



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 23 mars 2005 — Vol. 38 N° 41

Examen des orientations, des activités et de la gestion
de l'Agence métropolitaine de transport et étude de ses
rapports annuels et de ses états financiers 2002 et 2003

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Michel Bissonnet**

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
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 643-8826

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 23 mars 2005 — Vol. 38 N° 41

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Réjean Lafrenière	1
M. Serge Deslières	3
Documents déposés	4
Exposé du président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport, M. Joël Gauthier	4
Document déposé	9
Discussion générale	9
Projet de ligne de trains de banlieue reliant le secteur Repentigny-L'Assomption au secteur Terrebonne-Mascouche	10
Mise en service de la gare de Candiac	12
Acquisition de voitures à deux étages pour des trains de banlieue	13
Amélioration des services sur la ligne de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire	13
Services de transport public dans les secteurs est et nord-est de Montréal	15
Différences entre le système léger sur rail et le train de banlieue	16
Taux d'utilisation des stationnements incitatifs	16
Projet de prolongement de la ligne de trains de banlieue Blainville	16
Transfert aux municipalités de la taxe fédérale sur l'essence	18
Augmentation des tarifs de transport en commun	18
Projet de ligne de trains de banlieue dans le corridor Montréal-Repentigny-L'Assomption	19
Partage des compétences relatives au transport en commun	20
Zones tarifaires métropolitaines	22
Mode d'alimentation énergétique des trains de banlieue	23
Gare permanente intermodale Saint-Hubert	23
Taux de satisfaction de la clientèle à l'égard du degré de sécurité	24
Projet d'investissements relatifs à la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes	24
Projet pilote de covoiturage	24
Projet d'investissements relatifs à la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes (suite)	24
Projet pilote de covoiturage (suite)	25

Autres intervenants

Mme Louise Harel, présidente

M. Tony Tomassi
M. Luc Thériault
M. Jean Dubuc
M. Jean-Pierre Charbonneau
M. Jean-Pierre Soucy
Mme Lucie Papineau
Mme Charlotte L'Écuyer
M. Jean-Claude St-André
Mme Nicole Léger
Mme Cécile Vermette
Mme Hélène Robert

- * M. Paul Dorval, Agence métropolitaine de transport
- * Mme Céline Desmarreau, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 23 mars 2005 — Vol. 38 N° 41

Examen des orientations, des activités et de la gestion de l'Agence métropolitaine de transport et étude de ses rapports annuels et de ses états financiers 2002 et 2003*(Dix heures)*

La Présidente (Mme Harel): Nous allons commencer nos travaux. J'ai la lourde tâche de tenir le temps, ce qui, ce matin, ne sera pas simple. Je vais demander...

Alors, M. Gauthier, je vais vous inviter à prendre place. Nous allons engager... J'ai entendu une nouvelle expression, qui n'est pas le dialogue, qui est multilogue, du multilogue. Il paraît que ça se dit maintenant, ça, le multilogue.

Des voix: ...

La Présidente (Mme Harel): Non? C'est un dialogue à plusieurs.

Des voix: ...

La Présidente (Mme Harel): Oui. Alors, je constate le quorum et je déclare donc la séance ouverte. Alors, nous sommes donc réunis, ce matin, afin d'entendre... de procéder à l'examen des orientations, des activités et de la gestion de l'Agence métropolitaine de transport et également afin de procéder à l'étude de ses rapports annuels et de ses états financiers 2002 et 2003. Le temps nous étant compté, je vais tout de suite vous demander d'éteindre la sonnerie de vos téléphones cellulaires et je vais demander au secrétaire d'annoncer les remplacements.

Le Secrétaire: Il n'y a aucun remplacement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Aucun remplacement. Alors, je donne lecture de l'ordre du jour. L'Agence métropolitaine de transport va disposer de 30 minutes pour faire sa présentation. Par la suite va s'ouvrir une période d'échange qui va durer un maximum de 90 minutes. Le temps va être réparti également entre le groupe parlementaire formant le gouvernement et le groupe parlementaire formant l'opposition. Alors, nous avons aussi prévu une période de 15 minutes de remarques préliminaires pour chacune des formations, le comité directeur étant composé de moi-même et de M. Tomassi à la vice-présidence de notre commission.

Alors, nous débutons...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Harel): Il y a des remplacements? Alors, est-ce qu'on revient, s'il y a consentement, sur les remplacements? Allez-y, M. Arseneault.

Le Secrétaire: Alors, comme remplacement, M. Pinard (Saint-Maurice) est remplacé par Mme Papineau (Prévost) et M. Tremblay (Lac-Saint-Jean) sera remplacé par M. Deslières (Beauharnois).

La Présidente (Mme Harel): Alors, bienvenue à tous les membres de la commission et en particulier au président-directeur général de l'AMT, M. Gauthier, à Mme Desmarteau, à M. Carette, M. Dorval — vous nous les présenterez tantôt — Mme Bouffard et M. Boivin. Je crois comprendre que c'est la première fois que vous venez devant la Commission parlementaire des transports et de l'environnement?

M. Gauthier (Joël): Celle-ci, oui.

Remarques préliminaires

La Présidente (Mme Harel): Celle-ci, oui. Alors, est-ce qu'il y a des remarques préliminaires? Oui? Alors — j'allais dire Réjean — M. le député de Gatineau.

M. Réjean Lafrenière

M. Lafrenière: C'est ça. Alors, merci, Mme la Présidente. Dans le cadre de la Commission des transports et de l'environnement, nous accueillons, aujourd'hui, l'Agence métropolitaine de transport, AMT. Nous aurons l'occasion d'examiner les orientations, les activités et la gestion de cet organisme, ainsi qu'aborder ses rapports annuels et les états financiers de cette dernière pour les années 2002 et 2003.

Grâce à son mandat de surveillance d'organismes, notre commission a l'occasion de rencontrer les représentants de l'AMT pour traiter de leur organisme et ses réalisations. Nous pourrions donc aborder avec eux l'aspect du développement de transports collectifs pour l'île de Montréal et les régions environnantes, tant dans l'amélioration ou la consolidation que dans les projets à venir. Il est important de travailler de concert avec les organismes tels que l'AMT pour assurer que les Québécoises et les Québécois aient droit à un service de transport en commun qui répond à leurs besoins, car, bien que le transport en commun soit une responsabilité municipale, le ministère des Transports du Québec participe à son financement.

Ainsi, pour l'année financière 2003-2004, notre gouvernement a investi 362 millions de dollars, et ce, pour le transport en commun, pour le transport adapté et pour le transport en milieu rural. Il est à noter que notre investissement a été de 382 millions de dollars en 2004-2005, soit 20 millions de dollars supplémentaires à 2003-2004.

Le Québec est dans le peloton de tête au Canada quant à son implication financière directe et indirecte par la contribution des automobilistes dans le transport en commun. D'ailleurs, la moitié du budget que nous consacrons au transport en commun va aux sociétés de transport, dont l'AMT. De plus, le gouvernement du Québec participe au développement du transport en commun en investissant massivement dans l'immobilisation: 50 % pour chaque autobus neuf acheté par la

société de transport; 75 % pour les gares, les voies réservées, les stationnements incitatifs et les trains; 100 % pour les équipements lourds du métro tels que le prolongement du métro de Laval.

En ce qui a trait à des projets importants comme celui du prolongement du métro de Laval, il est important d'assurer une saine gestion des fonds publics. Dans le cadre budgétaire que nous vivons présentement, au Québec surtout, il est important de bien évaluer les coûts et d'assurer que ces derniers soient respectés. Ainsi, une situation comme celle que nous avons vécue avec la sous-évaluation des coûts projetés du métro de Laval en 1998... Le projet avait été évalué à 179 millions de dollars pour l'ajout d'une nouvelle station et la ligne orange, celle reliant Henri-Bourassa et Côte-Vertu. En juin 2000, une nouvelle évaluation a été faite de 378,8 millions de dollars. C'est toujours ce montant que le gouvernement précédent avançait au moment de la première pelletée de terre en 2002. Malgré des projets similaires réalisés ailleurs en Amérique du Nord, ça coûtait en moyenne plus de 500 millions de dollars.

Quelques mois après l'arrivée de notre formation politique au pouvoir, le ministre des Transports révélait que les coûts se chiffraient alors à près de 550 millions de dollars, et la croissance des coûts de construction s'est poursuivie, incitant notre gouvernement à demander un suivi des dépenses plus rigoureuses. La dernière évaluation pour le projet était de 809 millions de dollars, montant avancé par les autorités que nous rencontrons aujourd'hui. Je tiens à souligner que notre gouvernement continuera de travailler avec l'AMT pour assurer que ce montant soit respecté. Nous sommes confiants que des projets majeurs en transport en commun peuvent être réalisés dans les paramètres financiers que nous fixons et être livrés dans le temps. Ce sont les utilisateurs du transport en commun qui seront les grands gagnants de notre saine gestion. Ainsi, pour Montréal, ces derniers bénéficieront d'un réseau de métro comptant trois nouvelles stations, Cartier, Concorde et Montmorency, d'un réseau d'autobus couvrant de nombreux quartiers ainsi que de trains de banlieue vers Blainville, Delson, Deux-Montagnes, Dorion-Rigaud et Mont-Saint-Hilaire.

J'aimerais revenir sur la contribution des automobilistes au transport en commun. Cette contribution prend la forme du Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun, qui est entrée en vigueur en janvier 1992 à la suite de la réforme sur la fiscalité. Ainsi, tout automobiliste possédant un véhicule de promenade et résidant sur le territoire de la région métropolitaine est tenu de verser une contribution annuelle de 30 \$ par véhicule pour le financement du transport en commun. Pour l'année 2003, la contribution des automobilistes a généré des revenus de 65,2 millions de dollars. Depuis le 1^{er} janvier 2000, la perception est cependant limitée aux municipalités desservies par un service de transport en commun.

D'ailleurs, j'aimerais souligner l'importance du transport en commun dans une société comme le Québec. En milieu urbain, comme à Montréal, le transport en commun est nécessaire au bon fonctionnement de l'économie de nos agglomérations. Il est un moyen privilégié pour lutter contre la congestion routière et les gaz à effet de serre. Il s'agit d'un service essentiel. Beaucoup de personnes choisissent de se passer d'un véhicule tant

pour aller au travail que dans le cadre de leurs menus déplacements. Certains choisissent le transport en commun pour se rendre sur le lieu de travail au centre-ville ou ailleurs à Montréal. Des personnes choisissent leur lieu de résidence en fonction de l'accessibilité à une station de métro, un autobus ou un train de banlieue.

Pour répondre à la demande, le Québec s'est doté, au fil des ans, de services de transport en commun efficaces, sécuritaires et de qualité dont bénéficient plus de 70 % de la population. Lorsqu'on compare la situation actuelle dans certaines villes du Québec avec celle qu'on observe alors dans des villes de taille similaire au Canada et aux États-Unis, plusieurs données démontrent que le Québec est en bonne position.

● (10 h 10) ●

Sur le plan de la tarification, le coût moyen des laissez-passer ordinaires et de ceux des tarifs réduits est moins élevé au Québec que dans les autres villes canadiennes. En ce qui concerne la fluidité de la circulation, Montréal est moins congestionnée que la plupart des agglomérations américaines de taille similaire, notamment en raison de sa forte densité. D'ailleurs, c'est à Montréal qu'on utilise le plus le transport en commun en Amérique du Nord. Avec la venue de l'Agence métropolitaine de transport, l'ajout de plusieurs lignes de trains de banlieue a augmenté de façon sensible l'offre de service dans la région de Montréal. À cet effet, l'achalandage du transport en commun continue de progresser. Il est vrai cependant que l'utilisation de l'automobile croît à un rythme plus rapide que celui du transport en commun, phénomène observé ici comme ailleurs dans le monde. Il nous faut donc offrir le meilleur transport en commun possible pour inciter les Montréalais et les Montréalaises à recourir au transport en commun.

Voici quelques pistes d'action que nous devons envisager collectivement: renforcer l'aide aux infrastructures grâce à une entente avec le gouvernement fédéral qui permettrait d'ajouter des fonds à la contribution déjà importante du gouvernement du Québec, dans un premier temps; dans un deuxième temps, introduire le volet innovation dans le programme d'aide pour les transporteurs qui cherchent des moyens originaux et efficaces de desservir leur clientèle; dans un troisième temps, introduire une enveloppe de base qui remplacerait l'aide financière destinée aux réseaux d'autobus pour donner une plus grande autonomie aux organismes de transport; quatrième, introduire une aide à l'amélioration des services de réseaux d'autobus; cinquième, voir la possibilité d'habiliter les municipalités à prélever une taxe sur les espaces de stationnement non résidentiels hors rue ou de convenir avec elles d'une autre source de revenu autonome; sixième, voir la possibilité de rendre admissibles des municipalités de moins de 20 000 habitants à l'aide gouvernementale; septième, étudier diverses mesures fiscales visant à favoriser l'utilisation du transport en commun, et ce, par le ministère des Finances; huitième, voir s'il est possible de rendre admissibles des programmes employeurs à l'aide gouvernementale; neuvième, encourager le développement d'autres modes de transport alternatifs tel que le covoiturage.

Je tiens à préciser que ce sont des pistes de solution. Dès à présent, les organismes de transport en commun, les municipalités et les autres acteurs sont

conviés à faire part de leurs avis sur les pistes d'action envisagées.

Je termine en soulignant que les Québécois et les Québécoises s'attendent à juste titre à ce que le gouvernement du Québec et des organismes telle l'Agence métropolitaine de transport leur offrent des services publics de qualité qui soient les plus efficaces possible tout en tenant compte de leur capacité de payer. C'est le défi qu'il nous faut relever pour assurer un bon service à la population de la région métropolitaine. Mme la Présidente, je vous remercie.

La Présidente (Mme Harel): Alors, merci, M. le député de Gatineau. La parole est maintenant au député de Beauharnois.

M. Serge Deslières

M. Deslières: Merci, Mme la Présidente. M. le président et chacune des personnes qui vous accompagnent, considérez-vous salués dans vos fonctions et qualités.

Mme la Présidente, à la lecture des rapports que j'ai lus de l'AMT et de toute la littérature qu'on a pu lire au cours des derniers mois et des dernières années concernant le transport en commun, le transport collectif, à travers tout le Québec mais particulièrement à travers la région métropolitaine, je pense qu'il y a un constat qui ressort, c'est que le transport collectif est en état de crise. À peu près tous les acteurs qui ont décrit la situation, les partenaires avec qui vous faites affaire tant du point de vue municipal, socioéconomique, les gens des sociétés de transport, ont décrit au cours des derniers mois, des dernières années, la situation du transport collectif dans la région métropolitaine.

Malgré le fait, nonobstant le fait que le transport, l'achalandage a été stoppée... la baisse d'achalandage a été stoppée au cours du milieu des années quatre-vingt-dix et que, depuis le milieu des années quatre-vingt-dix, il y a eu une augmentation globalement — et je ne veux pas vous noyer dans une série de chiffres, là — d'à peu près 10 %, Montréal, la région métropolitaine connaît des problèmes de congestion énormes qu'on évalue, dans certains milieux, de pertes économiques de 800 millions à 1 milliard. Je pense qu'on va s'entendre sur les chiffres.

Également, on a vu, dans la région métropolitaine, une augmentation de la motorisation, de 2000 à 2005, d'à peu près 10 % d'augmentation. Et on a enregistré, dans certains volets du transport en commun, Mme la Présidente, des baisses de fréquentation. Et d'ailleurs la cible pour 2003, qui avait été fixée, d'augmentation, la cible d'augmentation d'achalandage, avait été fixée à 1,7 %, et, de mémoire, je pense que la cible a été de 0,5 % d'augmentation. Donc, on a raté la cible de façon considérable.

Je vais le dire exactement comme je le pense, Mme la Présidente: j'ai comme la conviction profonde que les acteurs, et vous en particulier, vous n'avez plus les moyens de vos ambitions. Il n'y a pas, au plan gouvernemental, cette volonté politique de faire en sorte que le transport en commun dans la région métropolitaine soit un enjeu majeur. On assiste à une stagnation de l'ensemble des projets. Comme je viens de le dire, la

volonté, Mme la Présidente, la volonté politique n'est plus là. On parle même d'indifférence et d'inertie de la part des autorités gouvernementales depuis les deux dernières années et on voit les répercussions, les éléments, les conséquences très négatives au sujet de ce manque de volonté politique qui fait en sorte que, l'AMT et d'autres acteurs, vous avez connu une série de problèmes majeurs qui font en sorte que — vous allez me permettre d'en citer quelques-uns, certains éléments — font en sorte que le transport collectif, là, ne progresse plus dans la métropole.

Et j'en veux pour preuve, Mme la Présidente, quelques éléments. On a un état de crise structurelle et financière. Dans certains milieux, comme on vient de le mentionner, même le rôle, même l'existence de l'Agence métropolitaine est considérée. On parle même de disparition totale, on parle même de la mise en tutelle sous la CMM. Le financement inadéquat que vous et votre prédécesseur avez exprimé maintes fois en disant que, pour accomplir la mission, l'AMT devait avoir des moyens financiers plus importants, ce qui n'a pas été le fait au cours des deux dernières années, vous avez dû remédier à ce manque de financement par l'augmentation de la tarification. On parle de trois augmentations pour la TRAM, pour la carte mensuelle, la TRAM. On a parlé de trois augmentations successives au cours des 18 derniers mois, taux d'augmentation qui, je pense, était de 18 %. On a parlé et on dit, au niveau des trains de banlieue, là également, il y a eu augmentation. Et, de façon très inacceptable, dans certaines lignes, pour des trains de banlieue, il y a eu des augmentations allant de 25 % à 35 %. Bien sûr que vous allez nous expliquer qu'il y a eu des changements de zones, tout ça, mais je pense que vous avez eu des tonnes de courriels qui ont décrit la situation des augmentations de 25 % à 30 % dans certaines lignes de trains de banlieue, ce qui a fait en sorte, comme conséquence, Mme la Présidente, de faire en sorte que plus on augmente les tarifs, plus on éloigne les clientèles. Donc, de là où on assiste au danger, la fragilisation de la fidélisation des gens pour l'utilisation des moyens de transport collectifs.

On parle également des trains de banlieue, où vous voyez que vous suscitez, autour de la table, beaucoup d'intérêt — j'allais dire: Et aussi beaucoup d'inquiétude. Et je sais que mes collègues vont prendre la parole, dans quelques instants, pour vous exprimer... vous poser des questions à ce sujet-là. Vous avez pratiquement frôlé la congestion, là, voyez.

● (10 h 20) ●

Mais, ceci dit, Mme la Présidente, les trains de banlieue dans... Quel est l'état de situation? Ou... Encore là, Mme la Présidente, nous avons eu... nous sommes en contact avec nos populations. Beaucoup de personnes ont déploré ces augmentations de tarif des trains de banlieue. Et nous allons vous poser bien sûr un certain nombre de questions concernant le développement, les immobilisations au cours des prochaines années: Qu'est-ce que vous anticipez, vous priorisez dans cet élément vital pour le développement du transport en... collectif pour les trains de banlieue?

Problèmes de financement du transport en commun où bien sûr... qui, à partir de 1990... Le gouvernement qui était en place — 1992, je m'excuse — a retiré son financement de l'ordre de 170 millions au financement

d'exploitation des sociétés de transport, des réseaux de transport, qui a conséquemment fait en sorte d'aller chercher l'argent et d'augmenter les tarifs aux citoyens et citoyennes qui utilisent... aux utilisateurs des services du métro et des autobus.

J'ai dit au départ, Mme la Présidente, que ma conclusion, c'est qu'il y avait un état de crise des transports. Et je regarde particulièrement votre plan triennal d'immobilisations où on parle d'investissements futurs et de besoins immédiats de plusieurs milliards de dollars. De mémoire, on parle, je pense, d'investissements imminents et importants, qu'il faut faire maintenant, de l'ordre de 5,5 milliards au cours des 10 prochaines années. On parle de 500 millions de dollars pour le métro, revamper le métro de Montréal, l'achat de voitures, et tout ça. Au cours des trois prochaines années, on parle de 541 millions de dollars pour le métro, de 237 millions pour améliorer la flotte des autobus sur les réseaux.

Et je regarde où en sont les grands projets de transport en commun. Je vais attirer votre attention uniquement sur les trains de banlieue, globalement: prolongement du train à Saint-Jérôme, on parle de 14 millions, révision de programme; mise en service de la ligne Mascouche-Montréal, révision de programme; amélioration de la ligne des Deux-Montagnes, financement à venir; train de Repentigny, étude de faisabilité en cours. Où est l'action? Où est l'action?

Et vous allez me répondre: Où est l'argent? Ma question: Où est le gouvernement? Que fait le gouvernement? Vous avez fait des demandes précises au gouvernement. L'absence du gouvernement est évidente, le manque de volonté du gouvernement est évident, et tous les projets majeurs... Et j'ai uniquement cité les trains de banlieue. Je pourrais citer les navettes ferroviaires, les trains SLR, les autres prolongements du métro. Où en est l'action? Que va-t-il se passer au cours des prochaines années? Cette absence politique, cette absence de décisions politiques fait en sorte que le transport en commun, je pense, Mme la Présidente, va reculer, au cours des trois, ou quatre, ou cinq prochaines années s'il n'y a pas d'investissements majeurs.

Et là je lisais hier que le ministre des Transports a terminé ses trois jours de consultation selon le document de consultation pour le financement du transport et, dans un communiqué laconique, nous disait qu'il rendra sa réponse concernant les investissements et les immobilisations en janvier 2006 seulement. Trois jours de consultation; neuf mois, la réponse, plus tard. Une chance, Mme la Présidente, qu'il n'y a pas eu 15 jours de consultation; on aurait eu la réponse dans 36 mois, dans deux ou trois ans.

Alors, Mme la Présidente, moi et mes collègues, nous allons vous poser des questions. Nous sommes intéressés, inquiets. Nous avons un préjugé favorable pour le développement du transport en commun et nous voulons faire en sorte d'être dans la solution et nous voulons avoir des résultats, de l'action au cours des... et non pas uniquement des rapports, et des prévisions, et des choses comme ça. Nous voulons avoir de l'action.

Et bien sûr, Mme la Présidente, pour terminer, je vais conclure en disant que, nonobstant ce que je viens de dire, mes propos, vous êtes un des acteurs importants qui mettez l'épaule à la roue du transport en commun. Et notre formation politique, elle est claire sur une chose

— vous êtes inquiets — nous voulons que l'AMT demeure comme joueur majeur. Nous voulons... Nous sommes en désaccord et nous allons combattre fermement s'il y a des intentions gouvernementales de voir à votre disparition, faire en sorte que l'AMT disparaisse comme joueur. Nous allons également faire en sorte de demander des comptes à vous et au gouvernement pour que les immobilisations et l'action se fassent dans les prochaines semaines, les prochains mois. Il y va de l'avenir de la ville de Montréal. Mme la Présidente, je vous remercie.

Documents déposés

La Présidente (Mme Harel): Alors, merci, M. le député de Beauharnois. Avant que nous entendions la présentation de M. Gauthier, je voudrais donc déposer divers documents, d'abord ceux qui vous ont été distribués, qui s'intitulent *Examen des orientations, des activités, de la gestion de l'AMT — Étude des rapports annuels et des états financiers de 2002-2003 de l'AMT*; également *Le budget d'exploitation 2005* de l'AMT, deuxième document; et troisième document, le *Programme triennal d'immobilisations 2005-2006-2007*. Alors, ces documents sont considérés comme reçus par le secrétariat de la commission.

Également, je voudrais déposer au secrétariat de la commission les études préparées par le Service des études documentaires de la Bibliothèque de l'Assemblée nationale. J'en remercie M. Richard L'Hérault. Alors, ces documents seront donc disponibles au secrétariat de la Commission des transports et de l'environnement. Il s'agit de l'étude portant sur les trains de banlieue, premier document; d'un second document intitulé *Agence métropolitaine des transports* en date...; et également d'un troisième document qui s'intitule *Revue de presse*... daté du 15 mars 2005, *Revue de presse sur les transports urbains dans la région de Montréal*.

Alors, ces formalités étant faites, à vous la parole, M. Gauthier.

Exposé du président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport, M. Joël Gauthier

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, Mme la Présidente. Mmes et MM. les députés, il nous fait plaisir, à mes collègues et à moi-même, d'être ici, aujourd'hui, et vous me permettez de présenter les gens qui m'accompagnent. Alors, à ma gauche, vous avez Mme Céline Desmarteau, qui est vice-présidente Administration et finances et trésorière de l'AMT; un peu plus à gauche, vous avez M. Claude Carette, qui est vice-président Équipements métropolitains; et vous avez, à ma droite, M. Paul Dorval, qui est directeur réseau Trains de banlieue.

Alors, il nous fait plaisir, à mes collègues et à moi-même, d'être ici, aujourd'hui, à l'invitation de la commission pour répondre à vos questions sur les activités et les projets de l'AMT. Au cours de la période de 30 minutes qui nous est accordée, nous rappellerons la mission de l'agence et nous vous présenterons sommairement ses différentes activités. Toutefois, conformément à la précision que nous avons reçue du secrétaire de cette commission, le 10 mars dernier, notre

présentation mettra surtout l'accent sur les projets d'immobilisations, en particulier les projets qui concernent le développement des trains de banlieue et les équipements métropolitains.

Pour votre compréhension, là, les équipements métropolitains comprennent les voies réservées, les terminus intermodaux, les stationnements incitatifs et l'exploitation d'autobus express métropolitains.

La mission de l'AMT, telle qu'établie à l'article 21 de sa loi constitutive, et qui est présentée dans le document que vous avez, qui est relié, qui porte le titre *La Commission des transports et de l'environnement*, document qui comporte les onglets, alors, la mission de l'AMT est présentée à l'onglet I du document qui vous a été distribué. Cette mission est: de soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif, dont les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées; d'améliorer les services de trains de banlieue et d'en assurer le développement; de favoriser l'intégration des services entre les différents modes de transport; et d'augmenter l'efficacité des corridors routiers.

Pour s'acquitter de sa mission, l'AMT a, en vertu de sa loi, différents pouvoirs et mandats. À l'onglet II, vous retrouverez un organigramme présentant la structure actuelle de l'AMT. Cet organigramme est le reflet des différentes activités mises en place par l'agence afin de remplir ses obligations.

La première de ses activités est la planification. L'AMT a d'abord le mandat d'établir un plan stratégique de développement de développement du transport collectif à l'échelle métropolitaine. La loi prévoit que ce plan stratégique doit être révisé à tous les cinq ans, et le premier plan stratégique a été produit en 1997 et il a été révisé en 2002.

● (10 h 30) ●

De ce plan stratégique découle, à chaque année, un plan triennal d'immobilisations connu sous l'abréviation PTI. Le PTI est constitué d'une liste de projets d'immobilisations que l'AMT juge opportun de réaliser au cours des trois prochaines années pour maintenir, consolider et développer le réseau de transport collectif métropolitain. Ce plan est soumis au ministre des Transports au plus tard le 31 décembre de chaque... le 31 octobre, excusez-moi, le 31 octobre de chaque année pour approbation. Il est ensuite intégré en tout ou en partie au programme triennal d'immobilisations du ministère des Transports du Québec qui doit lui-même être approuvé par le Conseil du trésor afin de tenir compte des disponibilités budgétaires du gouvernement. Par la suite, les projets doivent être autorisés par le ministre des Transports avant d'aller de l'avant.

Les projets d'immobilisations sont règle générale financés à 75 % par le MTQ à travers le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes et à 25 % par l'AMT à même son Fonds d'immobilisations. Le Fonds d'immobilisations de l'AMT est constitué à partir de contributions annuelles des municipalités de son territoire à raison de 0,01 \$ par 100 \$ de leurs richesses foncières uniformisées. Toutefois, dans le cas des projets de prolongement du réseau de métro, le financement provient à 100 % du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

Au fur et à mesure qu'ils sont approuvés par le ministre, l'AMT a la responsabilité de réaliser les

différents projets d'immobilisations. L'AMT agit alors comme maître d'oeuvre des projets. L'AMT a aussi un autre rôle très important, celui d'exploitant d'équipements de transport collectif métropolitain. En effet, la loi prévoit que l'agence exploite elle-même certains équipements à vocation métropolitaine. C'est le cas actuellement de cinq lignes de trains de banlieue, de deux lignes d'autobus express métropolitains, de 13 terminus métropolitains intermodaux, de 23 600 places quotidiennes de stationnements incitatifs et de 82,7 km de voies réservées.

L'AMT fixe également, après consultation avec ses partenaires, les tarifs des titres de transport de trains de banlieue et des titres de transport interréseaux, c'est-à-dire les titres qui permettent aux usagers d'utiliser plusieurs réseaux de transport différents à l'échelle métropolitaine. L'agence s'occupe aussi de redistribuer aux différents organismes de transport collectif de la région une partie des revenus provenant de la taxe spéciale sur l'essence et des droits spéciaux d'immatriculation en vigueur sur son territoire. Pour 2004, ces transferts qui ont été faits aux organismes de transport de la région ont représenté 98,5 millions de dollars pour l'année 2004.

L'AMT participe aussi au développement et au maintien de certains services offerts par ces organismes et ayant une vocation métropolitaine. L'AMT joue de plus un rôle dans l'intégration du transport adapté à l'échelle métropolitaine afin que les usagers puissent utiliser un service de transport adapté autre que celui situé sur leur territoire de résidence. Les mesures mises en place par l'agence à ce chapitre ont permis notamment, l'an dernier, 26 000 déplacements entre les territoires de la STM, de la STL, du RTL et des couronnes sud et nord. L'AMT a enfin un rôle dans la promotion des transports collectifs auprès de la population, incluant la promotion du covoiturage et la promotion et l'organisation de l'événement En ville, sans ma voiture! qui a lieu annuellement le 22 septembre, comme vous le savez. Cette énumération rappelle brièvement les différents rôles de l'AMT.

Je vous invite maintenant à consulter l'onglet II du document qui vous a été remis. Pour réaliser toutes ces activités, l'AMT compte sur un budget d'exploitation de 236,9 millions de dollars en 2005. 42 % de ses revenus sont des remises gouvernementales provenant des automobilistes, soit taxe sur l'essence de 0,015 \$ le litre et droit d'immatriculation de 30 \$. D'autre part, 40,5 % des revenus de l'agence proviennent des titres de transport vendus aux usagers, alors les titres de transport: trains de banlieue, express métropolitains et cartes mensuelles TRAM. Enfin, 13,1 % des revenus proviennent des contributions municipales aux trains de banlieue et aux express métropolitains.

Ces revenus sont utilisés de la façon suivante, vous le voyez à la page suivante de l'onglet II: 33,7 % des revenus servent à l'exploitation et à la gestion des trains de banlieue; 28,7 % sert à l'aide aux organismes de transport de la région, principalement l'aide au métro et au réseau de transport métropolitain par autobus, l'aide aux tarifs réduits, l'aide au développement et l'aide au transport adapté; 24,2 % représentent des revenus de la carte mensuelle TRAM qui sont redistribués aux organismes de transport de la région; 5,4 % de ces sommes sert à l'exploitation et à la gestion des équipements métropolitains, auxquels s'ajoute 1,2 % pour l'exploitation et la

gestion des autobus express; enfin, 3,3 % va au service de dette des trains de banlieue et des équipements métropolitains; et finalement 2,3 % des dépenses sont affectées au fonctionnement de l'Agence métropolitaine. Alors, ça, c'est en ce qui concerne notre budget d'exploitation.

Maintenant, si on regarde une vue d'ensemble du programme triennal d'immobilisations pour 2005-2007, programme qui, dois-je le dire, a été adopté par le conseil d'administration de l'AMT en novembre dernier, alors, nous vous présentons maintenant le contenu du plan triennal d'immobilisations 2005-2007 en soulignant les projets les plus importants. Je vous invite à consulter l'onglet IV du document. Et, à l'onglet IV de ce document, vous verrez, un tableau présente les faits saillants du PTI 2005-2007. Si on va immédiatement à la ligne du bas de ce tableau, vous pouvez constater, en le parcourant de gauche à droite, les éléments suivants.

Dans la première colonne, on voit que l'ensemble des projets figurant cette année au PTI de l'AMT ont déjà donné lieu, avant le 1er janvier 2005, à des déboursés de 401,2 millions de dollars, dont 325,6 millions de dollars pour le prolongement du métro vers Laval. Dans la colonne suivante, on voit que, pour les trois prochaines années, une partie des budgets sont déjà autorisés. Ces autorisations totalisent 635,7 millions de dollars, ce qui inclut une somme de 478 millions de dollars pour terminer le projet du prolongement du métro vers Laval. Dans la colonne suivante, on voit que les projets qui sont actuellement à différents degrés d'étude au MTQ pour fins d'autorisation totalisent 92,3 millions de dollars. Enfin, dans la colonne des nouvelles initiatives, c'est-à-dire des nouveaux projets proposés par l'AMT, on voit des projets pour un montant de 323,9 millions de dollars.

Au total, le PTI 2005-2007 comprend donc pour cette période des investissements totaux de 1 050 000 000 \$, et certains de ces projets comportent des engagements ultérieurs à 2007. Au total, si on tient compte des engagements ultérieurs, les investissements projetés pour tous ces projets sont de 1,6 milliard de dollars. En excluant les projets majeurs de prolongement de métro et de train léger, il s'agit, à l'exception du PTI 2001-2003, du plus important plan d'immobilisations présenté par l'AMT depuis sa création.

Si on regarde maintenant plus attentivement la première colonne de ce tableau, on voit que l'agence classe ses projets d'immobilisations en quatre catégories. La première catégorie regroupe les projets qui visent le maintien du patrimoine, c'est-à-dire le maintien en bon état des actifs existants. La deuxième catégorie regroupe des projets qui visent la consolidation des axes du réseau, c'est-à-dire l'amélioration du niveau et de la qualité des services offerts aux usagers. La troisième catégorie regroupe des projets de mesures préférentielles et incitatives aux réseaux locaux. Enfin, la quatrième catégorie regroupe les projets de développement du réseau métropolitain. Ce sont principalement des projets pour de nouvelles lignes de trains de banlieue et de nouvelles lignes d'express métropolitains.

Vous pouvez constater, dans la quatrième colonne du tableau, que, pour la période 2005-2007, le PTI comprend des investissements de 212,9 millions de dollars dans des projets du maintien du patrimoine, de 179,7 millions de dollars dans des projets de consolidation des axes du réseau, de 27,2 millions de dollars dans des mesures

préférentielles et incitatives et de 632 millions de dollars dans des projets de développement du réseau, pour un total de 1 050 000 000 \$.

Si on exclut le projet du métro vers Laval, ce dernier 632 millions auquel je faisais référence tantôt comprend 154 millions pour deux lignes de train de banlieue vers l'est, l'est de Montréal et vers Repentigny, et le nord-est pour Terrebonne, Mascouche. Ce 154 millions comprend aussi les fonds nécessaires à la relocalisation de certaines activités d'entretien des trains de banlieue qui étaient effectuées à la cour Glen, site du futur Centre universitaire de santé McGill.

● (10 h 40) ●

Je vous invite maintenant à aller à l'onglet V du document. Il s'agit de la liste détaillée de tous les projets figurant au PTI de l'AMT, classés selon qu'il s'agit de projets visant le métro, visant les trains de banlieue ou visant des équipements métropolitains.

Voyons en premier lieu le cas du métro. Il y a actuellement deux projets en cours de réalisation. Le prolongement du métro vers Laval et le projet Rénosystèmes, phase I. Le projet Rénosystèmes, phase I, au coût de 311 millions de dollars, consiste à remplacer tous les systèmes de contrôle et de communication du métro. L'AMT contribue à hauteur de 38,9 millions dans ce projet, puisque le réseau de métro est considéré en partie comme un équipement à vocation métropolitaine. Un montant de 18,9 millions a été déboursé avant le 1er janvier 2005, et 20 millions additionnels le seront d'ici 2007. Au total, on parle, pour le réseau de métro, de 498,1 millions de dollars pour ces deux projets, auxquels s'ajoutent 344,4 millions de déboursés antérieurs au 1er janvier 2005, pour un total de 842,5 millions de dollars.

En ce qui concerne les trains de banlieue, le PTI de 2005-2007 comporte 40 projets différents, pour un total de 482 millions de dollars. Ce montant représente environ 2,5 fois les montants qui ont été investis dans le réseau de trains de banlieue depuis que l'AMT assume la responsabilité de ce mode de transport.

Permettez-moi d'attirer votre attention sur les plus importants projets, soit en termes de coûts ou en termes d'impact sur l'amélioration du service. En premier lieu, il y a l'achat de 22 nouvelles voitures à deux étages, projet identifié comme étant le projet A.3 — que vous avez à l'onglet V, là, sous *Trains de banlieue*, projet A.3. Ces voitures ont commencé à être mises en service le 20 février dernier. Elles seront toutes en service au plus tard à l'été 2005. Il s'agit d'un projet de 62 millions de dollars.

Toujours en ce qui concerne ces 22 voitures neuves, fabriquées par Bombardier, dont la livraison a débuté, là, il y a environ un mois, ces voitures étaient prévues à l'origine pour la ligne Dorion-Rigaud. L'AMT examine actuellement la possibilité de répartir ces voitures tant sur la ligne Dorion-Rigaud que sur la ligne de Blainville, cette dernière connaissant les plus importants problèmes de capacité à l'heure actuelle.

Dans le même esprit, l'AMT prévoit l'achat et la mise en service de 26 autres voitures à deux étages, également pour augmenter la capacité d'accueil des lignes Mont-Saint-Hilaire, Blainville et Delson. Il s'agit du projet identifié A.6 dans le tableau que vous avez à l'onglet VI, A.6, là, *Accroissement de la capacité d'accueil des trains*. Alors, il s'agit... dans le tableau, et son coût, le coût de ce projet-là est identifié à 79,7 millions de dollars.

Comme vous le voyez, l'AMT mise beaucoup sur les voitures passagers, à deux étages, pour accroître la capacité d'accueil du service de trains de banlieue. Il s'agit aussi, pour votre information, de la solution privilégiée par 11 autres sociétés de transport de trains de banlieue en Amérique du Nord, et c'est la façon dont les sociétés se développent sur l'ensemble du réseau en Amérique du Nord. Il s'agit de la meilleure façon face à la demande croissante. Et vous comprendrez certes qu'une voiture à deux étages, on accroît la capacité d'accueil puis les coûts d'exploitation demeurent les mêmes, là.

Figure ensuite dans les projets, à la ligne 7 du tableau, l'achat de 10 locomotives neuves pour remplacer des locomotives actuellement parvenues à la fin de leur vie utile, un engagement total de 39,6 millions de dollars, et la majorité de ces locomotives-là seraient déployées sur la ligne de Mont-Saint-Hilaire.

Viennent ensuite deux projets majeurs de développement du réseau. Il s'agit de nouvelles lignes de trains de banlieue pour desservir les secteurs est et nord-est de la région métropolitaine. Je vous invite à cet égard à consulter l'onglet VI de votre document, où il y a deux cartes — à l'onglet VI, là, vous le constaterez, là. Alors, la première carte montre l'ensemble des lignes existantes et des projets de développement du PTI 2005-2007 pour le métro et les trains de banlieue. Vous constaterez évidemment, d'entrée de jeu, à la... Au premier coup d'oeil sur ces cartes, on y voit clairement que l'est et le nord-est du territoire de l'AMT sont actuellement les seuls secteurs à ne pas être desservis par le train de banlieue.

Un premier projet est donc une ligne vers Terrebonne et Mascouche, passant par l'île de Laval et venant se raccorder à la ligne Blainville, à la hauteur du boulevard Saint-Martin. La gare de destination de cette ligne serait la gare Lucien-L'Allier, située à l'ouest du centre-ville de Montréal. Il s'agit d'un projet qui comporterait un temps de parcours de 66 minutes. Il s'agit aussi d'un projet évalué au total à 47,9 millions de dollars pour trois départs par jour dans chaque direction: donc trois départs en période de pointe le matin et trois retours à la pointe du soir. Cet estimé des coûts est plus élevé qu'à l'origine en raison de certaines exigences du Canadien Pacifique pour faire circuler des trains de passagers sur cette voie.

Je crois utile ici de faire une parenthèse pour préciser que, dans le cas de Terrebonne et Mascouche, l'AMT a mis en service, en décembre 2002, et prolongé, en décembre 2003, une voie réservée entre le boulevard des Seigneurs, à Terrebonne, et le boulevard Marcel Villeneuve, à Laval, cette voie réservée permettant aux autobus et aux covoitureurs de circuler beaucoup plus rapidement sur ce tronçon. Quotidiennement, 1 500 personnes utilisent cette voie, et une phase II est prévue au PTI actuel de l'AMT afin d'allonger la voie réservée de 1,5 km sur le territoire de Laval. La mise en place de cette voie réservée constituait — la mise en place en 2002, là — constituait la première étape du plan d'action établi dès 2000 par l'AMT pour faciliter les déplacements dans cet axe.

Le deuxième projet de développement du réseau des trains de banlieue est une ligne desservant Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles et Repentigny. Cette ligne viendrait se raccorder à la

voie de la ligne Deux-Montagnes un peu au sud de la gare Montpellier, comme on peut le voir sur la carte, le train passant ensuite dans le tunnel ferroviaire sous le Mont-Royal pour terminer son trajet à la gare centrale, au centre-ville de Montréal. Il s'agit d'un projet évalué au total à 78,5 millions de dollars pour quatre départs quotidiens ou à 92 millions de dollars pour cinq départs.

Actuellement, ces deux projets, le projet de la ligne Mascouche-Terrebonne et le projet de la ligne Repentigny, sont présentés séparément dans le PTI de l'AMT, dans le PTI de 2005-2006. Toutefois, une alternative fait actuellement l'objet d'une étude particulière. Cette alternative pourrait, nous l'espérons, accélérer les choses, tout en étant plus intéressante en termes de coûts et en termes de niveaux de services pour les usagers.

Ce projet alternatif est montré sur la deuxième carte que vous avez à l'onglet VI. Il consisterait à desservir Mascouche et Terrebonne via la ligne de Repentigny en aménageant une voie ferrée dans l'emprise de la 640. Selon les premières simulations de ce projet alternatif, la durée du trajet jusqu'au centre-ville serait plus courte de 10 % par rapport au trajet initial qui contourne le Mont-Royal et qui utilise les voies du CP. La gare de destination ne serait plus la gare Lucien-L'Allier, mais serait la gare centrale, située, comme vous le savez, au coeur du centre-ville de Montréal. Les coûts d'immobilisations pourraient être semblables à ce qui est prévu pour les deux lignes séparées, mais les coûts d'exploitation d'une ligne unique, et, je précise, à cinq départs quotidiens, seraient nettement plus bas pour ce projet alternatif que pour les deux lignes séparées.

L'AMT étudiera en détail cette alternative au cours de l'année 2005. Dans l'intervalle, les discussions se poursuivent avec tant le CN que le CP pour que la planification des deux projets distincts, tel que prévu au départ, continue d'avancer de manière à ce qu'ils puissent se réaliser dans les meilleurs délais si le projet alternatif n'est pas retenu.

Il est important ici de préciser qu'à long terme l'AMT privilégie la gare centrale comme terminus pour tous les trains en provenance de l'est et de la Rive-Nord. Les études démontrent en effet que la ligne de Blainville, par exemple, serait plus populaire si le train se dirigeait à la gare centrale plutôt que de contourner la montagne par l'ouest et de finir son trajet à la gare Lucien-L'Allier, ce qui augmente de 10 minutes la durée du trajet. La gare centrale est aussi plus attrayante pour les usagers à cause de sa localisation et de ses liens avec le réseau souterrain de Montréal.

Regardons maintenant ligne par ligne quelques projets prévus au PTI. Je vous suggère de revenir au tableau de l'onglet V, aux pages 2 et suivantes, où on détaille ligne par ligne... Onglet V. C'est VI?

Une voix: C'est V, vous avez raison.

● (10 h 50) ●

M. Gauthier (Joël): V. Si vous allez à la page 2, vous voyez, là, c'est détaillé par chacune des lignes du réseau. Alors, sur la ligne Blainville, les principaux projets en termes d'amélioration du service sont: le prolongement du service vers Mirabel et Saint-Jérôme, un projet de 18 millions de dollars et dont nous espérons pouvoir débiter les travaux en 2005; l'ajout d'une gare à la hauteur de la rue Chabanel, à Montréal, afin de mieux

desservir ce secteur que la ville de Montréal cherche à revitaliser; l'aménagement permanent des gares temporaires de Sainte-Rose et du boulevard Saint-Martin, à Laval; l'ouverture en 2007 de la gare intermodale à la future station du métro Concorde, toujours à Laval.

Sur la ligne Delson-Candiac, des investissements importants ont été faits en 2004 pour prolonger la ligne jusqu'à Candiac. D'ailleurs, je vous annonce que le prolongement, l'ouverture du service se fera dans les prochains jours, là, dans les prochaines deux semaines. Le service s'effectuera jusqu'à Candiac. Alors, service qui s'effectuera dans les prochains jours, ce qui a eu aussi pour effet de faire passer de trois à sept le nombre de municipalités qui contribuent au financement de l'exploitation de cette ligne, établissant ainsi sa viabilité à long terme et permettant d'accroître le potentiel de développement de cette ligne-là, puisque la croissance démographique dans le secteur de Candiac est très importante.

Sur la ligne Deux-Montagnes, les principaux projets inclus dans le PTI 2005-2007 de l'AMT sont: l'acquisition de 22 nouvelles voitures électriques ou l'équivalent pour un montant de 105,6 millions de dollars, dont 53 millions d'ici 2007, afin d'accroître encore la capacité d'accueil sur cette ligne; l'étagement de la jonction de l'est et le doublement des voies entre les gares Roxboro et Bois-Francs afin de pouvoir augmenter la fréquence des trains; l'aménagement d'une gare régionale et d'un stationnement incitatif à la hauteur de l'autoroute 13 pour un montant de 3,7 millions de dollars; et l'aménagement d'une nouvelle gare régionale terminale et d'un stationnement incitatif à Saint-Eustache, près de l'autoroute 640, pour un montant de 6,2 millions de dollars.

Sur la ligne Mont-Saint-Hilaire, les principaux projets visent à réaménager de façon permanente la gare régionale intermodale de Saint-Hubert ainsi que de procéder à l'aménagement permanent des gares de Saint-Lambert, Saint-Bruno, Saint-Basile-le-Grand, McMasterville et Mont-Saint-Hilaire, pour des investissements totaux de 17,5 millions de dollars.

Enfin, sur la ligne Dorion-Rigaud, l'AMT prévoit plusieurs projets de consolidation comme la rénovation majeure de la gare Lachine, des stationnements additionnels à la gare Vaudreuil et la révision des voitures 700 acquises en 1988.

En ce qui concerne les projets d'équipements métropolitains... Voyons maintenant dans les projets au niveau des équipements métropolitains... Je vous invite toujours à aller à la page 4, 4 et suivantes du tableau de l'onglet V. Alors, 4 et suivantes, vous voyez le sous-titre *Équipements métropolitains*. Le PTI 2005-2007 comprend ainsi 41 projets totalisant 42,5 millions de dollars. Ce sont des projets de moins d'ampleur financièrement, mais tout aussi importants et efficaces pour améliorer la fluidité du réseau métropolitain de transport par autobus.

Au niveau des voies réservées et des mesures préférentielles, les principaux projets sont: l'aménagement de voies réservées dans l'échangeur Taschereau sur la Rive-Sud de Montréal, un projet réalisé pour environ la moitié à ce stade-ci et dont les phases IV et V restent à venir; la prolongation de la voie réservée de l'autoroute 25 sur 1,5 km sur le territoire de Laval; l'implantation de mesures préférentielles pour les autobus à l'intersection des rues Notre-Dame et Cathédrale, à Montréal, pour faciliter la desserte vers la Rive-Sud par la voie réservée

du pont Champlain; la remise en service de façon sécuritaire de la voie réservée sur le boulevard Pie IX, sujette cependant aux recommandations du coroner — vous savez sans doute qu'il y a une enquête du coroner qui s'est déroulée, en décembre dernier et en janvier, et nous sommes en attente; Mme la coroner est en délibéré; nous sommes en attente des recommandations du coroner — la mise en place des mesures préférentielles pour les autobus sur la rue Sherbrooke, à Montréal-Est; et la mise en place des mesures préférentielles pour les autobus sur la rue Notre-Dame, à Repentigny.

Il y a aussi le projet du Via-bus de l'Est. À court terme, ce projet, qui doit permettre la circulation d'autobus express métropolitains dans l'axe est-ouest, entre le bout de l'île et l'autoroute 25, a été suspendu temporairement par le conseil d'administration de l'AMT dans l'attente d'une analyse d'opportunité plus approfondie ainsi que de résultats de l'étude coûts-bénéfices et, le cas échéant, l'étude de projets alternatifs. Afin d'être efficace, ce projet doit être étroitement planifié avec le projet du réaménagement de la rue Notre-Dame, notamment pour ce qui est du tronçon situé entre Dickson et de Lorimier, qui est le secteur de congestion. En outre, ces coûts projetés sont passés — on parle toujours du Via-bus — sont passés de 26 à 40 millions de dollars et n'incluent pas certains éléments qui restent à être discutés, par exemple, avec la ville de Montréal au sujet de l'éclairage de la voie.

L'AMT a procédé aux fins de ce projet à l'acquisition de l'emprise du CN entre le bout de l'île et une partie allant jusqu'à Marien, puis ensuite on a loué une partie du CN... Alors, cette acquisition permet de protéger l'avenir du projet Via-bus dans cette emprise. Dans l'intervalle...

La Présidente (Mme Harel): ...qu'il reste trois minutes.

M. Gauthier (Joël): Je suis presque en conclusion.

La Présidente (Mme Harel): Très bien.

M. Gauthier (Joël): Je suis dans un secteur de la ville qui vous intéresse beaucoup, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Vous venez juste d'en parler, là.

M. Gauthier (Joël): Dans l'intervalle, la STM a présenté à l'AMT un projet transitoire de voies réservées et de mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame actuelle, sur toute la longueur du trajet, soit entre le bout de l'île et la rue Berri, dont le coût est actuellement estimé par la STM à 5 millions de dollars. Cette solution aurait l'avantage de faciliter le déplacement des autobus vers cet axe, y compris sur le tronçon congestionné, en attendant qu'un concept global de circulation dans l'axe Notre-Dame soit arrêté.

En conclusion, je crois que plusieurs éléments militent en faveur des projets proposés par l'AMT. Une partie d'entre eux consiste à consolider, pour le long terme, un service de trains de banlieue qui a démontré sans l'ombre d'un doute son pouvoir d'attraction auprès

des usagers. Il va sans dire qu'il s'agit d'un objectif prioritaire.

Une autre partie des projets a pour caractéristique de présenter un bon potentiel en termes de croissance de l'achalandage des transports collectifs dans la région métropolitaine. Je pense en particulier aux voitures de trains à deux étages, aux nouvelles lignes de trains de banlieue, aux voies réservées, aux stationnements incitatifs et aux mesures préférentielles à un coût attrayant. Ces projets ont aussi un impact relativement important sur la réduction de la congestion routière et des gaz à effet de serre, puisqu'ils desservent règle générale des populations éloignées du centre-ville et attirent donc des automobilistes vers le transport en commun.

Il est cependant fondamental de rappeler, en guise de conclusion, que le PTI de l'AMT se concrétise de tout temps selon les disponibilités budgétaires du ministre des Transports et selon les modalités du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. Dans cet esprit, l'AMT a consacré beaucoup d'efforts, au cours des derniers mois, pour stabiliser les coûts du projet du prolongement du métro vers Laval. La prévision de coût final est demeurée inchangée à 803,6 millions de dollars depuis février 2004, et le chantier suit son cours normalement. Cette stabilisation créera, nous l'espérons, une situation plus propice à de nouveaux engagements gouvernementaux à moyen et à long terme dans le cadre du programme d'aide.

Je voudrais aussi répéter devant la commission ce que j'ai dit, en décembre dernier, devant les membres de la Chambre de commerce de l'est de l'île de Montréal, à l'effet que l'est et le nord-est de la région métropolitaine sont les axes prioritaires en termes de projets de développement pour l'AMT au cours des prochaines années. Cela signifie que l'AMT considère que les disponibilités budgétaires pour le développement devraient être orientées dans cette direction en premier lieu.

Enfin, et je termine là-dessus, vous trouverez, aux onglets VII, VIII et IX du cahier, des renseignements complémentaires à notre présentation, soient des statistiques sur l'achalandage, le taux de ponctualité et le taux de satisfaction des usagers des trains de banlieue et, à l'onglet X, une liste extraite du PTI présentant les priorités de 2005. Je vous remercie de votre attention, et il nous fera plaisir maintenant de répondre à vos questions et d'échanger avec vous.

Document déposé

La Présidente (Mme Harel): Alors, merci, M. Gauthier. Merci pour cette présentation exhaustive. Je vous demanderais, avant que nous terminions nos travaux, à la fin cependant, là, de transmettre ce document de façon à ce qu'il soit considéré comme reçu au secrétariat de la commission.

Discussion générale

Alors, nous allons maintenant procéder aux échanges. M. le vice-président, député de Rivière-des-Prairies.

M. Tomassi: De LaFontaine.

La Présidente (Mme Harel): De LaFontaine.

• (11 heures) •

M. Tomassi: Il n'y a pas de problème. Alors, merci, Mme la Présidente, M. Gauthier de l'AMT et vos collègues. En tout premier lieu, je voudrais peut-être revenir un peu sur les remarques préliminaires de mon collègue député de...

La Présidente (Mme Harel): Gatineau.

M. Tomassi: ...Gatineau, et surtout celles du député de Beauharnois. Et je comprends pourquoi le député de Beauharnois est en faveur du transport en commun parce que, avoir vu son agressivité dans cette discussion, ça pourrait en faire un candidat idéal pour la rage au volant.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Tomassi: Mais je suis bien content qu'il soit ici puis qu'on parle de transport en commun.

Et je voudrais peut-être revenir dans ses déclarations où est-ce qu'il dit qu'il y a une certaine stagnation dans le domaine du transport en commun face à ce gouvernement dans ses politiques. Je veux seulement lui rappeler que, depuis les deux dernières années, c'est au-dessus de 600 millions de dollars qui ont été investis dans le transport en commun. Le Québec demeure toujours l'endroit au Canada où est-ce que le gouvernement provincial participe énormément au financement du transport en commun.

Oui, il y a des projets qui sont sur la table de l'AMT et de diverses sociétés de transport. Je ne voulais pas ouvrir la parenthèse, mais je vais l'ouvrir quand même parce que vous en avez fait un peu mention. Seulement le dossier du métro de Laval, avec les dépassements de coûts qu'il y a eu, si on aurait eu cet argent-là et l'investir ailleurs, il y aurait beaucoup de trains de banlieue qu'on aurait pu faire, de un. De deux, c'est bien beau, faire des annonces puis mettre des lignes en opération, sauf que, si ces lignes de transport de trains de banlieue, il y a des problèmes qui surgissent par la suite en termes d'efficacité, de pannes, et autres, on n'est pas plus avancé là. On éloigne les gens du transport en commun, surtout du train de banlieue.

Nous, dans l'est, avec ma collègue, ici, la députée de Pointe-aux-Trembles et avec votre collaboration que je voudrais faire part aussi et la collaboration de la STM, on a mis en place, le 11 et 12 avril prochains, une consultation justement sur le transport en commun, qui est une nécessité, hein? Parce que, si on regarde votre carte de tous les trains de banlieue et autres transports en commun, il y a une ligne. Il y a une ligne imaginaire sur l'île de Montréal: à l'est complètement, là, le nord-est, bien il n'y a pas de transport en commun. Il y a du transport en commun autobus; métro, trains de banlieue, ça n'existe pas.

Chez nous, c'est une heure et demie pour se rendre au centre-ville quand on part de chez nous. C'est quelque chose qui est impensable quand on est encore sur l'île de Montréal. Alors, je salue les efforts que vous faites puis je peux vous garantir que, nous, de ce côté-ci, là, je peux vous faire en sorte, faire en sorte que vos demandes vis-à-vis les instances gouvernementales... au

bureau, au cabinet du ministre, on puisse les entendre et puis mettre en fonction ces projets-là dans les plus brefs délais.

**Projet de ligne de trains de banlieue reliant
le secteur Repentigny-L'Assomption
au secteur Terrebonne-Mascouche**

Je voudrais vous poser une question puis, je pense, c'est tout nouveau parce que, jusqu'à maintenant, ça n'avait jamais... ça n'avait jamais fait surface. Dans vos cartes, à l'onglet VI, la deuxième carte qui parle du train de banlieue Terrebonne-Mascouche... Parce qu'il y a deux projets de trains de banlieue, hein? Il y a le train de banlieue de L'Assomption qui passe dans les deux plus beaux comtés de l'île de Montréal, Pointe-aux-Trembles et LaFontaine, et il y a l'autre, ouest, que c'est Mascouche, l'autre train de banlieue, Mascouche-Terrebonne qui s'en va vers Laval.

Là, vous prévoyez ici, une des propositions que vous faites, ce serait de, au lieu que le train de banlieue, celui de Mascouche-Terrebonne, puisse s'engager sur l'île de Laval, faire en sorte que les résidents de Terrebonne et Mascouche aillent du sens contraire et traversent la plus belle partie de l'île de Montréal, quitte à les faire revenir s'installer dans l'est de la ville de Montréal. Est-ce que c'est un projet qui est à l'étude présentement? Est-ce que vous avez des coûts? Vous en avez parlé un peu tantôt, mais je voudrais peut-être en savoir un peu plus.

Parce que là, veux veux pas, c'est quoi? C'est 90 millions, je crois, pour la ligne L'Assomption-Montréal et l'autre coût... je ne sais pas c'est quoi, l'autre coût de Mascouche-Terrebonne là. Si on met les deux ensemble, est-ce qu'on diminue les coûts? On fait d'un coup une pierre...

Une voix: D'une pierre deux coups.

M. Tomassi: D'une pierre deux coups. Exactement.

La Présidente (Mme Harel): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci de votre question, M. le député. Effectivement, ce n'est pas une proposition là — je veux juste nuancer ou préciser, là — ce n'est pas une proposition qu'on fait de joindre dans l'axe de la 640; c'est une étude qu'on fait actuellement et, oui, c'est un projet qui est sous étude.

Au niveau des coûts d'immobilisations, les estimés préliminaires que nous avons nous laissent entrevoir une équivalence au niveau des coûts. Cependant, cependant, au niveau des coûts d'exploitation du réseau, il est clair, clair qu'il y a des économies pour tout le monde. Parce que vous connaissez certainement la formule de financement qui existe aux articles 70 et suivants de la Loi sur l'AMT où les municipalités doivent contribuer pour 40 % des coûts d'exploitation. Ça, c'est ce qui est prévu dans la loi. Alors, le scénario qui est actuellement sous étude est un scénario qui laisse entrevoir des économies substantielles dans les coûts d'exploitation. Et c'est facilement compréhensible: au lieu d'avoir deux rames, il y a une rame. Alors, oui, c'est un scénario que nous étudions.

Vous me permettez un petit peu, juste pour être clair, en ce qui concerne ce scénario qui est à l'étude, le projet, les deux projets... Mais si je prends le projet Mascouche-Terrebonne, c'est un projet actuellement qui... le projet initial, c'est un projet dont le temps de parcours est de 66 minutes pour arriver à la gare Lucien-L'Allier, à l'ouest du centre-ville de Montréal, trois départs par jour, trois le matin, trois le soir, et c'est un projet qui se ferait avec du matériel roulant usagé qui serait remis en état. C'est ça, le projet qui a été présenté. Et les coûts d'exploitation évidemment devraient être partagés. Parce que la desserte se ferait avec Mascouche, Terrebonne et Laval, les coûts d'exploitation sont partagés seulement sur ces trois municipalités.

Le projet que nous étudions, projet que j'ai appelé alternatif, c'est un projet dont le temps de parcours est de 58 minutes vers la gare centrale, donc en plein coeur du centre-ville, avec cinq départs quotidiens, donc une offre de services qui est plus grande, arrivées à la gare centrale et dont, je répète, les coûts d'exploitation pour l'ensemble des municipalités seraient de beaucoup réduits.

La Présidente (Mme Harel): M. Tomassi.

M. Tomassi: Je vais laisser peut-être aussi à mes collègues... Non? Oui?

La Présidente (Mme Harel): M. le député de L'Assomption.

M. Tomassi: Merci beaucoup. Merci. Mais, pour revenir un peu à... Quand vous me dites «alternatif», puis ça, je veux que ce soit... ça ne met pas en... Je vous donne un exemple, là. Si le gouvernement décidait d'aller de l'avant avec un train de banlieue actuellement, le train de banlieue L'Assomption-gare centrale pourrait être mis en opération sans avoir ce train-là par la suite.

Si le gouvernement décide de dire: Oui, j'y vais avec celui de Mascouche, la boucle pour aller de Mascouche à aller atteindre celui de L'Assomption—centre-ville, ça n'empêchera pas non plus de mettre... Parce que, si je comprends bien, là, celui en étude, les rails ne sont pas là, c'est tout un processus autre qu'il y a à faire. Les travaux sont beaucoup plus énormes à faire que l'autre ligne, là.

La Présidente (Mme Harel): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Je comprends le sens de votre question, M. le député, mais évidemment il n'y a pas de formule magique. On peut construire une infrastructure. Une infrastructure... c'est assez simple, construire une infrastructure ferroviaire dans l'axe de la 640, mais, même si cette infrastructure-là n'existe pas aujourd'hui, ça ne veut pas dire que, demain matin, on serait capable d'offrir un service de train de banlieue vers Repentigny. Ça prend du matériel roulant. Alors, les deux peuvent se faire en même temps. On est assez confiant.

Mais je veux quand même préciser, puis que ce soit clair pour tout le monde, on n'a pas tourné la page sur deux lignes distinctes. On continue à travailler. On a eu encore des discussions récemment, le mois dernier,

en février, avec le Canadien Pacifique sur l'implantation, sur leur demande spécifique et finale pour l'implantation de la réhabilitation de l'emprise ferroviaire entre Mascouche et Laval. Mais on continue en parallèle à travailler, là, avec les projets, avec les projets tel que prévu au PTI, mais ce qu'on voulait vous dire ce matin, c'est qu'il y a une alternative sur laquelle on travaille, puis on y travaille sérieusement. Mais on travaille les dossiers de façon parallèle.

M. Tomassi: Merci.

La Présidente (Mme Harel): Merci. Alors, la parole est au député de Masson.

M. Thériault: Merci, Mme la Présidente. Alors, Mme Desmarreau, M. Carrette, M. Dorval, M. Gauthier, bonjour.

M. Gauthier, je sais que les écrits restent et les paroles s'envolent, et c'est pour ça que, comme député, je vous ai écrit en début février. Et ce que je me pose comme question aujourd'hui, c'est: Qu'est-ce que vous auriez pu m'écrire, que vous pouvez me dire aujourd'hui, que vous ne m'avez pas écrit?

Et je vais être très bref parce que, vous voyez, mes collègues vont questionner chacun leur ligne de train de banlieue. Pour la bonne compréhension du député de LaFontaine, je lui dirai, parce qu'il essayait de me convaincre d'une seule ligne, à savoir la ligne L'Assomption-Montréal, que ces deux lignes-là passent dans mon comté. La ligne Mascouche et la ligne de L'Assomption passent dans mon comté.

• (11 h 10) •

Toutefois, M. Gauthier, je suis un peu surpris, ce matin, parce que vous avez présenté un scénario qui n'est pas celui que vous nous avez annoncé à l'étude des crédits. Lorsque vous êtes venu dans la MRC des Moulins, vous êtes venu nous parler d'une connexion avec la station de métro Concorde dont le coût allait être beaucoup moindre que le 47 millions, nous disiez-vous, pour vendre cette option-là. Et pourquoi, ce matin, vous ne nous en parlez pas?

Et, en même temps, vous semblez nous dire que: Ah, il y a une connexion possible à la ligne de L'Assomption, mais que ça, ça ne va pas inféoder la ligne et le développement du train de banlieue de Mascouche à celle de L'Assomption-Montréal, au sens où... Le député de LaFontaine a quand même du flair, hein? Il vous a dit: Regardez, il y a déjà des infrastructures qui sont en place. Quand il n'y en a pas, d'infrastructures, par rapport à une ligne de train, on a beau dire: Regardez, ce n'est rien qu'un petit bout puis il va coûter à peu près la même chose... Vous êtes en train de nous dire, ce matin, qu'à partir du moment où les gens du milieu dirait: On est prêts à aller de l'avant là-dedans, effectivement tout cela va se faire simultanément et que les gens de la MRC des Moulins vont entrer en gare en même temps que les gens de L'Assomption. Mais quelle certitude pouvez-vous nous donner, ce matin, là-dessus?

Et, deuxième question: Pourquoi le... Dans votre tableau 3, le projet Mascouche-Montréal est un projet à l'étude pour fin d'autorisation. Et pourquoi, dans votre onglet, sur votre carte, il est classé nouvelle initiative et non pas comme celui de Saint-Jérôme, projet pour fin

d'autorisation? Est-ce seulement qu'une erreur ou un lapsus lié à votre volonté de connecter le parcours 640 à la ligne Repentigny?

La Présidente (Mme Harel): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci. Alors, je vais commencer par votre dernière question. Il ne faut pas voir de scénario derrière ça; c'est une erreur, là. C'est simplement une erreur. Nous, on travaille principalement avec le tableau, le tableau du PTI, là. Dans le tableau du PTI, ça m'apparaît assez clair. Alors, c'est un projet, là... Ce n'est pas une nouvelle initiative, là. C'est un projet qui est en cours d'autorisation.

Ceci étant, vous me permettrez, M. le député de Masson... parce que vous m'interpellez puis vous me rappelez certains passages, dans cette salle-ci, aux crédits et une rencontre qu'on a eue ensemble à la fin juin, je pense, avec les représentants de la MRC, où j'aurais, semble-t-il, évoqué une connexion vers le métro Concorde qui serait moins dispendieuse que d'amener les gens jusqu'au centre-ville de Montréal. Je vous dirai très sincèrement que je ne me rappelle pas avoir dit ça parce que la très, très grande majorité des coûts, pour ne pas dire plus de 80 % des coûts du 47,9 millions, là, pour desservir Terrebonne, Mascouche, Laval, puis ensuite se connecter à Saint-Martin et desservir la gare Concorde puis arriver jusqu'à la gare Lucien-L'Allier, là, la très, très grande majorité de ces coûts-là doivent être dépensés dans l'emprise entre Saint-Martin et Mascouche. Il y a tout près de — puis corrigez-moi, là, M. Dorval, là — mais il y a tout près de 30 ou 31 millions de dollars qui doivent être investis pour refaire l'emprise ferroviaire du Canadien Pacifique. Alors, dans le 47,9 millions de dollars, là, il y a ça, et ça, cette emprise-là, c'est refaire presque à neuf, là. Une emprise ferroviaire, là, c'est refaire des actifs qui vont toujours appartenir au Canadien Pacifique, de un.

De deux, il y a un 10 millions de dollars qui est prévu pour remettre en état des voitures usagées qui ont été achetées par l'AMT en 2003 et qui vont permettre à ces voitures usagées d'avoir une vie utile d'entre cinq et sept ans. Parce que, tantôt, on va certainement en parler, là, quand on investit dans du matériel usagé, des fois il y a des conséquences aussi, hein? Il faut... Bon. Alors, c'est ce que je voulais vous dire.

Donc, les coûts. Les coûts à la connexion Concorde ne sont pas moindres, parce que la très grande majorité des coûts, là, sont entre Saint-Martin et Mascouche-Terrebonne pour refaire l'emprise ferroviaire qui est la propriété et demeurera la propriété du Canadien Pacifique.

Ceci étant, le scénario alternatif dont on parle ce matin, là, il faut un peu comprendre dans quel contexte ce scénario alternatif là est regardé. Les études d'achalandage et simulations d'achalandage réalisées par le ministère des Transports du Québec et la STM — et ce sont les seuls au Québec qui ont le modèle pour réaliser ces études-là — démontrent que, depuis l'ouverture de la voie réservée dans l'axe de l'autoroute A-25, cette voie réservée-là draine une partie de la clientèle qui est en parallèle pour le train de banlieue, pour le train de banlieue dont on parle, là, le train de banlieue Mascouche-Terrebonne-Laval. Or, les résultats d'études d'achalandage

faites avec l'enquête origine-destination 1998, qui sont les derniers résultats qu'on possède actuellement — et comme vous je souhaiterais avoir les résultats de l'enquête OD 2003, cette simulation-là, mais on ne les a pas — démontrent que, si on implantait le train de banlieue dans l'axe de la 25, en parallèle avec la voie réservée, l'achalandage du train serait de 1 197 personnes par jour, 1 197 personnes par jour.

Évidemment, si vous me réferez à une lettre que vous avez puis dont on a déjà traité ici, aux crédits, qu'on a traité à l'effet qu'il y avait un potentiel de 5 600... N'oubliez pas que 5 600, là, c'est les passagers du matin puis les passagers du soir que vous devez diviser par deux. Non, mais, 5 600, là, ça fait en réalité 2 800. Or, on est passé de 2 800 à une étude de marché qui a été faite et non pas une simulation d'achalandage, à une étude de marché, on est passé de 2 800 avant l'ouverture de la voie réservée de la 25 à 1 197 aujourd'hui.

Alors, en joignant... Nous, ce qu'on s'est dit, puis on regarde le dossier, on s'est dit: Si on est capable de joindre les deux lignes de train de banlieue par cette connexion-là dans l'axe de la 640, un, il n'y aura pas de cannibalisation de la clientèle entre la clientèle de la voie réservée puis la clientèle qui est dans l'axe du train de banlieue, de un. De deux, on offre une capacité, une offre de services qui est de 66 % de plus que ce qui est dans le projet initial de trois départs. Là on passe à cinq départs par jour. On est capable de desservir les deux clientèles, les deux clientèles qui veulent aller vers le centre-ville de Montréal.

Alors, pour nous, c'est deux projets distincts. Puis je vous dis effectivement que, lorsqu'on s'est vus la dernière fois, en juin, ce projet-là, il n'était pas au stade de l'étude, mais c'est un projet qui a cheminé beaucoup et rapidement dans les derniers mois.

La Présidente (Mme Harel): Il va falloir — un instant — il va falloir...

M. Thériault: Il doit rester deux minutes.

La Présidente (Mme Harel): C'est ça. Il vous en reste... Oui. Pas tout à fait, parce que vous voyez le nombre de parlementaires ici présents. Alors, allez-y, M. le député de Masson...

M. Thériault: Est-ce que...

La Présidente (Mme Harel): ...et réponse et question, deux minutes.

M. Thériault: O.K. Je ne sais toujours pas pourquoi le scénario Concorde a été écarté, mais est-ce qu'il n'y avait pas un avantage pour les gens de débarquer à Concorde pour se rendre un peu partout sur l'île de Montréal en moins de 66 minutes, de un? Et je vous demanderais si les municipalités, dans le dossier de la ligne Mascouche-Laval-Montréal, est-ce qu'elles se sont finalement entendues sur le partage des coûts? Et si oui, j'aimerais ça qu'on puisse le dire. Et est-ce que le fait de mener une nouvelle boucle ça a été discuté avec les autorités de la MRC avant ce matin, là, avant cette annonce ce matin?

M. Gauthier (Joël): Dans un premier temps, M. le député, le scénario Concorde n'est pas écarté, là. J'ai dit puis je vais le dire très clairement, là: Les scénarios pour une desserte par train de banlieue pour les citoyens de Mascouche, Terrebonne, vers Montréal ou vers le réseau de métro de Montréal et le centre-ville de Montréal ne sont pas écartés, au contraire. Puis, je veux être clair là-dessus, là. On travaille en parallèle. Concorde n'est pas...

M. Thériault: Est-ce que ce n'est pas plus avantageux?

M. Gauthier (Joël): Non, parce que les coûts...

M. Thériault: Non, non. Est-ce que ce n'est pas plus avantageux au niveau du temps de transport que de partir de Mascouche, de se rendre à Concorde et de faire en sorte que les gens puissent se rendre sur l'île de Montréal via le métro là où ils doivent se rendre? Parce que, sinon, vous leur imposez un 66 minutes à une gare centrale où ils vont devoir se redéployer après.

La Présidente (Mme Harel): Alors, M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): ...gare centrale, M. Thériault, là, c'est 58 minutes et non pas 66, là. Quant au temps de parcours avec une desserte sur Concorde, je vais demander à M. Dorval, qui est spécialiste, là.

La Présidente (Mme Harel): Alors, M. Dorval, quelques minutes.

M. Dorval (Paul): C'est à peu près équivalent. Ça prend 66 minutes de Mascouche. Rendu à la gare Concorde, il reste à peu près 40 minutes. Il y a plus de 25 minutes, là, pour se rendre de Concorde à Mascouche en termes de temps de parcours. C'est le même trajet à partir de Concorde que la ligne Blainville.

La Présidente (Mme Harel): Alors, merci, M. Dorval. La parole est au député de... j'allais dire de Dubuc, en fait de La Prairie.

M. Dubuc: Merci, Mme la Présidente. M. Gauthier...

● (11 h 20) ●

Une voix: ...

Mise en service de la gare de Candiac

M. Dubuc: Pardon? O.K. Quelques questions, parce que je pense que le temps... on est un peu limité. Sur la question de... Je vais parler un peu de mon comté, la ville de Delson, la gare de Candiac. Je suis très heureux. J'aimerais donner un compte rendu un peu de l'ensemble, mais le temps va nous manquer.

Vous avez bien dit tantôt que la gare de Candiac, ça va avoir lieu, le départ ou la construction, à court terme? Pour les travaux de la gare à Candiac?

M. Gauthier (Joël): Les travaux à la gare...

M. Dubuc: De Candiac. Vous avez dit tantôt que...

M. Gauthier (Joël): Les travaux à la gare de Candiac sont presque terminés. Ils sont dans un état d'avancement, je vous dirais, à à peu près 98 %. Mais, quand on parle de gare, je veux juste qu'on soit clair, M. le député, on parle de quais, là.

M. Dubuc: Oui, oui. C'est sûr. Le départ.

M. Gauthier (Joël): On parle des stationnements incitatifs, de quais, de quais pour l'accès, et ces travaux-là sont terminés, je vous dirais, à 98 %. On prévoit une ouverture — tenez-moi-z-en pas rigueur, mais à quelques jours près — mais on prévoit une ouverture dans la première semaine ou la première dizaine d'avril.

M. Dubuc: O.K. Une autre question.

M. Gauthier (Joël): Le lancement, l'inauguration du prolongement de Delson à Candiac.

M. Dubuc: Oui. On a-tu parlé des coûts de 1,4 million ou si on a parlé des coûts de 3,7? Tantôt, là, les coûts de Candiac, les travaux qui se faisaient, c'était-u des travaux, une évaluation de 1,2 million ou 1,4 million?

M. Gauthier (Joël): Oui, je pense. De mémoire, c'est 1,88. Non, 1,488. De mémoire.

Acquisition de voitures à deux étages pour des trains de banlieue

M. Dubuc: Sur la question des trains à deux niveaux, je trouve que ça, c'est une idée qui est très, très, très... vraiment intéressante parce que, à ce moment-là, il va y avoir moins de voitures puis à ce moment-là c'est... À Delson, y a-tu des... avoir des voitures à deux niveaux? J'ai-tu compris ça tantôt ou...

M. Gauthier (Joël): Oui. M. le député, si...

La Présidente (Mme Harel): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Excusez-moi, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Très bien. Allez.

M. Gauthier (Joël): M. le député, si vous allez au PTI 2005-2007, le document qu'on vous a remis, si vous allez à la page 15... si vous allez à la page 15 de ce document-là, vous allez constater: *Accroissement de la capacité d'accueil des trains — Acquisition de voitures neuves*. Alors, je veux juste vous lire la première phrase: «Suite au développement de trois nouvelles lignes de trains de banlieue (Blainville, Mont-Saint-Hilaire et Delson) et à l'accroissement de la clientèle[...], les 80 voitures usagées» doivent être remplacées par des voitures à deux étages. Alors, oui, on parle de voitures à deux étages, notamment pour la ligne qui dessert votre région, mais aussi pour la ligne de Blainville et la ligne de Saint-Hilaire.

M. Dubuc: Merci. Je peux-tu en avoir une autre?

La Présidente (Mme Harel): Oui. Alors, M. le député de La Prairie.

M. Dubuc: Je vais donner quelques petits commentaires. C'est sûr que, nous, le train de banlieue, dans le comté, c'était toujours dans les projets pilotes qui étaient renouvelés à tous les six mois. On a fait une entente. Il y avait toujours trois villes. Ça comprenait Delson, Saint-Constant, Côte-Sainte-Catherine. Il y a eu une entente signée, écrite avec sept villes, avec un projet pilote. Ça demeure toujours dans les projets pilotes — corrigez-moi si je fais erreur — sur une échelle de cinq ans.

Ça, c'est un côté positif sur le côté de notre comté. Puis le pourquoi... Parce que c'est sûr qu'il y a des villes... Moi, j'ai rencontré les villes, les maires un par un — M. Gauthier, je pense qu'il est au courant de ce dossier; il a travaillé très fort dans ce dossier-là. C'était de convaincre l'idée des gens de s'impliquer à payer. Parce que, si les villes ne s'impliquaient pas à payer, ils manquaient de sous puis on n'avait pas le moyen de garder le train de banlieue dans le comté.

J'avais un travail à faire dans ça qui n'était pas facile puis je disais... Les villes, les maires, ils disaient: Bien, écoute, Jean, on a deux usagers qui prennent le train; on ne peut pas se permettre de payer. C'est un petit peu la réponse qu'ils nous donnaient. La seule façon que j'ai pu les convaincre de s'impliquer de cette façon-là, c'est toujours la question de dire: Il va y avoir moins de voitures qui vont prendre la route, il va y avoir moins de voitures qui vont prendre le pont, puis ça va dégager le transport en voiture, puis ça va impliquer les gens avec une gare de Candiac. Ça, c'est encore très important. Les gens vont avoir un endroit, encore un de plus, parce qu'il y avait Delson, Saint-Constant et Côte-Sainte-Catherine. Là, on va en avoir une à Candiac.

Ça fait que l'avantage que les villes sont toutes impliquées dans ça, c'est qu'il y avait un côté positif, puis je crois que c'est important pour le comté, dans mon comté puis la ville de Delson, le train de banlieue. Ça fait que je tiens à féliciter M. Gauthier parce qu'il a travaillé très fort dans ce domaine-là. Merci.

La Présidente (Mme Harel): Alors, merci, M. le député de La Prairie. La parole est au député de Verchères. Je rappelle que, du côté... De Borduas.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Harel): Voilà! Borduas. Je rappelle que, du côté de l'opposition, il y a beaucoup de demandes de parole. Alors, il faudrait... questions-réponses en cinq minutes.

Amélioration des services sur la ligne de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire

M. Charbonneau: Alors, merci, Mme la Présidente. Je vais aller rapidement. Par rapport aux problèmes qu'on a connus, cet hiver, là, sur la ligne Saint-Hilaire et Montréal, si je comprends bien, les solutions qui éventuellement régleraient la problématique des gens qui sont debout puis des retards qui sont à la fois causés par les difficultés de fonctionnement des aiguillages et par

des déficiences au niveau de la qualité des locomotives, c'est un accroissement de la capacité d'accueil. J'essaie juste de comprendre finalement... Ça, c'est inscrit dans *Nouvelles initiatives*, et vous avez chiffré l'accroissement de la capacité d'accueil des trains, pour l'acquisition de 26 voitures à deux niveaux puis de 10 locomotives.... Je regarde le total, c'est 120 millions: 79,6 puis 39,6. Alors...

Puis pourtant, dans *La Presse*, ici, du 7 mars, selon les documents de l'AMT — donc le journaliste de *La Presse* avait eu accès aux documents de l'AMT, peut-être même des entrevues, je ne sais pas — là, on parlait de nécessité de 310 millions d'ici cinq ans, et, de cette somme-là, on disait: «Au moins 225 millions serviront seulement à l'acquisition des locomotives et de voitures neuves.»

Alors, j'essaie de concilier, là: C'est-u 120 millions ou 225 que ça nous coûterait pour avoir les équipements qui apporteraient des solutions aux problématiques que l'on vit actuellement?

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, M. le député...

M. Charbonneau: Ça, c'est la première. Puis l'incidence à ça, c'est... C'est quoi, le temps, là? C'est-à-dire, là, vous avez inscrit ça dans *Nouvelles initiatives*. Puis, quand on regarde, avant *Nouvelles initiatives*, il y a *Projets à l'étude pour fins d'autorisation* puis *Projets autorisés*. Ça veut dire que, là, on est au troisième niveau? Et, si on n'est pas au troisième niveau, à quel niveau sommes-nous?

Puis, d'autre part, bien, on dit aussi, dans l'article, là, que finalement le ministère des Transports n'a pas encore réagi. Depuis l'automne 2004, vous avez finalement signifié des besoins au gouvernement, au ministère des Transports, puis il n'y a pas eu encore de réponse. Alors, moi, je veux avoir la précision sur la nature des coûts, les échéanciers, puis où est-ce qu'on en est effectivement dans le processus d'autorisation ministériel et politique, là.

M. Gauthier (Joël): Merci pour votre question.

La Présidente (Mme Harel): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Excusez-moi, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Non, allez, allez, allez.

M. Gauthier (Joël): Dans un premier temps, je veux juste souligner, pour les gens de votre région, de votre circonscription, puis les gens de la Rive-Sud aussi, du comté de Mme Vermette, là, on a connu un mois extrêmement difficile, au mois de février, sur la ligne Mont-Saint-Hilaire. Le taux de ponctualité... Là, vous l'avez à l'onglet VIII, là, le dernier tableau, là. Le taux de ponctualité était à 86,25 %, et ça, pour nous, là, c'est inacceptable. On s'est excusés auprès de la clientèle, mais, depuis ce temps, on a posé des gestes dans l'amélioration de la qualité auprès de... évidemment des gens de l'AMT, mais des gens de notre exploitant, le sous-traitant qui exploite la ligne, le Canadien National. Mais je veux publiquement le dire, le souligner, là, c'était inacceptable, et on comprend la frustration qu'il a pu y avoir chez les

usagers de cette ligne-là et on a posé des gestes. Vous nous avez d'ailleurs écrit, puis on a posé des gestes. Ça va bien, là, mais on aimerait ça que ça aille mieux, là, mais... On a un taux, en mars, là, de 97 %, au niveau de la ponctualité.

Ceci étant dit, vous faites référence à un article qui a été publié dans *La Presse*, je pense, début mars, là...

M. Charbonneau: Bien, j'essaie de concilier, dans le fond...

M. Gauthier (Joël): Oui.

M. Charbonneau: ...ce que vous nous avez dit ce matin, les documents que vous nous présentez...

M. Gauthier (Joël): Tout à fait.

M. Charbonneau: ...puis ce qui était là et qui, selon l'article, référerait aussi à des documents de l'AMT, là.

M. Gauthier (Joël): Bien, je sais que vous avez beaucoup de respect pour les journalistes, ayant été vous-même un ancien journaliste, là, mais le 310...

M. Charbonneau: J'ai aussi un regard très critique sur mes anciens collègues.

La Présidente (Mme Harel): ...j'apprécierais, là, qu'il n'y ait pas de dialogue. M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Le 310 millions, même nous, on a essayé de le réconcilier avec le PTI 2005-2007, puis on n'arrive pas à 310 millions. Je pense que le 310 millions vient d'une entrevue que j'ai donnée en septembre dernier, où je parlais des besoins de maintien du patrimoine qui étaient à 310 millions.

Ceci étant, si on revient à ce qu'il y a dans les documents de l'AMT, dans le PTI de l'AMT, il y a effectivement près de 120 millions pour des locomotives et des voitures à deux étages pour l'accroissement de la capacité d'accueil. Il y a aussi 105 millions qui est prévu pour l'acquisition de voitures pour la ligne de Deux-Montagnes. Alors, quand on fait le total de l'ensemble des voitures neuves que l'AMT souhaite obtenir, là, il faut rajouter aussi les sommes prévues pour la ligne de Deux-Montagnes.

M. Charbonneau: Mais juste pour la ligne Saint-Hilaire, ça coûterait combien?

M. Gauthier (Joël): Bien, pour la ligne Saint-Hilaire, regardez, c'est 39 millions pour les locomotives, alors mettez... divisé en deux, alors 39, 40, admettons, ça fait 20, plus les voitures à deux...

M. Charbonneau: ...voitures à deux étages.

M. Gauthier (Joël): ...il n'y avait pas de ça chez vous, là.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Borduas, vous avez pourtant l'habitude de demander la parole à la présidence.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Harel): Alors, je l'apprécierais.

M. Charbonneau: J'essaie de raccourcir le temps, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Je l'apprécierais. Oui.

M. Gauthier (Joël): Alors, je vous dirais environ 47 millions. Environ, là.

M. Charbonneau: Pour les deux.

M. Gauthier (Joël): Oui.

M. Charbonneau: Et ce que je vous disais... Madame... Alors donc, 47 millions. Et où en est-on dans le processus d'approbation puis de priorisation, là?

M. Gauthier (Joël): Bien, évidemment, j'en faisais part dans nos remarques préliminaires, il y a un processus. Nous, notre conseil d'administration a adopté le PTI en novembre dernier. Le PTI prévoyait ces nouvelles voitures-là, les locomotives, alors vous constatez que ce n'est pas un problème qui, pour nous, là... Ce n'est pas un problème qu'on a appris le 7 mars dernier, là.

M. Charbonneau: Non, non. Je comprends.

● (11 h 30) ●

M. Gauthier (Joël): C'est un problème qui a été identifié. Le PTI a été envoyé au ministre des Transports puis il doit être intégré en tout ou en partie dans le PTI du MTQ qui, lui, doit être défendu auprès du Conseil du trésor.

Nous, on est assez confiants. Je ne vous cacherai pas qu'on est assez confiants de convaincre le ministère des Transports et, par ricochet, le Conseil du trésor de faire les investissements dans le réseau de trains de banlieue. La flotte du réseau, la flotte est vieillissante, les équipements qui circulent... Elle est en bon état et sécuritaire, mais les équipements qui circulent sur le réseau de trains de banlieue, c'est des équipements qui ont été mis en service en 1967 et 1976, donc des équipements qui arrivent à la fin de leur vie utile. Nos trains sont bondés. On vit une problématique, une problématique; on est victimes de notre succès. Les trains sont bondés, et il faut accroître la capacité d'accueil. Alors, il y a une énorme pression qu'on sent, sur le terrain, des usagers, des organismes, des députés. On le sent de partout. Il faut qu'il y ait des gestes qui soient posés. Et à cet égard-là le PTI 2005-2007, en identifiant le problème, en le ciblant, fait en sorte que, nous, on est assez confiants. Mais ne prenez pas pour acquis que, parce que c'est marqué *Nouvelles initiatives*, que c'est classé n° 4 dans notre tableau, qu'il y a quatre échelons à passer avant.

M. Charbonneau: O.K. C'est quoi, les échelons?

La Présidente (Mme Harel): Non. Je vous remercie. La parole est maintenant au député de Portneuf. C'est ainsi. D'autres peut-être pourront reprendre cette question. M. le député de Portneuf.

Services de transport public dans les secteurs est et nord-est de Montréal

M. Soucy: Merci, Mme la Présidente. Alors, à la lecture d'un rapport qu'on nous a remis sur les faits saillants de l'achalandage — ça a été déposé en 2003, mais il s'agissait d'achalandage pour 2002 — on voit qu'il y a une croissance de 0,5 %, 2002-2003, sur l'achalandage global au transport en commun. On voit aussi que globalement le type de transport qui a le plus progressé, c'est celui, comme il a été dit à quelques reprises, ce matin... c'est vraiment les trains de banlieue où, là, il y a une augmentation. On avait prévu 5 %, puis finalement l'augmentation a été de 8 %. Donc... Puis par contre il y a une diminution d'achalandage au niveau du métro.

Et là je regarde le plan triennal d'immobilisations que vous avez déposé, puis je regarde... je fais le parallèle entre celui... en ce qui concerne le transport par autobus et par train, puis je regarde aussi la carte qui nous dit que, dans le secteur est de Montréal, on développe... on semble vouloir, au niveau de l'immobilisation, avantager le système par autobus plutôt que par train. Est-ce qu'il y a une étude d'achalandage qui fait en sorte que les clientèles, qui sont plus pauvres dans l'est, sont plus attirées par l'autobus que par le train? J'aimerais ça qu'on m'explique pourquoi, dans le secteur est de Montréal, les immobilisations au niveau du train semblent moindres que celles qui concernent l'autobus, transport par autobus?

La Présidente (Mme Harel): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, Mme la Présidente. Un, il existe des emprises ferroviaires dans l'est de Montréal. Il en existait au sud, bien qu'il y ait une certaine partie qui a été démantelée. Il en existe au nord. Je pense que... et je vous dirai, là, c'est une opinion purement personnelle, mais, quand on regarde les gestes qui ont été posés, dans les 10 dernières années, sur l'établissement de nouveaux équipements métropolitains ou de nouveaux équipements de transport collectif, il semble qu'il y a une priorité qui a été mise dans l'axe nord-sud ou sud-nord, peu importe, et que ça pourrait s'expliquer par la congestion sur les ponts à Montréal, les ponts de la Rive-Sud, l'accès de la Rive-Sud vers Montréal et l'accès aussi de la Rive-Nord vers Montréal, où il y a l'autoroute 13, il y a le pont Lachapelle, il y a la 15, ensuite il y a le pont Pie IX, il y a le pont Papineau.

Alors, je pense que c'est pour améliorer et désengorger ces axes de congestion là qu'une priorité aurait été mise, mais, je vous dis, c'est une opinion purement personnelle, mais je regarde les gestes qui ont été posés dans les 10 dernières années. Moi, je vous dis, la position de l'AMT, on l'a énoncée très clairement en décembre dernier. On est allés à la Chambre de commerce de l'est de l'île de Montréal puis on a dit: Bon, on est heureux des équipements qui se sont multipliés au cours des 10 dernières années, des équipements métropolitains dans les axes nord-sud ou sud-nord, mais, pour nous, 2005 et suivants, la priorité doit être mise dans le secteur est et nord-est de Montréal parce qu'il y a une déficience, il faut le reconnaître.

Au niveau de la desserte en services de transport en commun, je dirais même au niveau de la desserte,

point, pour les services de transport, il y a une déficience qui est très claire dans ce secteur-là de la ville ou dans ces secteurs de la ville.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Portneuf.

Différences entre le système léger sur rail et le train de banlieue

M. Soucy: Une petite question technique, n'étant pas très familier avec le transport par train: Vous avez deux options, soit le train de banlieue et gare et le train léger, pouvez-vous me faire la différence, pour ma compréhension?

M. Gauthier (Joël): Oui. Vous faites référence à une carte en particulier?

M. Soucy: Bon, bien, la carte du réseau de trains de banlieue.

M. Gauthier (Joël): Le train de banlieue, c'est un mode qu'on appelle un mode lourd, qui dessert sur une distance, là — ça dépend de la longueur de la ligne — environ une cinquantaine de kilomètres, qui dessert des clientèles, qui généralement a entre huit et 10 voitures. Donc, si on met une centaine de personnes par voiture — ou 175 personnes si on parle de deux étages — la capacité d'accueil d'un mode lourd, là, n'est pas la même, puis les distances parcourues.

Les trains légers, il y a deux projets qui sont actuellement à l'étude par l'AMT. Il y a une desserte par un train léger dans l'axe parallèle du pont Champlain sur l'estacade, là, qui relierait... Il y a un immense stationnement incitatif, dans le secteur Brossard, qui s'appelle Chevrier, qui a 2 000 places de stationnement incitatif offertes gratuitement tous les jours. Et il y a une construction d'une voie réservée dans le centre de l'autoroute 10 qui est en train de se faire, là, qui est presque complétée, là. Alors, le train léger partirait de Chevrier, arrêterait à une station Panama, qui est autoroute 10 et boulevard Taschereau, et ensuite prendrait... Il y aurait construction d'une infrastructure pour traverser le fleuve, la voie maritime, qui se joindrait à l'estacade, pour ensuite aller vers... On tournerait à l'île des Soeurs puis on irait vers la gare centrale. Or, ça, c'est le projet qu'on appelle le projet SLR, où l'AMT est mandataire de Transports Canada et de Transports Québec pour faire des études. Les études sont presque terminées. On devrait être en mesure de rendre public le projet de train léger... Alors ça, c'est le premier projet qui est à l'étude.

Le deuxième projet qui est à l'étude, c'est une desserte par train léger dans l'axe de l'avenue du Parc, à Montréal. Donc, de la rue Jean-Talon aller jusqu'au boulevard René-Lévesque où il y a actuellement une desserte d'autobus métropolitaine exploitée par l'AMT mais d'autobus aussi usuels et réguliers de la Société de transport de Montréal. C'est un des corridors où, en achalandage d'autobus à Montréal, qui est le plus achalandé pour ne pas dire le plus... je ne dirais pas le plus achalandé mais un des plus achalandés. Et il y a une étude qui se fait pour un train léger qui est un peu un tramway. Dans ce cas-là, on parle plus d'un tramway:

les voitures sont plus courtes, et on embarque plus de monde qu'un autobus régulier mais jamais comme un train de banlieue.

La Présidente (Mme Harel): Alors, c'est complet, M. le député de Portneuf?

Taux d'utilisation des stationnements incitatifs

M. Soucy: J'aurais peut-être une courte question au niveau de l'achalandage des stationnements incitatifs. Est-ce qu'on a des résultats sur l'occupation?

M. Gauthier (Joël): Oui. Vous les avez.

M. Soucy: On l'a?

M. Gauthier (Joël): Vous les avez en annexe au *Budget d'exploitation*.

M. Soucy: O.K. Dites-moi simplement la page, puis je vais m'y référer.

M. Gauthier (Joël): À partir de la page 57, en ce qui concerne les... Oui, 57 à 60, document *Budget d'exploitation*.

M. Soucy: O.K. Merci.

La Présidente (Mme Harel): Alors, merci, M. le député de Portneuf. La parole est à la députée de Prévost.

Projet de prolongement de la ligne de trains de banlieue Blainville

Mme Papineau: Je vous remercie beaucoup, Mme la Présidente. Madame, messieurs. M. Gauthier, vous savez sans doute que je vais vous parler du train de Blainville, un succès incontesté depuis ce temps: taux de croissance, 100 %; capacité assise atteinte depuis 2000; achalandage de la couronne nord en période de pointe qui arrive en deuxième. 78 % des gens qui prennent le train sont des travailleurs et des étudiants. Le ratio d'auto-financement pour le train de Blainville qui était, en 1997, de 48 %, qui est passé... Moi, j'avais 64 % mais je vais dire 63 %, vous avez 63,8 % en 2004, qui est quand même un franc succès. En fait, c'est un succès sur toute la ligne.

Les citoyens de mon comté bien sûr ont payé jusqu'à présent près de 7 millions, hein, et ils n'ont toujours pas de train. Je vais vous avouer que ça commence à grogner, chez nous, surtout, là. Il semblerait qu'il y aurait une augmentation de tarif parce qu'on va passer à la zone 6, si je comprends bien, et... Bon. On paie, mais je pense que, mes citoyens, ça ne les dérange pas de payer en autant que le train se rende à Saint-Jérôme. Mais là vous m'avez dit tantôt... Et ça fait trois fois, là, en 2003, avec M. Marcoux... L'année passée, c'est à vous que j'avais posé la question. Cette année, je vous la repose encore. Et vous me dites que c'est toujours dans vos cartons, le prolongement de la ligne Blainville—Saint-Jérôme.

Mais je voudrais savoir: Ça prend combien de temps pour construire et installer les rails puis la mise en marche par le CP? Parce que, bon, vous savez que je travaille avec beaucoup de gens chez nous, et depuis déjà plusieurs années, pour que le train arrive à Saint-Jérôme, et on me dit que ça prend au moins six mois pour faire l'installation de ces rails-là. Et, moi, j'ai peur que, si vous me dites ça, c'est qu'encore, en 2005, on n'aura pas le train à Saint-Jérôme, ça va être encore reporté d'un an. Et, dans votre texte, quand vous dites: Nous espérons pouvoir débiter les travaux en 2005, là, j'ai un peu tiqué quand j'ai entendu le mot «espérer». J'aurais aimé ça que vous me disiez: Nous allons amener le train de banlieue à Saint-Jérôme en 2005. Alors, moi, je voudrais savoir si c'est six mois ou en tout cas... On est rendus au mois d'avril, hein, la semaine prochaine.

• (11 h 40) •

Est-ce que la commande est passée? Et est-ce que le gouvernement vous a donné le O.K. ou en tout cas est-ce que vous avez... Est-ce qu'au budget ça va y être, cette fois-ci?

Vous comprendrez qu'aujourd'hui, là, il y a bien des gens qui nous écoutent puis que... Mes citoyens savent, aujourd'hui, que je serai devant vous et que je vous poserai la question. Puis, Mme la Présidente, je voudrais juste vous mentionner la présence des gens d'Accès-Nord, aujourd'hui, avec qui je travaille pour ce train de banlieue, avec ma population au complet. C'est des bénévoles, hein? Vous savez que c'est des bénévoles, hein, qui font ça, mais qui ont le transport en commun... toute la région des Laurentides, hein, je dois vous dire. Vous voyez le succès du train de Blainville. Alors, j'aimerais ça vous entendre avec votre mot «espérer», là, dans votre témoignage. Et c'est quoi, là? Est-ce que c'est vraiment six mois pour installer ces rails-là?

La Présidente (Mme Harel): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, Mme Papineau. Merci de votre question, là. Je pense qu'on va être en mesure peut-être de clarifier les choses et de faire le point. Je profite de l'occasion pour saluer les gens de l'Accès-Nord qui sont ici, qui travaillent très fort dans le dossier du transport en commun, mais qui, depuis 15 mois, n'ont pas demandé de rencontre avec le président de l'AMT pour connaître notre position dans le dossier de Blainville. Je trouve ça particulier, là, mais réellement je suis heureux de les voir ici.

Dans un premier temps...

La Présidente (Mme Harel): Vous aurez peut-être l'occasion de vous rencontrer tantôt.

M. Gauthier (Joël): Alors, dans un premier temps, au niveau du processus d'autorisation, là, juste vous expliquer la façon... nos remarques préliminaires l'expliquent, là: l'AMT n'entreprendra pas de travaux tant et aussi longtemps qu'il n'est pas autorisé par le ministre des Transports.

Et je vous rappellerai que, lorsque la Vérificatrice générale du Québec a remis son rapport dans le dossier du métro de Laval, un des reproches qui avait été fait à l'AMT, c'est qu'on avait commencé les travaux avant d'avoir reçu l'autorisation écrite ministérielle. Alors, les

travaux avaient été annoncés par le ministre de l'époque, en mars 2002, je pense, et ce n'est qu'en mai 2002 que la lettre avait été envoyée. Puis un des reproches que le Vérificateur général nous a fait, c'est: Vous n'étiez pas autorisés à entreprendre les travaux tant que vous n'aviez pas d'autorisation ministérielle. Alors, juste préciser ça.

L'autre chose que je voulais vous dire aussi, puis vous me permettez de faire la précision au niveau de l'augmentation de tarifs en zone 6, là, je veux juste vous dire, puis je veux que ce soit clair pour les gens, là, les citoyens de Blainville qui utilisaient le CIT Blainville pour se rendre au train, l'an dernier, puis l'année précédente, puis l'année... payaient déjà une zone 6. Mais un automobiliste qui, lui, prenait son auto pour s'en aller au train payait une zone 5. Ça fait qu'on a harmonisé les tarifs, là, pour régler cette iniquité. Ça coûtait plus cher pour un citoyen qui utilisait le transport en commun de prendre le train à Blainville qu'un automobiliste. Alors, je veux juste... je voulais juste le préciser.

Ceci étant, au niveau des travaux, des travaux pour la réalisation, là, à partir du moment où il y a une autorisation ministérielle, le prolongement du train vers Saint-Jérôme, je passerais la parole à M. Dorval, qui est le spécialiste au niveau technique, à savoir combien ça prend de temps installer la voie et faire la mise en service.

La Présidente (Mme Harel): Alors, il faudra que ce soit rapide, M. Dorval.

M. Dorval (Paul): D'accord. La durée des travaux essentiellement, ça dépend des saisons de construction. Évidemment, on sait que, l'hiver, on ne peut pas faire des travaux d'infrastructure. Ça prend deux saisons. D'abord, il faut commander les matériaux. C'est assez long. Les délais de livraison au niveau des équipements ferroviaires sont assez longs. Et ensuite procéder à la réhabilitation de la voie dans une période estivale, automne. Alors, dépendamment de quand est-ce qu'est la décision, si on manque un été, il faut rattraper l'autre été suivant. Alors, c'est extrêmement difficile de prévoir à ce stade-ci.

La Présidente (Mme Harel): Merci. Dernière et très courte intervention, Mme la députée de Prévost.

Mme Papineau: Non, non. Ça va, il vient de répondre, là.

M. Gauthier (Joël): ...si vous me permettez.

La Présidente (Mme Harel): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Donc, Mme la députée, en réalité, là, ça veut dire: à partir du moment où on a une autorisation ministérielle, c'est entre 18... c'est à peu près entre 18 et 24 mois.

Mme Papineau: 18 et 24...

M. Gauthier (Joël): Pour la mise en service.

Mme Papineau: Pour la mise en service.

M. Gauthier (Joël): Pour la mise en... Ce qui ne veut pas dire que, dans l'intervalle, on ne pourra pas ajouter de la capacité d'accueil sur la ligne de Blainville, parce qu'effectivement c'est un succès, puis il n'y a pas de place. Puis actuellement, ce qu'on travaille, puis on l'a dit dans nos remarques préliminaires, c'est d'accroître la capacité d'accueil sur Blainville, réduire le temps de parcours et prolonger vers Mirabel et Saint-Jérôme.

La Présidente (Mme Harel): Merci, M. Gauthier. La parole est maintenant à la députée de Pontiac.

Mme L'Écuyer: Merci, Mme la Présidente. M. Gauthier, madame, messieurs. Je ne suis pas une experte de transport en commun parce que je viens d'un milieu rural, et vous comprendrez que les métros, les autobus et les trains légers ne font pas nécessairement partie de nos préoccupations, même si je comprends un peu la situation avec laquelle la ville de Montréal est confrontée. Je vais m'en tenir peut-être un peu petit plus au financement et de cette façon-là je ne mettrai pas les pieds dans les plats au niveau technique.

Transfert aux municipalités de la taxe fédérale sur l'essence

Dans votre *Budget d'exploitation*, votre financement, il y a une partie qui vient de la remise gouvernementale provenant des automobilistes avec la taxe sur le litre d'essence. On sait qu'actuellement il va y avoir un transfert de la taxe du fédéral sur l'essence via les villes. On sait aussi que les grandes villes se préparent et ont déjà fait leurs doléances. Est-ce que l'AMT est partie prenante de ces discussions-là et est-ce qu'elle va avoir droit à recevoir de ces montants-là qui vont être déferés du fédéral vers les municipalités? Ça, c'est ma première.

La Présidente (Mme Harel): Merci, M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Mme Desmarteau.

La Présidente (Mme Harel): Oui. Bonjour, Mme Desmarteau.

Mme Desmarteau (Céline): Bonjour. Alors, ce que je peux vous répondre, c'est qu'actuellement ce qui est à l'étude, c'est des transferts de revenus ou de taxes du fédéral vers les municipalités. Ça devrait passer par le provincial avec un organisme où, nous, on fait une représentation pour essayer que, du côté du financement des immobilisations, l'AMT soit bien écoutée. Parce que le problème de l'AMT en termes de financement actuellement, c'est beaucoup plus le financement des projets d'immobilisations que la partie exploitation parce qu'actuellement, dans l'exploitation, nos sources dédiées, qui sont la taxe sur l'essence et les droits d'immatriculation, couvrent normalement, essentiellement, nos activités et la redistribution aux organismes de transport.

Alors, les discussions doivent se faire avec les organismes provinciaux, en fait le gouvernement du Québec, pour qu'on puisse éventuellement — je crois qu'actuellement l'AMT n'était pas inscrite dans la loi pour les infrastructures — qu'on soit, nous aussi, partie

prenante et pouvoir éventuellement participer au financement pour nos immobilisations.

La Présidente (Mme Harel): Mme la députée de Pontiac.

Augmentation des tarifs de transport en commun

Mme L'Écuyer: Merci. Il y a eu une augmentation des tarifs, là, au niveau du transport en commun. Ce que je voudrais savoir: Est-ce que les objectifs d'autofinancement sont les mêmes pour l'ensemble des lignes — on appelle ça, oui, des lignes, des lignes de transport — ou s'il y a des variantes? Parce qu'on sait que vous voulez autofinancer. Et j'écoutais tantôt la députée de Blainville — c'est ça, le comté...

La Présidente (Mme Harel): De Prévost.

Mme L'Écuyer: ...de Prévost, ah bon — qui disait, je pense, que vous autofinancez à 63 % votre ligne. Mais est-ce que c'est ce que vous visez pour l'ensemble des lignes, ou bien la majoration des taux d'utilisation est en fonction des endroits, ou est-ce que c'est uniforme à la grandeur de la ville ou de l'achalandage?

La Présidente (Mme Harel): M. Gauthier.

Mme Desmarteau (Céline): Je peux répondre.

La Présidente (Mme Harel): Oui, Mme Desmarteau.

Mme Desmarteau (Céline): Quelques minutes pour vous dire que ce qu'on vise, c'est une moyenne de 44 % de ratio d'autofinancement. Il est clair que la position... ou la situation qu'on connaît à Dorion-Rigaud par rapport à la situation à Blainville n'est pas la même en termes de parcours, de distance parcourue, en termes de structures de coûts puis en termes de tarification.

Il est évident qu'on vise toujours 44 %. Quand on atteint 63 %, on trouve ça extrêmement performant à court terme. Vous savez que, dans les trains de banlieue, il y a des paliers de coûts. On a des coûts, on augmente l'achalandage et on doit réinvestir en termes de coûts pour reprendre de l'achalandage. Alors, ce qui pourrait arriver dans Blainville, c'est qu'avec les nouvelles capacités d'accueil on ait temporairement une baisse du ratio d'autofinancement pour le ramener un petit peu plus élevé. Mais ce qu'on vise essentiellement, parce qu'il faut comprendre la problématique de chaque ligne, c'est une moyenne de 44 %.

M. Gauthier (Joël): Et, si vous me permettez, en complément...

La Présidente (Mme Harel): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Si vous me permettez, en complément, c'est sûr que les lignes ne pourront jamais s'équivaloir. La ligne de Dorion-Rigaud, c'est une ligne qui a plus de 50 km de voie ferrée, qui est plus longue que la ligne de Delson, à titre d'exemple, ou que la ligne

actuellement de Blainville. Or, parce qu'elle est plus longue, elle nécessite plus d'entretien, il y a plus de coûts qui sont associés. C'est sûr qu'un prolongement éventuel vers Saint-Jérôme, en prolongeant la ligne d'une douzaine de kilomètres, ça va faire en sorte que les coûts d'exploitation vont être plus élevés.

● (11 h 50) ●

Ceci étant, ce qu'on recherche quand on fait une augmentation de tarifs, ce n'est jamais une augmentation de tarifs pour augmenter les tarifs sur une ligne en particulier. Nous, on fonctionne avec un système zonal — zonal, la distance à partir du centre-ville, puis ce sont des cercles, on y va... Alors, c'est à partir du système zonal qu'on détermine les tarifs.

Cependant, ce qui conditionne les augmentations de tarifs, évidemment il y a les frais fixes. Le coût du baril de pétrole aujourd'hui, bien, il est à 55 \$; il était à 31 \$ l'an dernier. Alors, quand vous mettez de l'essence dans vos véhicules automobiles, ça vous coûte plus cher, bien c'est la même chose au niveau des trains de banlieue pour quatre des cinq lignes qui fonctionnent au diesel. Alors, nos coûts de carburant augmentent.

Ceci étant, et je termine là-dessus, Mme la Présidente, juste vous dire que l'AMT, actuellement, là, notre ratio d'autofinancement pour l'ensemble du réseau est à 44 %. Si on se compare à 19 sociétés américaines qui exploitent des trains de banlieue, eux, ils sont à 48 %, donc on est tout prêts de la moyenne. Et notre coût, nos dépenses par passager-kilomètre sont à 0,28 \$ du passager-kilomètre, alors qu'aux États-Unis ils sont à 0,29 \$, donc on est dans la moyenne. Au niveau des ratios d'autofinancement et des dépenses passager-kilomètre, là, on se situe dans... avec ce qui se fait ailleurs en Amérique du Nord.

La Présidente (Mme Harel): Alors, merci. La parole est au député de L'Assomption.

M. St-André: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Dans un premier temps, j'aimerais saluer le président de l'AMT, M. Gauthier, et tous les membres de son équipe. J'aimerais les féliciter aussi pour la présentation de leur plan triennal d'immobilisations.

Les transports collectifs, c'est vital. Je dirais que, dans les mesures qui sont proposées dans le plan triennal, d'une façon globale, ça constitue en soi un projet d'investissements qui sont structurants puis qui vont puissamment contribuer au développement économique, au développement social de l'île de Montréal et de la région métropolitaine, et puis qui vont faire en sorte aussi de mieux protéger l'environnement. Alors, je pense que tous les députés ici supportent la demande que vous avez faite au ministre des Transports, et on souhaite vivement que le plan triennal d'immobilisations soit adopté tel quel, et même davantage. On n'en fera jamais assez dans ce domaine-là.

Mais là où le bât blesse, et puis je pense que M. Gauthier y a fait référence à quelques reprises, autant dans sa présentation que dans les réponses qu'il nous a données, tout ça dépend de l'approbation du ministre des Transports et ultimement de l'approbation de la présidente du Conseil du trésor.

Lundi, à l'Assemblée nationale du Québec, on a adopté des crédits transitoires sous l'effet d'une motion

de suspension des règles. S'il y avait quelque chose là-dedans pour le transport collectif, je pense que vous nous l'auriez annoncé ce matin. Il m'apparaît assez clair que le gouvernement n'a aucune espèce d'intention, à ce stade-ci, de ce que je peux en percevoir, d'aller de l'avant avec le plan que vous lui avez soumis.

Bon, là, bientôt, la présidente du Conseil du trésor va nous présenter son livre des crédits, mais, quand je regarde l'ampleur de vos demandes, qui, à mon sens, sont un minimum vital, je serais drôlement surpris qu'on dise oui tel quel au plan tel que présenté. Mais je ne doute pas de la part de l'AMT qu'il y a une volonté d'aller de l'avant avec ce plan-là. C'est juste que, puis là je reprends les paroles du député de Beauharnois, l'AMT n'a pas les moyens de ses ambitions. Les moyens viennent du gouvernement du Québec.

Projet de ligne de trains de banlieue dans le corridor Montréal-Repentigny-L'Assomption

Je voudrais poser une question plus spécifique, moi, sur le projet qui m'intéresse, à l'instar de mes collègues, c'est sur la mise en place d'une ligne de train de banlieue dans le corridor Montréal-Repentigny-L'Assomption. Ça fait au moins 25 ans qu'on parle de ça, puis on continue à en parler, puis il n'y a toujours pas de mise en chantier.

Vous avez fait un passage remarqué, au mois de décembre dernier, devant la Chambre de commerce de l'est de Montréal. Il va de soi, autant que dans l'est de Montréal que chez nous, dans la MRC de L'Assomption, que c'est un projet qui est souhaité depuis longtemps, et je pense...

La Présidente (Mme Harel): En conclusion, M. le député de L'Assomption.

M. St-André: Oui, je vais essayer d'être bref, là, je vais accoucher, Mme la Présidente. Vous avez dit, à cette occasion-là, que vous alliez insister pour que cette ligne de train de banlieue là soit en fonction le plus tôt possible. J'ai appris récemment en politique que «le plus tôt possible», ça peut vouloir dire jamais, alors j'aimerais ça que vous nous rassuriez à ce niveau-là.

Mais le député de LaFontaine, lui, a été un petit peu plus précis. À l'occasion de votre passage à la Chambre de commerce de l'est de Montréal, lui, il a dit que le train de banlieue serait en opération avant la fin de son mandat: c'est deux ans, ça, c'est déjà un petit peu plus clair.

J'ai entendu aussi le député de Gatineau — je viens à ma question, Mme la Présidente — dire que les grands projets peuvent être réalisés dans le cadre financier actuel du gouvernement. Bien, si ces trois affirmations-là sont vraies, celle que vous avez faite à la chambre de commerce, la déclaration du député de LaFontaine, ce que vient de dire, ce matin, le député de Gatineau, j'estime que vous devriez être en mesure de nous dire, ce matin, à quand, à quelle date précise vous allez mettre en service une ligne de train de banlieue dans le corridor Montréal-Repentigny-L'Assomption.

La Présidente (Mme Harel): Alors, M. Gauthier, et ce sera la fin de l'échange avec le député de L'Assomption.

M. Gauthier (Joël): Merci pour votre question, M. le député de L'Assomption. Et je reconnais dans votre question, là, cette volonté de vouloir faire avancer ce dossier, là. Et on a déjà eu des échanges, dans le passé, et je constate qu'avec votre collègue la députée de Pointe-aux-Trembles puis avec le député de... notamment le député de Rivière-des-Prairies il semble y avoir un large consensus dans des gens qui pourraient être desservis par cette ligne de train de banlieue là pour faire avancer, faire avancer et faire... autoriser, autoriser, autoriser ce projet, projet qui — je me permets, dans ma réponse, je veux juste préciser une de mes réponses tantôt — projet qui permettra à des gens aussi de pouvoir... accès au réseau de métro de Montréal parce que, bien que les gens seraient desservis vers la gare centrale, le projet prévoit un arrêt au métro Sauvé, dans la gare de métro Sauvé.

Ceci étant, nous, notre objectif, évidemment, et je l'ai dit à la chambre de commerce, en décembre dernier, puis je le répète, nous, notre objectif, c'est de mettre en place cette ligne de train de banlieue là le plus rapidement possible, le plus tôt possible. Il y a une capacité au niveau... Des études d'achalandage qu'on a démontrent que la capacité d'accueil, dès le départ, l'achalandage serait très, très intéressant. Ça en ferait — selon toujours les données dont on dispose — ça en ferait la deuxième ou la troisième ligne de train de banlieue en achalandage dès son départ; on ne parle pas d'après un an, ou deux ans, ou trois ans de mise en service ou de besoin. Le besoin, c'est confirmé. Alors, pour nous, c'est le plus rapidement possible. Évidemment, pour que les travaux débutent, il faut qu'il y ait autorisation, autorisation ministérielle.

Il y a seulement une nuance que je vous dirais au niveau de la date précise. J'ai dit à la chambre de commerce, en décembre dernier: Nous, au niveau des infrastructures, sous réserve du projet alternatif, là, au niveau des infrastructures, ce projet-là peut se réaliser très rapidement parce que la qualité de l'infrastructure du CN est bonne. Donc, il n'y a pas d'investissement majeur à faire au niveau de l'emprise du CN.

La majorité des coûts dans le projet de la desserte de Repentigny, c'est du matériel roulant. Alors, ça, le matériel roulant, au niveau des voitures... Puis, je vous le dis, on examine plusieurs scénarios. On examine notamment, actuellement, un scénario de voitures à deux étages qui ont le gabarit nécessaire pour passer dans le tunnel du Mont-Royal. Or, on en a trouvés. Bombardier les produit au Québec, à La Pocatière, ces voitures-là qui peuvent rentrer dans le tunnel. C'est une commande qui n'est pas faite pour l'AMT, là, c'est une commande qui est faite pour New Jersey TRANSIT, qui desservent la clientèle du New Jersey et qui vont dans un tunnel qui traverse pour aller rejoindre l'île de Manhattan. Donc, on a le même gabarit. Les voitures peuvent être fabriquées et d'ailleurs seraient fabriquées au Québec dans l'hypothèse où Bombardier serait la firme retenue. La seule nuance...

Alors, je vous dis ça. Les infrastructures sont bonnes. On a identifié le matériel roulant, les voitures. Il reste une problématique, c'est la problématique de la locomotive. Et ce que j'ai dit à la chambre de commerce en décembre dernier: Si on peut régler le problème de la locomotive, ça va aller assez vite, parce qu'on ne peut

pas amener une locomotive diesel dans le tunnel sous le Mont-Royal. La ligne de Deux-Montagnes qui utilise actuellement ce réseau-là, c'est une ligne électrifiée, et c'est pour ça que les gens peuvent être transportés. Alors, il reste à trouver une locomotive qui soit soit hybride ou une locomotive qui nous permettrait, là, de pouvoir régler les problèmes qui pourraient être vécus dans le tunnel sous le Mont-Royal.

La Présidente (Mme Harel): Merci, M. Gauthier. La parole est maintenant au député de LaFontaine.

• (12 heures) •

M. Tomassi: Merci, Mme la Présidente. Et pour revenir un peu, hein, des fois on fait des belles déclarations et, vous savez, la question qui m'avait été posée, et ça a été un peu une question... de la journaliste qui disait que M. Gauthier, Me Gauthier, avait déclaré que le train de banlieue ne pouvait pas se faire si Notre-Dame ne serait pas en opération. Et à ma question, j'ai dit: Non, non, il n'a pas d'affaire. Un projet ne va pas avec l'autre, là, c'est des projets séparés. Et, oui, j'avais pris l'engagement qu'il soit en fonction avant la fin de notre mandat, et on va tout faire, là, pour que ce train-là soit en fonction. Et j'ai la collaboration de ma voisine de comté, la députée de Pointe-aux-Trembles, pour ce projet. Et, si vous voulez faire partie du tandem est de Montréal, bien vous êtes le bienvenu. Ça va nous faire plaisir.

Partage des compétences relatives au transport en commun

Une des questions que j'aimerais vous poser, M. Gauthier, c'est une question qui est un peu d'actualité de ce temps-ci, toute la question de la CMM. M. le député de Beauharnois a effleuré le sujet tantôt, disant que pour eux l'AMT doit demeurer et mon avis aussi là... Je pense que je partage aussi ce point de vue en tant que Montréalais. Je suis Montréalais, mais je comprends peut-être la conséquence d'avoir l'emprise de la CMM sur la STM... sur l'AMT.

Actuellement, la ville de Montréal détient un vote prépondérant à la CMM. Alors, nécessairement, peut-être des projets de la ville de Montréal pourraient passer par-dessus bien d'autres dossiers. Actuellement, ce que je comprends dans votre système de fonctionnement, le PTI doit être approuvé par le gouvernement du Québec, par le ministre. Vous avez quand même des membres de la CMM qui siègent sur votre exécutif, à que je comprends. Vous avez M. Beldié, qui est conseiller de Laval, M. Dauphin, qui est président de la STM et membre de l'exécutif de la ville de Montréal et aussi Mme Deschamps, mairesse de Repentigny. Elle n'est plus là?

M. Gauthier (Joël): M. Boyer, maire de Vaudreuil et président de la Commission des transports de la CMM.

M. Tomassi: Parfait. O.K. Parce qu'on avait le conseil d'administration en 2003. Peut-être, c'était ça. Il y a eu des changements. Et je voudrais peut-être avoir votre point de vue dans tout ça parce que, en partant, je pourrais comprendre votre point de vue, à la limite... Mais peut-être le fonctionnement d'une possibilité, si jamais

cette idée-là fait son chemin... Ou, dans l'autre sens, pourquoi les gens de la CMM actuellement, qui sont de différents secteurs de la grande région métropolitaine, veulent absolument que l'AMT soit de leur responsabilité en sachant qu'eux-mêmes, entre eux, il y a des frictions? Parce que, à ce que je connais puis les discussions que j'avais eues avec la mairesse de Repentigny, Mme Deschamps, qui était en faveur du train de banlieue de L'Assomption et qui poussait très fort pour ce train-là... Et on avait les maires de Terrebonne et de Mascouche qui, eux, préconisaient l'autre train. Alors, ça fait en sorte que, des fois, ça peut faire des chicanes.

À la limite, c'est vous qui décidez avec le gouvernement puis le ministre, mais, si jamais on renferme ça dans la CMM, vous ne voyez pas un genre de conflit qui pourrait être plus grave, puis ça va toujours être le maire de Montréal qui va trancher la poire à savoir qui favoriser d'un côté ou de l'autre?

La Présidente (Mme Harel): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, Mme la Présidente. Dans un premier temps, vous avez expliqué un petit peu le fonctionnement du conseil d'administration de l'AMT. Le conseil d'administration de l'AMT est composé de sept personnes. Quatre personnes sont nommées, quatre sur sept sont nommées par le gouvernement du Québec et trois sur sept sont nommées par la CMM. Alors, ce n'est pas un processus... Ce ne sont pas des élus municipaux ou... qui choisissent la nomination.

Or, près de 50 % des membres du conseil d'administration de l'AMT sont nommés directement par la CMM. Ça, il faut le comprendre. La question que vous me posez, c'est une question qui relève... qui se passe un peu au-dessus de nos têtes, hein? C'est une question qui relève du ministre des Transports puis qui relève du gouvernement du Québec. Mais ce n'est pas une question qui est nouvelle. Depuis la création de l'agence — puis je vois alentour de la table, ici, des gens qui ont été impliqués ou qui ont été titulaires au niveau de l'agence — depuis la création de l'Agence métropolitaine de transport et particulièrement depuis la création de la Communauté métropolitaine de Montréal, il y a ces discussions qui... ces discussions qui se produisent. Et là ce que je comprends, c'est que la CMM est en demande face au gouvernement du Québec, mais il faut le mettre dans le contexte puis il faut comprendre pourquoi.

Tu sais, on est dans la cinquième année de la création de la CMM. La Loi sur la CMM prévoit qu'au bout de cinq ans on doit réévaluer le fonctionnement de cette communauté-là et de voir si elle doit se rajouter... des pouvoirs doivent être ajoutés ou des pouvoirs doivent être remaniés. Lorsque l'Agence métropolitaine de transport a été créée, ce même processus là s'appliquait aussi après un certain délai. Si je ne m'abuse, c'était trois ans. Il fallait réévaluer la Loi sur l'AMT.

Alors, il faut mettre un petit peu dans le contexte les discussions qui se produisent, qui se produisent ou les propositions qui sont sur la table. Et, bien, écoutez, la nature humaine étant ce qu'elle est, il ne fallait pas s'attendre à ce que la Communauté métropolitaine réclame du gouvernement moins de pouvoirs qu'elle en a déjà. Alors, ça, écoutez, là... Alors, quand on met dans le

contexte un petit peu les propositions qui sont sur la table, on peut comprendre qu'il y a une évaluation qui se fait par le ministère des Affaires municipales, actuellement, sur la CMM, puis c'est normal, c'est prévu, c'est prévu dans sa loi.

Ceci étant, il y a des compétences déjà prévues en matière de transport en commun, pour la CMM, dans sa loi. La CMM, dans ses relations avec l'AMT, approuve notre *Budget d'exploitation*. Nous, chaque année, le document que vous avez devant vous, *Budget d'exploitation 2005*, on le transmet à la CMM pour approbation. La CMM approuve aussi la grille tarifaire. Les tarifs pour le transport en commun dans la région métropolitaine sont transmis à la CMM qui, dans les 60 jours de sa réception, ne doit pas... doit se prononcer: Est-ce qu'elle approuve ces tarifs-là ou est-ce qu'elle les désavoue?

La CMM est consultée aussi au niveau du programme triennal d'immobilisation, non seulement le conseil d'administration de l'AMT, mais on transmet aux partenaires, dont la CMM, notre projet de PTI, avant de l'approuver en conseil d'administration. Alors... Puis ça, c'est prévu dans la loi, là. Si je ne m'abuse, c'est les articles 78 et suivants. Alors, il y a déjà des relations qui existent.

Au-delà de ça, les pouvoirs qui existent dans la Loi sur la CMM: la CMM doit approuver le plan stratégique de l'AMT et le plan stratégique des sociétés de transport en commun. Alors, il y a déjà des compétences qui sont dévolues à la CMM. Alors, maintenant, dans l'examen de la loi et dans l'examen du fonctionnement, est-ce que ces compétences-là doivent changer? Comme je vous dis, nous, c'est au-dessus de notre tête, et notre priorité, actuellement, là, c'est d'améliorer le service à la clientèle et c'est de s'assurer qu'on peut desservir les gens dans les trains de banlieue, dans les express métropolitains. Notre priorité, pour 2005, là, elle n'est pas dans les structures, elle est dans le service qu'on peut offrir aux usagers.

La Présidente (Mme Harel): Alors, merci, M. Gauthier. Il y a plusieurs droits de parole. Du côté de l'opposition, je constate, là, qu'il resterait 13 minutes à partager entre trois demandes d'intervention. Alors, je vais demander beaucoup de discipline aux prochaines intervenantes — puisqu'il s'agit de trois députées, femmes. Alors, Mme la députée de Pointe-aux-Trembles.

Mme Léger: Bonjour, M. Gauthier, M. Carette. Bonjour, les membres de l'AMT. Alors, effectivement, plusieurs collègues ont apporté des éléments. Je vais vous parler un petit peu du train effectivement de l'est. Avec mes collègues de LaFontaine et de L'Assomption, évidemment, on... je vous remercie de toute la collaboration qu'on fait présentement. On s'en va en consultations publiques, 11 et 12 avril. Ça se fait aussi avec la STM, bon, il y a une belle collaboration. On a tous les élus aussi de l'est de Montréal. Alors, tout le monde a hâte aux 11, 12 avril, que ça sorte puis que, de là, on puisse avancer selon les commentaires de la population.

Quand je regarde la carte, je suis toujours, à chaque fois... Et ma collègue la présidente de la commission va, elle aussi, je suis convaincue... Quand on regarde cette carte-là et qu'on regarde tout l'est de Montréal, comment les grands manquements qu'il y a

puis la population qui est plus ou moins desservie par le réseau de transport tel quel... Si j'élargis ça sur la région métropolitaine, donc toute la section de Lanaudière, toute la section de la Rive-Sud, la Rive-Nord, tout, dans l'est de la région, quand on voit une carte, c'est toujours flagrant. Ça me saute aux yeux à chaque fois. Ça nous saute tous aux yeux: il y a des grands efforts qu'il faut y faire.

Bon, je peux comprendre aussi mes collègues de Saint-Jérôme jusqu'à Saint-Hilaire, bon, toute la grande région, qu'il y a des demandes importantes. Je pense que c'est tout important partout, c'est évident. Étant sur Montréal, il y a toujours... on sent toujours des irritants par rapport à ça. On se dit: Comment ça se fait qu'on n'est pas desservi? On est en train de parler de partout, dans toute la grande région métropolitaine et même plus largement. Il y a des irritants. Moi, les Pointeliens de Pointe-aux-Trembles sont toujours un peu estomaqués de voir comment ils sont desservis plus ou moins.

Zones tarifaires métropolitaines

Alors, moi, je vais vous parler particulièrement — le train de banlieue, c'est une chose, mes collègues en ont parlé — mais de la carte tarifaire telle quelle, où, je trouve, la grille... Vous devez avoir beaucoup de plaintes des gens de Pointe-aux-Trembles, de Rivière-des-Prairies aussi. Nous sommes dans une zone 3. Très incompréhensible que nous sommes dans une zone 3, étant un quartier de Montréal. Je regarde particulièrement les pages... les annexes II et III, là, de votre document sur le *Budget d'exploitation*, vers la fin, où vous expliquez vraiment les tarifs. Vous indiquez une diminution progressive du rabais tarifaire métropolitain, en zone 3, de 28 %. Bon, il y a des diminutions, mais vous comprenez que, quand on compare l'est de Montréal et particulièrement l'extrême est de Montréal, avec l'ouest complètement, l'extrême ouest, qu'on voit l'île Bizard, Sainte-Geneviève, Beaconsfield, Kirkland, il y a comme... il y a beaucoup de villes qui sont des anciennes villes de banlieue fusionnées, redéfusionnées, vont se refusionner. Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies ont toujours été des villes, des quartiers de Montréal. Ils ont toujours été partie prenante de tout le dynamisme qu'il y a à Montréal. C'est incompréhensible qu'on se retrouve dans la zone 3.

• (12 h 10) •

Est-ce que c'est la volonté encore, et je sais que c'est une décision du conseil d'administration, est-ce que c'est la volonté de faire diminution de tarif ou bien de vraiment conserver la zone... une zone 3. Je veux bien croire que l'île de Montréal est en croissant — on va en prendre, des cafés, à Pointe-aux-Trembles, avant de se rendre au centre-ville — non, mais qui est en croissant puis qu'en se retrouvant au bout de l'île on se retrouve dans une... quand on fait la carte tarifaire, bon, c'est loin avant d'arriver nécessairement au centre-ville. Mais on est toujours sur Montréal, on a toujours été un quartier de Montréal.

Alors, est-ce qu'il y a... est-ce que c'est comme ça? Ça reste comme ça ou il va falloir que Pointe-aux-Trembles se mobilise un peu plus pour s'assurer que la zone tarifaire soit différente. Je ne peux pas comprendre...

La Présidente (Mme Harel): En terminant.

Mme Léger: ...qu'on se retrouve à Anjou ou Montréal-Nord, deux... qui sont deux et peut-être trois, là. Voilà ma question.

La Présidente (Mme Harel): M. Gauthier. Ou madame... Madame?

Mme Desmarteau (Céline): Desmarteau.

La Présidente (Mme Harel): Desmarteau.

Mme Desmarteau (Céline): Pour répondre à la question, on a souvent ce type de question-là. Je reviens toujours à notre analyse fondamentale de notre système zonal. Vous savez qu'on a des comités tarifaires, après ça, on a de la consultation et on a transmis la grille tarifaire à la CMM, ça a été approuvé par l'AMT, mais ça a aussi été approuvé par la suite par la CMM. On... Mais je reviens toujours au point fondamental du système tarifaire métropolitain qui est basé sur un système zonal.

Et vous savez que, pour les trains de banlieue entre autres, on fait de longues distances. Et je disais toujours aux gens: Pensez-vous qu'on devrait avoir un seul tarif de la gare terminale, disons, gare centrale, ou Lucien-L'Allier puis d'aller jusqu'à destination, que ce soit Blainville ou Vaudreuil, et éventuellement à Repentigny ou L'Assomption?

Alors, il faut comprendre que, quand vous avez des tarifs métropolitains, ce sont des tarifs pour plus qu'un réseau. C'est le réseau soit des trains de banlieue, des autobus ou du métro. Alors, pour les tarifs métropolitains, on a vraiment fondamentalement toujours recommandé un système zonal et, par la suite, on fait des cercles concentriques. Ce sont des cercles inclusifs. Et on se dit qu'il y a une équité entre la distance parcourue, le bénéfice reçu et la tarification. Quand on prend Pointe-aux-Trembles — il ne faut pas que j'aille... il ne faut pas que... ce serait trop long, hein?

Une voix: ...

Mme Desmarteau (Céline): Quand on vient sur Pointe-aux-Trembles, vous voyez que, tout de suite après le pont, Repentigny est en zone 5. On a toujours eu un irritant — Mme Deschamps était sur notre conseil d'administration — pourquoi qu'on passe de la zone 5 à la zone 1 quand on prend... Souvent, les clients, ce qu'ils font, c'est qu'ils prennent leur auto, ils vont prendre la CAM, ils vont prendre l'autobus au stationnement Sherbrooke-Est, puis ça leur coûte juste la CAM. Alors, déjà, il y a une grosse, grosse anomalie entre la zone 5 et la zone 1, quand on prend le pont puis on stationne à Montréal, alors... Puis il y a beaucoup de glissement à cause de ça. On dit qu'on rétablit l'équité et le système zonal en mettant pour les tarifs métropolitains une zone 3 à Pointe-aux-Trembles.

La Présidente (Mme Harel): Alors, la parole est au député de Portneuf.

M. Soucy: Alors, merci, Mme la Présidente. Alors, j'ai écouté avec beaucoup d'attention les collègues d'en face qui, à moins que je ne me trompe, étaient tous

là en 1998. Et je peux rajouter aussi le député de Borduas. Et je constate que la volonté des députés du Parti québécois, c'était vraiment axé sur le train de banlieue. Ça m'apparaît clair à ce que j'entends depuis plus d'une heure maintenant. Alors...

Une voix: ...

M. Soucy: Pardon?

La Présidente (Mme Harel): La parole est au député de Portneuf. Continuez, M. le député.

M. Soucy: Alors, là où je voulais en venir, Mme la Présidente, c'est le fait que 1 km de métro coûte 150 millions de dollars et que 50 km de train de banlieue coûte 150 millions. Alors, je pense qu'en 1998 il y a une rencontre qui a manqué avec les députés, là, de banlieue du Parti québécois. Ça aurait été très important.

Mode d'alimentation énergétique des trains de banlieue

Cela étant dit, ma question s'adresse dans le volet du développement durable. Je voulais vérifier: Est-ce qu'il y a des projets d'immobilisations au niveau de l'AMT qui vont faire en sorte qu'on va modifier l'alimentation de vos locomotives? À savoir, est-ce qu'on va passer du diesel à l'électricité?

La Présidente (Mme Harel): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): On le souhaiterait beaucoup, M. le député de Portneuf, mais évidemment il y a toujours une question de coûts, là. En 2000, l'AMT avait fait faire des études pour l'électrification de la ligne Blainville, et on parle de plus d'un demi-milliard de dollars en tarifs 2000. Cependant, je vous dirai qu'il y a beaucoup de développements technologiques qui s'effectuent actuellement et que les locomotives hybrides prennent beaucoup, beaucoup, beaucoup d'espace dans le développement, autant au niveau des locomotives pour les trains de marchandises que pour les trains passagers, et on peut anticiper qu'à court terme... Il y a des projets, nous, qui nous ont été présentés... qui ont été présentés à l'équipe de trains de banlieue, et on peut anticiper qu'à court terme des locomotives hybrides seraient... pourraient être mises en places ou en service.

La Présidente (Mme Harel): Merci, M. Gauthier. La parole est à la députée de Marie-Victorin, qu'elle partage avec la députée de Deux-Montagnes, alors...

Gare permanente intermodale Saint-Hubert

Mme Vermette: Je vais faire ça en toute solidarité féminine, en toute solidarité féminine, alors je vais essayer d'être la plus brève possible. Alors, moi, en fait, j'aimerais aller... en fait, ça s'appelle... dans les *Nouvelles initiatives*, vous avez mis la gare permanente intermodale Saint-Hubert, complément, dans les *Nouvelles initiatives*, en fait si je prends dans le PTI. Alors, moi, je voudrais savoir c'est quoi, les étapes avant qu'on puisse réellement réaliser cette gare permanente, d'une part?

Deuxièmement, aussi, j'ai comme l'impression que vous changez d'endroit: c'est Edna-Maricourt ou si vous allez le transférer dans le parc maintenant aéroportuaire de Saint-Hubert? Donc, est-ce qu'il y a des modifications au niveau de la localisation de cette gare intermodale? Ça peut-u... le fait... Si tel est le cas, est-ce que ça va avoir des effets sur l'échéance? Est-ce que c'est déjà choisi, le site est déjà choisi à l'intérieur de ce parc-là? Alors, c'est la question que je vous pose, parce que c'est le complément et c'est non pas... C'est le projet n° 61 ou c'est B.61, ou c'est B.31, en fin de compte? Parce que B.31, c'est un 2 millions, il manquait 5 millions pour faire le B.61. Donc, j'aimerais que vous m'expliquiez un peu, parce que là, c'est *Nouvelles initiatives*.

La Présidente (Mme Harel): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, Mme la députée. Alors, dans un premier temps, vous êtes familières avec la gare de Saint-Hubert, c'est une gare temporaire qui a été ouverte en décembre 2003 et qui, aujourd'hui, remporte un succès phénoménal. Le stationnement incitatif, il y a plus de 300 personnes qui l'utilisent quotidiennement; ça déborde.

Alors, gare intermodale permanente Saint-Hubert, ce qui était prévu initialement pour le 2 millions de dollars, c'était de rendre permanente la gare. Le succès qu'on rencontre actuellement avec cette gare-là, le pôle... parce qu'on a continué les études puis on a des discussions avec le RTL, le pôle d'attraction, il y a 200 000 personnes dans un rayon de 10 km, de 10 à 12 km, là, qui sont susceptibles de pouvoir être attirés par le transport collectif.

Alors, ce qu'on a décidé, c'est de forcer un petit peu plus loin les études pour rendre permanente cette gare-là. Et là on a constaté qu'on pouvait en faire non seulement une gare permanente, mais une gare intermodale régionale, qui deviendrait le pôle d'attraction, là, sur le réseau sur la Rive-Sud de Montréal.

Donc serait desservies les dessertes par autobus du RTL, parce qu'on vient aussi de compléter une étude sur le chemin Chambly, là, les dessertes d'autobus. Il y aurait un terminus d'autobus. Il y aurait une gare permanente de l'AMT. Il y a aussi un autre projet qui est sous étude, là, qui ferait en sorte qu'on pourrait rajouter un autre service et évidemment l'aménagement d'un stationnement incitatif plus grand que le stationnement actuel. Alors, le complément, si vous voulez savoir, le complément, c'est le rajout du terminus d'autobus, l'agrandissement du stationnement incitatif.

Maintenant, quant à la localisation, il y a un mandat qui a été donné, qui est en cours actuellement par une firme externe qui est en discussions aussi avec le Service d'urbanisme de la ville de Longueuil, et le mandat n'est... la localisation n'est pas déterminée, mais évidemment ça va être mitoyen avec la voie ferrée puis ça va être dans l'axe du chemin Chambly, là. Alors, est-ce que ce sera du côté de l'aéroport de Saint-Hubert ou du côté d'un boulevard qu'on appelle Julien-Lord? Alors, il y a deux endroits qui sont étudiés, là.

La Présidente (Mme Harel): Merci, M. Gauthier. Merci. La parole est au député de La Prairie.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Harel): Député de La Prairie.

**Taux de satisfaction de la clientèle
à l'égard du degré de sécurité**

M. Dubuc: Voulez-vous prendre mon comté? Merci, Mme la Présidente. M. Gauthier. Qu'est-ce que c'est qui est très important aussi dans tout ça, il faut être à l'écoute des clients. Les gens qui viennent prendre le train de banlieue, c'est important de conserver les prix assez raisonnables pour ne pas perdre ces clientèles-là parce qu'il y a un besoin d'avoir ces clientèles-là, on en a de besoin, puis on l'a dit tantôt, le pourquoi, c'est le besoin pour dégager un peu le transport.

● (12 h 20) ●

Y a-tu des enquêtes qui sont faites envers la population qui prennent le train de banlieue pour voir si le côté sécuritaire, le côté... bon, bien, si tout est... oui, c'est plutôt sur le côté sécuritaire par l'ensemble des citoyens qui viennent prendre le train de banlieue? Y a-t-il des enquêtes qui sont faites sur ça pour vérifier si les gens sont satisfaits?

La Présidente (Mme Harel): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Oui. Alors, M. le député de La Prairie, vous avez, à l'onglet IX du cahier qu'on vous a remis, vous avez un tableau qui résume le taux de satisfaction générale de la clientèle à partir des enquêtes à bord, parce que, oui, on fait des enquêtes à bord, là. À des périodes précises dans l'année, on remet des sondages qu'on récupère, là. Alors, vous avez, à l'onglet IX, là, *Taux de satisfaction générale de la clientèle: enquêtes à bord des trains*. Alors, vous avez pour 2002, 2003, 2004. Pour votre ligne, Delson, là, je vous dirais qu'il y a eu 931 enquêtes qui ont été faites en 2002, avec un taux de satisfaction de 98 %, 987 personnes enquêtées en 2003, pour un taux de satisfaction de 98,5 % et, en 2004, 1 124 personnes enquêtées, pour un taux de satisfaction de 98 % aussi. Donc, il y a une stabilité au niveau de la satisfaction, mais vous constatez, à partir de ces chiffres-là, aussi la croissance de l'achalandage parce qu'il y a plus de gens. Bon, alors, ça, c'est au niveau de la satisfaction générale de la clientèle.

Évidemment qu'il y a des préoccupations qui se dégagent au niveau de la clientèle et qu'on peut constater, et toute la notion de sécurité est une, je vous dirai, une préoccupation qui est latente sur l'ensemble du réseau, non seulement sur la ligne de Delson-Candiac, là, mais sur l'ensemble du réseau, que ce soit dans les trains de banlieue ou dans les stationnements incitatifs. Et, si, au-delà de ce qu'on vous a présenté aujourd'hui du PTI, là, s'il y a des gestes qui doivent être posés, des gestes... c'est surtout de la perception, mais des gestes qui doivent être posés à l'égard de la clientèle dans les prochaines années, là, il y a des gestes qui doivent être posés au niveau de rassurer les gens au niveau du degré de sécurité qui existe dans nos lieux, dans nos sites bien que, contrairement à ce qu'on peut lire dans les médias, là, le taux de sécurité, le degré de sécurité est très, très élevé.

Les vols de voitures... on a été victime, à une certaine époque, là, en 2001, 2002, d'un fléau de vols de voitures dans les stationnements incitatifs. Le taux de vol est à la baisse. On a accru... On a mis de la sécurité.

On a mis des patrouilles de sécurité. Il y a des inspecteurs qui circulent dans les stationnements incitatifs. Il y a des caméras maintenant qui sont installées et, on a vu, il y a eu un effet direct, là, les taux de vol ont baissé au niveau des stationnements incitatifs.

La Présidente (Mme Harel): Merci, M. Gauthier. La parole est maintenant à la députée de Deux-Montagnes.

**Projet d'investissements relatifs à la ligne
de trains de banlieue Deux-Montagnes**

Mme Robert: Oui. Merci, Mme la Présidente. Alors, deux questions, rapidement. Les projets pour la ligne de trains de Deux-Montagnes, qui s'échelonne... si on voit, là, vous avez 2005, 2006, 2007, mais il reste que, pour en arriver à un impact plus tangible et réel, il y a d'autres dépenses ultérieures qui doivent se faire. Sur combien d'années, ce n'est pas indiqué; votre PTI est de trois ans. Alors, j'aimerais savoir: Quand peut-on espérer avoir... en tout cas, les gares, les infrastructures, là, dans combien de temps?

Projet pilote de covoiturage

Maintenant, on sait que... Moi, à mon bureau, les plaintes majeures que j'ai, c'est vis-à-vis les problématiques de stationnement, et je trouve... Il faut absolument arriver à trouver des moyens pour que les gens qui veulent prendre le train puissent le prendre. Il y a un projet de covoiturage, entre autres, qui serait un des moyens, qui, d'ailleurs, m'est demandé par des citoyens. Il y a le projet allégo, à l'heure actuelle, qui s'adresse à des entreprises, mais il y a un projet pilote, qui s'appelle l'implantation de cases réservées, qui pourrait être à l'intérieur des stationnements. Les stationnements de Deux-Montagnes ne sont pas visés dans ce projet pilote actuel. Est-ce que, vu la situation majeure ici — Sainte-Thérèse est visée, mais pas chez nous — est-ce que le projet pourrait être visé, ce projet d'implantation de cases? Alors, ce sont les deux questions. J'espère que vous avez compris, parce que je suis allée très rapidement.

M. Gauthier (Joël): Non, non, j'ai très bien compris. J'ai très, très bien compris.

La Présidente (Mme Harel): Merci, Mme la députée de Deux-Montagnes. Alors, M. Gauthier.

**Projet d'investissements relatifs à la ligne
de trains de banlieue Deux-Montagnes (suite)**

M. Gauthier (Joël): Alors, dans un premier temps, votre première question au niveau du PTI, là, les investissements sur la ligne de Deux-Montagnes, évidemment, dans la séquence des investissements qui doivent être faits, là, nous, ce qu'on souhaite et puis ce qu'on plaide au gouvernement, c'est le doublement de la voie, l'élargissement pour les voitures avant de construire d'autres gares, là. Parce qu'on prévoit une gare terminale à Saint-Eustache et une dans l'axe de la 13, mais, si on n'a pas de place pour accueillir les gens dans les trains — c'est le cas actuellement, les trains sont pleins — on n'est pas pour aller construire des infrastructures qui vont

permettre d'accroître la capacité d'accueil, là. C'est un petit peu ironique, ce que je vous dis, mais la vérité, c'est ça, là. Il faut accroître la capacité d'accueil avant d'ouvrir des postes de service supplémentaires.

Ceci étant, la demande... les demandes formulées au PTI pour l'accroissement de la ligne de Deux-Montagnes, c'est des demandes qui sont formulées depuis 1999. Alors, ce n'est pas d'hier que l'AMT pousse pour se faire autoriser des investissements supplémentaires sur la ligne de Deux-Montagnes. Et, cette année, on a réitéré, on a réactualisé les coûts de projet pour être sûrs d'avoir les véritables coûts de projet ou les coûts de projet les plus raisonnables, et notre travail, on continue de le faire auprès du MTQ puis des instances quant à ces investissements-là.

Je vous rappellerai que plus de 55 % de la clientèle de l'ensemble du réseau de trains de banlieue vient de la ligne de Deux-Montagnes, 55 %. Alors, on a beaucoup parlé tantôt de la ligne de Blainville, on peut parler de la ligne de Saint-Hilaire, la ligne de Dorion-Rigaud, celle de Delson-Candiac, là, mais annuellement, là, nous, on transporte 14,5 millions de passagers, là, il y en a plus de 7, là... 7,5 millions qui vient de la ligne, là. Alors, c'est une ligne qui est très, très importante, là, pour nous.

Projet pilote de covoiturage (suite)

D'autre part, quant au projet allégo, effectivement, il y a un projet pilote qui nous a été autorisé puis qui est financé par Transports Canada pour réserver des places dans les stationnements incitatifs pour des gens qui font du covoiturage et des places qui seraient les plus près possible des quais d'embarquement, sauf que... Conceptuellement parlant, c'est un très beau projet, c'est un projet pilote, sauf qu'avant de l'implanter... puis je vous le dis, là, c'est moi qui l'ai demandé à l'équipe des équipements métropolitains puis à l'équipe d'allégo: Avant de l'implanter, là, vous allez me donner comment ça va se passer. Parce que, si, vous et moi, on arrive ensemble le matin, on fait du covoiturage puis on a une place réservée, là, près du quai, mais que, le soir, moi, j'ai un rendez-vous chez le dentiste ou j'ai un cours à l'université, vous revenez seul en automobile, qu'il y a un inspecteur qui est là puis qui vous donne une contravention, là, hein?

On va s'assurer qu'au niveau des opérations... Dans un projet pilote de covoiturage, réserver des espaces de covoiturage, oui, c'est une excellente idée, mais il faut aussi qu'au niveau des opérations, là, on ne frustre pas une clientèle en leur disant... Puis, lorsque les gens vont vous revoir partir tout seul avec votre auto... L'automobiliste, lui, qui passe sur le stationnement incitatif, il va dire: Pourquoi Mme Robert, elle, part toute seule dans son auto puis elle avait une case réservée? Ça fait qu'au niveau des opérations il faut raffiner ça. C'est pour ça que les projets pilotes comme celui-là, on ne veut pas les étendre à une multitude de stationnements incitatifs, là. On veut tester chacune des opérations, et c'est pour ça qu'on veut le restreindre à un ou deux sites.

Et je sais que vous m'avez écrit récemment à ce sujet-là, là. On examine votre demande, mais, compte tenu des problèmes d'opération qui peuvent en découler, on veut s'assurer de le faire dans un ou deux sites

maximums, mais de pouvoir régler chacun des problèmes qu'on pourra rencontrer.

Mme Robert: Chez nous, le site est idéal.

La Présidente (Mme Harel): Alors, merci, M. Gauthier. Je constate que nous avons complété le temps qui nous était imparti, à moins qu'il y ait consentement... M. le député de Beauharnois, il faudrait le consentement pour que nous puissions...

M. Deslières: Mme la Présidente, dans l'intérêt de tous les membres...

La Présidente (Mme Harel): Est-ce qu'il y a consentement? Oui.

M. Deslières: Mme la Présidente, j'ai écouté M. Gauthier dans sa présentation et dans la réponse aux questions de l'ensemble de mes collègues cet avant-midi. Je pense que vous avez prononcé au moins à 25 reprises le mot «études». Est-ce qu'il serait possible de nous faire parvenir, à l'ensemble des membres de la commission, l'ensemble des études, les coûts des études, parce que vous avez parlé d'études de faisabilité, d'opportunités de marché, l'ensemble des études, le coût des études et les firmes à qui vous avez donné les contrats pour développer les contrats?

La Présidente (Mme Harel): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Il n'y a aucun problème.

La Présidente (Mme Harel): Alors, ce sera donc au secrétariat de la commission que ces informations devront être communiquées. Oui, M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Mme la Présidente, j'aimerais savoir sur quelle période les études sont demandées.

La Présidente (Mme Harel): Oui. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Bon, les deux ou trois dernières années.

M. Gauthier (Joël): On peut commencer de 1996. Moi, ça ne me dérange pas, hein?

M. Deslières: Non, non, les deux ou trois dernières années. Les deux ou trois dernières années, là. Les deux ou trois dernières années.

La Présidente (Mme Harel): Ça porte sur les trains de banlieue, si je comprends bien.

M. Deslières: Sur l'ensemble.

La Présidente (Mme Harel): Sur l'ensemble.

M. Deslières: Sur l'ensemble des projets d'immobilisations.

La Présidente (Mme Harel): Très bien.

La Présidente (Mme Harel): Alors, je constate... De même que certainement le député de LaFontaine, je constate le succès de participation de cet exercice statutaire de surveillance d'un organisme par la commission parlementaire. Oui, M. le député de LaFontaine.

● (12 h 30) ●

M. Tomassi: Si ce n'est pas tellement difficile, peut-être avoir depuis le début, les études? Parfait, merci.

La Présidente (Mme Harel): Alors, la commission ayant complété son mandat, je déclare nos travaux ajournés sine die.

(Fin de la séance à 12 h 31)