C'est quoi, la somme que vous avez mise... pardon, que vous avez dû déboursé suite à la demande qu'on vous a faite pour cette étude de faisabilité?

Mme Junca-Adenot (Florence): La somme qui a été réservée, c'est une somme de 650 000 \$. Et c'était une demande... ça faisait partie du partenariat avec la ville de Montréal, et c'est une demande expresse de la ville de Montréal.

M. Gobé: Moi, Mme la présidente, avec tout le respect que je vous dois — et j'en ai beaucoup, vous le savez — si l'argent n'a pas été dépensé, je parlerais avec M. le ministre puis le maire de Montréal pour voir si on ne peut pas l'utiliser à meilleur escient. Et je ne dis pas que ce n'est pas un bon projet. Je dis qu'en tenant compte de tout ce que nous avons discuté jusqu'à maintenant, des priorités qui sont celles que le ministre, hein, nous a énoncées et du montant de la somme, je crois qu'il y aurait meilleur usage à faire, dans un premier temps, que d'aller faire des études de faisabilité pour aller se promener dans le parc Jean-Drapeau et desservir Tropiques Nord et puis... pas Terre des hommes, enfin je l'ai dit tout à l'heure, là, hein, l'autre gros appartement condominium qui coûte cher. Mais ceci étant dit, je ne veux pas vous dire quoi faire et loin de moi l'idée de vous mettre mal à l'aise. Peut-être même que je vous rends service en vous disant ça, je ne le sais pas. Un jour peut-être vous me le direz.

Alors, voilà, je pense que... J'aurais d'autres questions, là, stations de métro, Anjou, enfin il y a plein de choses, mais je vois que le temps, il tourne, aussi la finance, Mme Adenot, mais vous comprendrez que le petit retard d'une heure que nous avons dû avoir fait en sorte que nous n'avons pas pu parler de ça. Et je dis ceci sans aucun tactique politique, là, rien du tout. Je sais que votre temps est précieux. Je sais que, lorsqu'on vous demande de venir, vous venez tout le temps. Vous venez même rencontrer les groupes parlementaires, des fois, en réunion pour nous présenter des projets, et vous faites ça très, très bien. Malheureusement, je vais devoir demander à M. le ministre s'il accepterait, pour la prochaine séance, de vous demander de revenir. Et je suis conscient de ce que ça peut vous occasionner, ainsi que toutes les autres personnes qui sont là d'ailleurs et qui ont eu à se déplacer.

Mais, encore une fois, moi, vous verrez... au nom de nos collègues qui n'étaient pas là, moi, je m'excuse, parce que, comme députés, on est à peu près

tous solidaires. Puis, comme le ministre disait mardi, tous les gestes que nous posons ici retombent, généralement, sur l'ensemble de la classe politique ou du moins sur l'institution qui s'appelle l'Assemblée nationale et le travail des députés et des ministres. Et je veux dire, encore une fois, que je ne tiens aucune responsabilité au ministre dans ces retards. Il a toujours été là, il était présent, il a dû subir, lui aussi, ces inconvénients et probablement la frustration de ne pas pouvoir faire son travail.

Alors, moi, M. le Président, je pense... il reste une minute, si le ministre a quelques remarques à faire à la fin, j'y concéderais ça, parce que j'ai dit beaucoup de choses, il a peut-être des réponses à faire comme sur la Cité du havre, là, je ne sais pas.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de LaFontaine. Rapidement, M. le député de Montmagny, ensuite M. le député de Salaberry.

M. Gauvin: Bien, j'aimerais, à ce moment-ci, avant de conclure, justement aviser la commission que j'avais prévu et plusieurs de mes collègues avaient prévu qu'on puisse traiter, comme je le mentionnais hier, des dossiers d'infrastructures en transport et surtout en région, de ce qu'on appelle communément voirie.

J'ai été informé récemment qu'il nous reste au-delà de 1 h 30 min qui devrait être prise après la période de questions le 25, si tout le monde — le 25 mai — si tout le monde convient de cette date-là. Donc, j'aimerais déjà informer la commission que je vais être très insistant pour que le temps qu'il nous reste soit surtout — je ne veux pas contredire mon collègue — surtout appliqué au dossier infrastructures de voirie. Surtout, j'ai d'autres collègues qui vont vouloir se joindre à moi. Je ne suis pas le seul à décider, mais soyez assuré que je vais être très insistant pour que le temps qu'il nous reste soit à traiter des dossiers en région.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de Salaberry.

M. Deslières: Oui. Quelques commentaires, M. le Président, pour revenir aux événements de ce matin. Bien sûr, c'est regrettable, il ne faut pas les répéter, sauf qu'ils sont explicables aussi. On comprend que notre collègue de Bellechasse a eu un problème de voiture et que, vous-même, vous avez eu un problème en termes de soins de santé, là. Le rendez-vous a été retardé. Donc, je pense qu'on va s'expliquer. Nous avons quand même permis, de ce côté-ci de la Chambre, de céder notre temps de parole au député de LaFontaine. Donc, il ne faudrait quand même pas charrier, faire trop de démagogie avec ça. Je comprends qu'on va reprendre notre temps, que tout le temps consacré pour les crédits va être fait, et on va se reprendre. De toute façon, il y avait 37 minutes de retard d'accumulées, donc ce qui ne nous permettait pas de conclure. Donc, nous allons reprendre le temps au cours des prochaines semaines et nous allons compléter les heures... concernant les crédits des Transports.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le député de Salaberry. Considérant maintenant que nous

atteignons 12 h 30, permettez-moi d'ajourner les travaux sine die, en vous mentionnant qu'il restera un temps de 1 h 54 min afin de clore l'étude des crédits du ministère des Transports. Merci à tous.

(Fin de la séance à 12 h 29)

