



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Consultation générale sur "Les infrastructures de transport en commun de la région de Montréal" (1)

Séance tenue à Montréal

Le mardi 25 août 1987 - No 85

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Déclarations d'ouverture	
M. Marc-Yvan Côté	CAE-4810
M. Jean Garon	CAE-4813
Auditions	CAE-4816
Communauté urbaine de Montréal	CAE-4817
Ville de Laval et Société de transport de Laval	CAE-4838
Municipalités de Deux-Montagnes, Mont-Royal, Pierrefonds, Roxboro et Saint-Laurent	CAE-4851
Ville de Montréal-Nord	CAE-4861
Conseil intermunicipal de transport de Deux-Montagnes	CAE-4874
Transport 2000	CAE-4882
Ville de Mirabel	CAE-4895
Comité des usagers de la ligne 3 Montréal--Deux-Montagnes	CAE-4902

Autres intervenants

M. Jacques Rochefort, président
M. Jean-Guy Saint-Roch, président suppléant

M. Jacques Chagnon
M. Jean-Claude Gobe
Mme Louise Harel
M. Jean-Pierre Bélisle
M. Francis Dufour
Mme Yolande D. Legault
M. Marcel Parent

- * M. Michel Hamelin, Communauté urbaine de Montréal
- * M. Robert Perreault, idem
- * M. Jean Doré, idem
- * M. Michel Leduc, idem
- * M. Claude Lefebvre, ville de Laval et Société de transport de Laval
- * M. Réginald Dawson, municipalité de Mont-Royal
- * M. Jean-Guy Bergeron, municipalité de Deux-Montagnes
- * M. Jean-Louis Cousineau, municipalité de Saint-Laurent
- * M. Louis Bellefeuille, municipalité de Pierrefonds
- * M. William Boll, municipalité de Roxboro
- * M. Yves Ryan, ville de Montréal-Nord
- * M. Jean Prévost, Conseil intermunicipal de transport de Deux-Montagnes
- * M. Guy Bélisle, préfet de la MRC de Deux-Montagnes
- * M. Guy Chartrand, Transport 2000
- * M. Pierre Bouchard, idem
- * M. Jacques Brière, idem
- * Mme Céline Auger, idem
- * M. Charles Léonard, ville de Mirabel
- * M. Jules Léger, Comité des usagers de la ligne 3 Montréal--Deux-Montagnes
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 25 août 1987

Consultation générale portant sur "Les infrastructures de transport en commun de la région de Montréal"

(Dix heures douze minutes)

Le Président (M. Rochefort): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements se réunit cette semaine à Montréal aux fins de remplir un mandat qui lui a été confié par l'Assemblée nationale, qui est de tenir une consultation générale de l'ensemble des groupes et des individus qui ont souhaité se faire entendre sur le document préparé par le ministre des Transports, le député de Charlesbourg, qui porte le titre "Les infrastructures de transport en commun de la région de Montréal, document de consultation, orientations, financements, incidences". Il s'agit d'un document de consultation gouvernemental sur lequel les membres de l'Assemblée se sont entendus pour dire qu'il devait y avoir consultation. C'est ce qui explique notre présence ici ce matin et votre présence aussi, j'imagine.

Nous entendrons aujourd'hui, demain et après-demain, donc au cours des trois prochaines journées, l'ensemble des groupes qui ont souhaité se faire entendre, mis à part cinq ou six groupes pour lesquels on n'a pas réussi à trouver de temps à l'intérieur de la période que nous nous étions donnée initialement. J'indique immédiatement que les deux formations politiques se concerteront au cours des prochaines semaines pour tenter de trouver de nouvelles disponibilités pour permettre à ces autres groupes d'être, eux aussi, entendus sur ce document de consultation gouvernemental.

Nous entendrons aujourd'hui les groupes suivants dans l'ordre où je vais les énumérer: la Communauté urbaine de Montréal, la ville de Laval conjointement avec la Société de transport de Laval, les municipalités de Deux-Montagnes, Mont-Royal, Pierrefonds, Roxboro et Saint-Laurent conjointement, la ville de Montréal-Nord, la CIT de Deux-Montagnes, le groupe Transport 2000, la ville de Mirabel et le Comité des usagers de la ligne 3 Montréal-Deux-Montagnes.

Nous avons prévu consacrer environ une heure à chacun des groupes qui se présenteront devant nous au cours de la commission. J'indique immédiatement que, dans le cas de la Communauté urbaine de Montréal, il y a eu entente entre les formations politiques pour lui permettre de prendre un peu plus de temps pour présenter son mémoire compte tenu que, pour des

raisons hors du contrôle d'à peu près tout le monde, les membres de la commission n'ont pu de façon satisfaisante prendre connaissance du mémoire jusqu'à maintenant puisqu'il n'est entré qu'hier, compte tenu, je répète, de circonstances incontrôlables de part et d'autre. En conséquence, nous permettrons au président de la communauté urbaine, de même qu'à ses collaborateurs et aux membres du comité exécutif de la CUM qui l'accompagnent, de prendre un peu plus de temps pour nous en faire la présentation.

Avant d'aborder nos travaux à proprement parler, je demanderais au secrétaire de la commission de nous faire part des changements qu'il y a quant à la composition de notre commission pour ce mandat de consultation sur le document portant sur le financement du transport en commun de la région de Montréal.

Le Secrétaire: Merci, M. le Président. Donc, Mme Bélanger (Mégantic-Compton) sera remplacée par Mme Cardinal (Châteauguay), M. Bissonnet (Jeanne-Mance) sera remplacé par M. Trudel (Bourget), M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) sera remplacé par M. Chagnon (Saint-Louis), Mme Juneau (Johnson) sera remplacée par Mme Harel (Maisonneuve), M. Middlemiss (Pontiac) sera remplacé par M. Parent (Sauvé), M. Paradis (Matapédia) sera remplacé par Mme Legault (Deux-Montagnes), M. Richard (Nicolet) sera remplacé par M. Gobé (Lafontaine) et M. Vaillancourt (Orford) sera remplacé par M. Bélanger (Laval-des-Rapides).

Le Président (M. Rochefort): Ça va? Pas d'autres changements? Merci. À ce qu'on me dit, c'est pour l'ensemble du mandat. Non, dans le cas de Mme la députée de Maisonneuve, c'est pour la journée. D'accord. Quant aux autres changements, si je comprends bien, il s'agit de changements que nous faisons pour l'ensemble du mandat, quoique, je le répète aux membres de la commission, il sera toujours possible, au début de chacune des séances, de faire des modifications à notre composition si tel est le souhait des membres de la commission.

M. le député de Lévis.

M. Garon: Le secrétaire pourrait nommer ceux qui ne sont pas changés.

Le Président (M. Rochefort): Je pense

que l'ensemble des membres se reconnaissent. Ça va.

Donc, sans plus tarder, avant d'inviter le premier groupe à nous faire la présentation de son mémoire, tel qu'entendu entre les membres de la commission au moment de l'organisation de nos travaux, une période d'une quinzaine de minutes, qui pourrait déborder sur à peu près une vingtaine de minutes, a été prévue pour chacune des deux formations politiques, pour permettre d'introduire les positions des deux formations politiques quant au document qui est présenté et, par la suite, la parole sera à l'ensemble des intervenants.

Alors, M. le ministre des Transports, pour votre déclaration d'ouverture.

Déclarations d'ouverture

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, M. le député de Lévis, que je salue de manière officielle pour la première fois comme mon vis-à-vis puisqu'il a remplacé depuis déjà deux semaines Mme la députée de Maisonneuve avec qui j'ai eu beaucoup de plaisir à travailler, compte tenu de son sens très critique, très positif dans toutes les démarches que nous avons entreprises depuis les 18 mois que je suis responsable du ministère des Transports, autres membres de l'Opposition, mes collègues de la majorité ministérielle, invités très spéciaux de la CUM et tous les invités qui défileront au cours des trois prochains jours, la plus cordiale des bienvenues.

La commission parlementaire qui s'ouvre aujourd'hui constitue une étape importante dans les décisions relatives aux infrastructures additionnelles et au financement du transport en commun dans la grande région métropolitaine, décisions qui devront être prises au cours des prochains mois et des prochaines années»

Plusieurs raisons ont incité le gouvernement à procéder à une large consultation sur l'avenir des grandes infrastructures de transport en commun dans la région de Montréal. Les structures responsables du transport en commun ont beaucoup évolué; il existe maintenant plus de vingt autorités organisatrices de transport dans la région métropolitaine et elles sont toutes dirigées par les élus municipaux. La coordination de ces autorités représente un des principaux défis des prochaines années.

Les dernières années ont été marquées par de nombreuses divergences de vues quant aux travaux à réaliser pour consolider et améliorer les réseaux de transport en commun. Pour les 10 ou 20 prochaines années, il serait important de se donner une véritable stratégie d'action appuyée sur un consensus aussi large que possible afin que

chaque intervenant dispose d'une base fiable pour planifier ses propres activités.

Le coût du transport en commun a atteint un niveau élevé. Il va de soi qu'il faut payer pour faire fonctionner les réseaux existants. Toutefois, la situation devient inquiétante quand on se rend compte que le mode de financement retenu au départ obligera le gouvernement et les municipalités à verser conjointement 150 000 000 \$ à 160 000 000 \$ par année pendant les 25 ou 30 prochaines années pour le paiement des travaux de construction du métro exécutés jusqu'à aujourd'hui... Une ponction aussi importante sur les ressources disponibles réduit la marge de manoeuvre pour garder en bon état les équipements existants et, à plus forte raison, pour réaliser de nouveaux équipements.

Le réseau routier présente des problèmes de congestion chronique sur plusieurs ponts donnant accès à l'île de Montréal. De même, certaines portions du réseau autoroutier sur l'île de Montréal, telles les autoroutes métropolitaine et Décarie, sont utilisées à pleine capacité.

Il devient très difficile, je pense qu'il faut l'admettre, de construire de nouveaux ponts ou de nouvelles autoroutes compte tenu des coûts économiques, sociaux et environnementaux engendrés par de telles constructions.

L'objectif de cette consultation consiste à dégager une stratégie concrète d'actions nécessaires à un développement cohérent et efficace des infrastructures de transport commun de la grande région métropolitaine.

Il importe donc d'étudier le problème dans sa globalité. Pour améliorer la qualité du transport en commun dans une situation d'économie des ressources, il nous faut considérer un ensemble de facteurs et faire des choix. Quelle est la situation de l'offre et de la demande en transport dans la région? Quelles sont les perspectives de développement de la région et ses effets sur les besoins de déplacement? Une telle analyse prospective nous commande de bien évaluer la capacité du réseau routier, de tenir compte des équipements en place, des mouvements de déplacement de la population, des tendances démographiques, sociologiques et même spatiales! Il faut considérer les coûts tant monétaires qu'environnementaux. L'impact sur la qualité de la vie est extrêmement important.

Le transport en commun dans la région, c'est, bien sûr, l'île de Montréal, mais, bien sûr, aussi Laval, la rive sud et la rive nord. C'est la Société de transport de la rive sud de Montréal, la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, la Société de transport de Laval, mais aussi 17 conseils intermunicipaux de transport et 3 municipalités qui organisent des services sur leur territoire et dont la principale

destination est l'île de Montréal.

Nous devons faire des choix. C'est pourquoi j'apprécie grandement l'implication croissante des élus dans les questions de transport en commun. Il ne s'agit pas de se poser en quémadeurs, mais en partenaires soucieux d'améliorer une situation.

Faire abstraction de l'offre de transport à ce moment-ci serait manquer à nos devoirs quant à une vision de l'avenir. Depuis le début des années soixante-dix, l'offre de services de transport en commun a augmenté considérablement. À cette époque, le programme d'aide gouvernementale a été axé vers l'expansion des services. Le gouvernement a misé sur des subventions aux immobilisations (achats d'autobus, construction de garages, construction du métro et j'en passe) comme moyen d'augmenter la quantité des services offerts et d'en améliorer la qualité.

L'offre de services de transport en commun dans la région métropolitaine a doublé entre 1960 et 1986, passant de 91 véhicules-kilomètre à 182 véhicules-kilomètre. Au cours des dix dernières années, l'offre de services a augmenté de 34 %. Le parc d'autobus est passé, quant à lui, de 3030 à 4114 véhicules depuis 1976. Au total, 2209 véhicules ont été achetés au cours de cette même période.

Durant cette même période, le gouvernement a investi plus de 50 000 000 \$ dans l'agrandissement ou la construction de bâtisses. Chaque organisme de transport, aujourd'hui ou dans les mois qui suivront, disposera de tous les équipements adéquats pour remplir ses fonctions. De façon à améliorer le confort des usagers, le gouvernement a encouragé, par une subvention égale à 75 % des coûts, l'installation d'abribus.

Le réseau initial du métro avait 26 kilomètres de longueur. Ce réseau atteignait 30 kilomètres en 1976 et 54,5 kilomètres en 1986. Au début de 1988, le réseau du métro aura 61 kilomètres de longueur et comptera donc 65 stations.

Si l'on cumule l'offre des trois sociétés de transport, Société de transport de la rive sud de Montréal, STL et Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, avec celle des trains de banlieue et du métro, nous avons plus de 4000 kilomètres de réseau.

Mais qu'en est-il de cette évolution, sur le plan historique, par rapport à ce que nous côtoyons et utilisons chaque jour, l'automobile? Les progrès réalisés dans le domaine du transport en commun sont réels et importants, ils n'ont, toutefois, pas empêché l'automobile d'enregistrer des progrès à titre de principal mode de transport. En 1982, 70 % des déplacements motorisés étaient effectués en automobile contre 60 % en 1960. La part relative du

transport en commun a donc décliné de 40 % à 30 %.

La longueur du réseau autoroutier dans la région métropolitaine est passée de 39 kilomètres en 1940 à 484,8 kilomètres en 1987. Actuellement, la population vit d'importants problèmes de congestion sur les axes menant au centre-ville de Montréal. Sur les ponts reliant la rive sud à l'île de Montréal, la situation est très critique et il s'agit d'écouter les lignes ouvertes à chaque midi pour voir jusqu'à quel point le ministre des Transports est apprécié. Il est impossible de créer de nouveaux accès à l'île de Montréal sans raser des quartiers et sans entraîner des problèmes de congestion majeurs au centre-ville de la métropole.

Au niveau du réseau routier, nous sommes en pleine période de consolidation. Uniquement pour conserver en bon état les infrastructures routières, nous devons entreprendre un plan de rattrapage et le rapport Middlemss recommandait, par les infrastructures routières de la grande région de Montréal, des investissements de 70 000 000 \$ au cours des cinq prochaines années uniquement pour conserver ce que nous avons maintenant.

Pourtant, le nombre d'automobiles et le nombre moyen d'autos par ménage sont en augmentation constante. La proportion des ménages possédant deux autos et plus était de 12 % en 1970; elle était de 20 % en 1982. Je pense que la conclusion saute aux yeux: l'auto est tout de même le véhicule ou le moyen de déplacement le plus utilisé.

Puisque la population totale de la région métropolitaine est relativement stable depuis 1971, une croissance moyenne de 0,3 % annuellement, la demande en transport croît beaucoup moins rapidement maintenant. Les prévisions démographiques, basées sur les tendances passées, laissent entrevoir, pour les dix ou quinze prochaines années, une importante redistribution de la population entre les différentes parties de la région. La population diminue dans les quartiers centraux, là où on est le mieux desservi par le transport en commun. La population augmente en banlieue. Cela devrait normalement entraîner un allongement des déplacements et de leur durée.

La population, dans son ensemble, vieillit, principalement dans les quartiers centraux. Par ailleurs, la population des banlieues demeure relativement jeune; c'est dans la banlieue que l'on retrouve beaucoup de jeunes familles. Tout comme les jeunes, les personnes âgées optent davantage pour le transport en commun. Cependant, ce groupe, il faut bien le constater, se déplace moins que les jeunes. Ainsi, dans l'ensemble, la baisse du nombre de jeunes pourrait favoriser une tendance à la baisse de l'usage du transport en commun qui serait partiellement compensée par les personnes âgées.

Enfin, le groupe des adultes, les 25-64 ans, représente le groupe le plus important. Ce sont aussi les plus susceptibles de posséder une voiture et d'en faire usage.

C'est au chapitre du financement de ce service que l'on peut mieux apprécier les efforts déployés. En dollars constants, le métro nous a déjà coûté, à lui seul, plus de 2 800 000 000 \$ en investissements. En supposant un statu quo sur le plan du développement des infrastructures, le métro actuel nous - lorsque je dis nous, ce sont les municipalités et le gouvernement - coûtera entre 150 000 000 \$ et 160 000 000 \$ par année pour les 25 prochaines années. En calculant à partir d'aujourd'hui et en supposant qu'il n'y ait aucun développement, en 1995 - cela, c'est dans huit ans - le gouvernement du Québec aura versé, à lui seul, entre 1 000 000 000 \$ et 1 100 000 000 \$ pour le métro. La dette à rencontrer sera encore de l'ordre de 637 000 000 \$.

Cette année, l'ensemble des organismes de transport en commun de la région aura des dépenses totales de l'ordre de 786 000 000 \$. Ces dépenses seront comblées de la façon suivante: subventions du ministère des Transports du Québec, 336 000 000 \$; contribution des usagers, 261 000 000 \$; contribution des municipalités, 189 000 000 \$. Il y a un tableau qui suit, pour ceux qui sont intéressés, relativement à la participation de chacune des sociétés ou commissions de transport, des usagers, du gouvernement et du palier municipal.

Actuellement - c'est un point qui a soulevé un peu de poussière au cours des dernières semaines - le gouvernement finance 75 % des achats d'autobus; cela lui coûtera environ 40 000 000 \$. Il a été décidé, en collaboration avec les représentants de l'Association des transporteurs urbains du Québec, de revoir le partage du financement de cet équipement de la façon suivante: en 1987, 75 % pour la part du gouvernement, 25 % pour celle du monde municipal; en 1988, 65 % et 35 % et, en 1989, 60 % et 40 %. Le gouvernement finance à 100 % les immobilisations du métro, à 75 % les bâtisses, les abribus et autres équipements du genre.

(10 h 30)

Enfin, si l'on considère les opérations, le gouvernement subventionne 40 % des revenus provenant des usagers des services réguliers et, dans le cas du laissez-passer, il subventionne la différence entre 50 déplacements au tarif unitaire de la catégorie d'usager et le pris du laissez-passer. Ainsi, en 1987, le gouvernement octroie une subvention de fonctionnement et une subvention au laissez-passer totalisant plus de 122 000 000 \$ et représentant 120 % de la contribution municipale.

- Cependant, il existe divers problèmes de transport des personnes dans la région. À quels problèmes faut-il s'attaquer en priorité et pourquoi? Ne doit-on pas privilégier les axes où se vivent actuellement les plus importants problèmes de congestion? Serait-il préférable de doter la région d'un bon réseau de trains de banlieue à l'exemple de Toronto? Quel est le coût des investissements proposés? Les secteurs de l'agglomération qui nécessitent un moyen de transport puissant parce que générant une importante clientèle pour le transport en commun sont maintenant desservis par le métro. Existe-t-il un autre secteur offrant un potentiel d'achalandage pour justifier un prolongement éventuel du métro? Après une ère de grandes constructions, entrons-nous dans une période de consolidation? Vous aurez compris qu'à ces questions nous tenterons d'obtenir des réponses des spécialistes et de ceux qui ont à le vivre quotidiennement.

En 1961, il fut décidé d'étaler les coûts du métro sur une période de 40 ans. Cette durée excède celle de certains équipements. Aujourd'hui, des rénovations majeures s'annoncent bien avant que le coût initial soit absorbé. Ne devrait-on pas échelonner la facture sur la durée de la vie utile de ces équipements ou encore payer comptant, comme on en retrouve certains exemples à l'extérieur, soit à Paris ou à Toronto?

Le gouvernement, vous l'aurez compris par ces chiffres, est le principal bailleur de fonds du transport en commun au Québec. Le gouvernement aussi est à la merci des décisions locales concernant le niveau de dépenses et la tarification. Le montant des subventions est souvent modifié, même une fois que le budget du programme est établi. Le gouvernement ne peut contrôler à moyen terme sa subvention, ce qui est très difficile pour un ministre des Transports et même pour un gouvernement.

Posons-nous des questions et tentons d'y répondre ensemble. Est-ce que les municipalités devraient revoir leur degré d'implication financière pour refléter concrètement l'importance accordée au transport au commun, pour refléter le fait qu'elles participent aux décisions d'implantation, pour les inciter à toujours mieux entretenir les infrastructures dont elles assurent l'exploitation et pour être à même de mieux apprécier la pertinence des nouveaux projets?

L'augmentation des subventions dans un contexte de renforcement de l'autonomie décisionnelle et financière des municipalités a abouti à certains paradoxes. Dans le cas du métro, la CUM propose des travaux à réaliser alors que le gouvernement approuve les travaux et en paie les coûts. N'y a-t-il pas divorce entre le pouvoir d'initiative et la responsabilité financière? Dans les cas des

trains de banlieue, le gouvernement décide lui-même des travaux de modernisation et en paie les coûts, alors que la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal gère les trains sans les intégrer à son réseau de surface et que le gouvernement absorbe le déficit d'exploitation. N'y a-t-il pas divorce, dans l'exploitation, entre le pouvoir décisionnel et la responsabilité financière?

N'est-il pas admis que les collectivités locales doivent déterminer elles-mêmes la nature, la qualité et la quantité des services qu'elles veulent s'offrir, et que les subventions entraînent une distorsion des comportements des administrateurs municipales? Chaque organisation de transport a ses priorités et ses besoins. Qui paiera la note? Quelle devrait être la part du gouvernement, des municipalités ou des autres partenaires?

Serait-il judicieux d'augmenter le tarif pour l'usager? Cela, je pense, risquerait d'entraîner une baisse de la clientèle et d'amener les organismes dans un cercle vicieux: baisse de clientèle, baisse de services, baisse de revenus. Serait-il plus équitable que ceux qui bénéficient du transport en commun contribuent à son financement? Doit-on se doter de sources de financement qui permettent d'agir directement sur la demande en transport? Qui favorise le transfert modal?

Les automobilistes ne bénéficient-ils pas du transport en commun par l'atténuation de la congestion, une diminution des besoins en nouvelles infrastructures routières? Les entreprises installées au centre-ville ne bénéficient-elles pas du transport en commun? Peuvent-elles faire en sorte de mieux répartir la demande en transport? La solution réside-t-elle dans la participation de nouveaux partenaires?

Voilà toute une série de questions posées auxquelles nous tenterons d'avoir des réponses au cours de ces trois jours. Mais déjà les solutions ne sont pas faciles. Le gouvernement devra trancher.

En conclusion, M. le Président, la consultation que nous entreprenons ce matin est importante pour l'avenir des grandes infrastructures de transport dans la région de Montréal. Il n'est jamais facile de prendre des décisions qui engagent une collectivité et les décisions en matière d'infrastructures semblent devenir de plus en plus difficiles. Les effets des décisions passées sont présents sous nos yeux et nous incitent à la prudence. Ainsi, nous connaissons aujourd'hui les conséquences d'avoir choisi, dans les années cinquante et soixante, l'automobile comme transport individuel de masse. Nous voyons aussi les résultats d'un abandon progressif des trains de banlieue.

Quant à la recherche de solutions, elle

se complique en raison du grand nombre d'acteurs et de leurs intérêts divergents. Les points de vue exprimés pendant la consultation fourniront une meilleure connaissance des besoins en transport et des différentes réponses qui peuvent y être apportées. Cet éclairage est non seulement utile, il est indispensable et il influencera les décisions éventuelles du gouvernement en ce qui a trait aux infrastructures additionnelles de transport en commun.

Dans les semaines qui suivront cette commission, à la lumière des points de vue qui y seront discutés et des discussions que j'ai eues à ce sujet avec l'Association des transporteurs urbains du Québec, je recommanderai au Conseil des ministres certaines modifications au programme d'aide au transport en commun. Les modifications seront annoncées en temps opportun pour pouvoir s'appliquer dès le 1^{er} janvier 1988. La consultation est nécessaire. Toutefois, elle n'aura pas atteint son but si les intervenants se contentent de dresser une liste de projets et de demander au gouvernement de payer entièrement la note. L'exercice que nous entreprenons ce matin ensemble aujourd'hui vise à résoudre les principales questions qui se posent pour l'avenir.

En terminant, M. le Président, initialement, la commission devait porter sur des infrastructures additionnelles. À la demande, en particulier, de M. Hamelin, de la CUM, et de certains intervenants de l'ATUQ, nous avons accédé, comme gouvernement, à la possibilité que cette discussion puisse déborder sur le problème du financement qui est, quand même, au coeur de nos relations, je dirais même, quotidiennes. Cela pourra faire en sorte que nos prochaines années seront mieux planifiées dans le respect de chacun des participants sur le plan financier. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Merci, M. le ministre. J'inviterais maintenant le porte-parole de l'Opposition et député de Lévis à nous faire ses remarques d'introduction. M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, M. le ministre des Transports, distingués collègues et membres de la commission, mesdames et messieurs les représentants des usagers, les sociétés de transport et mesdames et messieurs les élus municipaux, j'aimerais, avant d'entreprendre le début de nos travaux, faire quelques remarques préliminaires.

C'est avec grand plaisir que nous, du Parti québécois, sommes ici réunis cette semaine en commission parlementaire pour entendre les groupes et organismes intéressés par cette importante question du transport en commun dans la région de Montréal.

Cette commission parlementaire, qui se déroulera toute la semaine à Montréal, est attendue depuis déjà un bon moment. Promise en campagne électorale en 1985, elle devait tout d'abord se tenir à l'automne 1986. Elle fut reportée au printemps 1987 pour, finalement, avoir lieu à la fin de l'été cette année.

Je profite du moment pour remercier toutes les personnes ou organismes qui ont travaillé sérieusement, en pleine période estivale, faut-il le rappeler, à la rédaction de leur mémoire et qui viendront faire part de leurs préoccupations devant les membres de cette commission au cours des trois prochains jours. Les nombreux mémoires reçus témoignent de l'intérêt que portent les principaux intervenants à la question des infrastructures et du financement du transport en commun dans la région de Montréal.

Par ailleurs, à titre de nouveau porte-parole de l'Opposition officielle en matière de transports, j'aimerais saluer tous les intervenants oeuvrant non seulement dans le domaine du transport en commun, mais dans tous les secteurs du transport, qu'il soit terrestre, maritime, aérien, ferroviaire ou autre. J'aimerais offrir à tous mon entière collaboration à l'évolution d'un dossier aussi important que celui du transport au Québec.

Enfin, je tiens à remercier les membres de la commission de l'aménagement et des équipements qui ont bien voulu accepter, pour une deuxième semaine consécutive, de se déplacer et de se réunir à Montréal plutôt que dans le cadre régulier de leurs travaux à l'Assemblée nationale. Il faut dire qu'à l'Assemblée nationale nous sommes de moins en moins bien vus de ce temps-ci; il y a la Gendarmerie qui veut nous fichier, etc. Alors, on se sent à l'aise à Montréal, n'est-ce pas?

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Garon: Cette procédure, convenue conjointement par les deux formations politiques, témoigne du souci des parlementaires de se rapprocher des préoccupations et du quotidien des Québécoises et des Québécois.

Faut-il rappeler qu'en 1982, lors de la commission parlementaire chargée d'étudier la proposition gouvernementale soumise par M. Michel Clair, le ministre des Transports de l'époque, la situation était fort différente? En effet, l'Opposition officielle à ce moment avait refusé son consentement pour permettre la tenue d'audiences publiques en commission parlementaire dans la région même de Montréal. Signe que les temps changent, et fort heureusement, les parlementaires se retrouvent ici aujourd'hui pour entendre chez eux les principaux intéressés du transport en commun à Montréal.

Cette commission parlementaire qui

s'amorce aujourd'hui ne constitue pas le premier exercice du genre en ce qui a trait au développement du transport en commun. Elle s'inscrit plutôt, pour moi, dans le prolongement d'une vaste consultation entreprise il y a plusieurs années.

Je ne voudrais pas refaire tout l'historique de l'évolution du transport en commun dans la région de Montréal, mais je crois qu'il importe de rappeler quelques événements qui ont marqué la dernière décennie. Pensons notamment à 1976 où, constatant l'importance des investissements nécessaires pour poursuivre les travaux amorcés, le gouvernement décrète un moratoire sur le prolongement du métro et la construction d'autoroutes, puis entreprend une réflexion sur l'ensemble de la question.

Quelque trois ans plus tard, en 1979, le gouvernement présente un plan de transport intégré pour la région de Montréal, ce qu'on a appelé, par la suite, le plan de Bellevai. En 1982, le ministre des Transports de l'époque, M. Michel Clair, dépose un livre blanc proposant une réforme majeure du cadre institutionnel et financier du transport en commun. Ce livre blanc avait, d'ailleurs, été étudié en commission parlementaire en octobre 1982.

En 1984, on assiste à la création des conseils intermunicipaux de transport, ce qu'on appelle les CIT. Finalement, en juin dernier, le ministre des Transports déposait en Chambre un document de consultation, intitulé "Les infrastructures de transport en commun de la région de Montréal, orientations, financement, incidences".

Ce document - le ministre l'a bien précisé dès les premières pages - n'est pas une proposition gouvernementale. C'est plutôt un document de travail permettant d'orienter la réflexion et les discussions sur la problématique du transport en commun. Sauf qu'on observe une constante dans le discours du ministre: baisse de services, baisse de la clientèle, baisse de la clientèle, baisse de services. Les gens de Québecair nous répètent ça. Les gens des traversiers nous disent aussi qu'on veut envoyer la facture de plus en plus aux usagers. Je constate, dans le transport en commun, que ça a l'air de prendre la même direction, M. le Président.

En ce sens, le document a le mérite d'ouvrir des avenues, notamment quant aux critères d'implantation de nouvelles infrastructures et aux sources alternatives de financement. Je crois qu'il nous reste beaucoup de chemin à parcourir sur ces questions et je suis convaincu que les travaux de cette commission parlementaire permettront de dégager des solutions intéressantes.

Par contre, le document soulève de nombreuses interrogations quant aux orientations futures du ministre sur la question des infrastructures et du finance-

ment du transport en commun.

Le recours à de nouvelles sources de financement donnera-t-il au gouvernement une porte de sortie pour diminuer graduellement sa contribution financière? C'est ce que ses dernières décisions ou ses dernières annonces semblent indiquer. Sous le prétexte de ressources limitées, le gouvernement ira-t-il jusqu'à priver certaines régions d'infrastructures réclamées pourtant depuis longtemps et nécessaires à leur développement social et économique? D'autant plus qu'il semble qu'avec son dernier budget, les derniers crédits budgétaires, le président du Conseil du trésor nous a dit que les ressources limitées, c'était maintenant réglé; il y avait de l'argent en masse.

Ces interrogations prennent plus d'importance à cause des récentes décisions du gouvernement dans le dossier du transport en commun. En effet, en moins de trois mois, avant même la tenue des audiences publiques en commission parlementaire, deux décisions majeures du gouvernement du Québec ont soulevé la colère dans le milieu et remettent en question la participation de Québec au financement du transport en commun.

Revoyons brièvement les faits. Tout d'abord, le 13 mai dernier, le gouvernement adopte le décret 754-87 prévoyant le retrait progressif du financement des achats d'autobus servant au transport en commun. La participation de Québec, qui était de 75 % depuis huit ans, tombera à 65 % en 1988 et à 60 % en 1989.

Pour ajouter aux inquiétudes, voilà que le gouvernement annonce son intention de mettre fin à sa contribution au déficit d'exploitation de la ligne Montréal-Rigaud dès le 1er janvier prochain et de réduire de 50 % ses subventions à la construction d'abris d'autobus sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

Ces dernières décisions représenteront un fardeau financier supplémentaire totalisant près de 8 000 000 \$ annuellement pour les contribuables de l'île de Montréal. N'y a-t-il pas lieu de s'inquiéter de la position réelle du ministre dans ce dossier? Comment expliquer de telles décisions sans aucune consultation préalable avec les parties intéressées? Est-ce qu'il voulait se débarrasser de cette partie pour atteindre ce qu'il disait tout à l'heure, un consensus aussi large que possible? Voulait-il se débarrasser de certaines questions avant, pour pouvoir faire le consensus après? Où est l'urgence de la situation en pleine période estivale? Il semble, d'ailleurs, que ce gouvernement se soit fait une spécialité d'annoncer ses mauvaises nouvelles en été, craignant sans doute les plus vives critiques. Quelles sont les intentions réelles du gouvernement?

(10 h 45)

Comment concilier une telle attitude du

ministre avec les déclarations comprises tout au long de son document de consultation? Je cite: "La consultation (...) sera plutôt l'occasion pour le gouvernement d'être à l'écoute des principaux intervenants." C'était à la page 1. À la page 19: "Cette démarche gouvernementale devrait être l'amorce de consultations entre les principaux acteurs du domaine du transport des personnes dans la région. La concertation apparaît, en effet, de plus en plus comme une nécessité pour planifier et gérer, au moindre coût pour la collectivité..."

De telles décisions ne signifieraient-elles pas que les règles du jeu dans le domaine du transport en commun soient fixées avant même d'entendre les autres partenaires concernés? Les intervenants du monde du transport en commun à Montréal sont inquiets à l'heure actuelle. Et nous le sommes aussi. Les décisions récentes du ministre vont tout à fait à l'encontre des principes énoncés dans son document: consultation, échanges, consensus, concertation. Il faut dire qu'on dit souvent que la vertu est dans la théorie et les désavantages dans la pratique. Tout cela est très déplorable et risque de modifier considérablement l'orientation de nos travaux. Une fois de plus, le gouvernement aura réussi à faire la preuve qu'entre les discours, les écrits et la réalité, il y a tout un monde qui semble parfois irréconciliable.

Pourtant, plus que jamais, le transport en commun est appelé à jouer un rôle prépondérant au sein de la collectivité montréalaise. Là-dessus, il y a des chiffres révélateurs au point de vue du nombre de personnes qui possèdent une automobile à Montréal ou du niveau de vie des gens de la région de Montréal, dans le document que nous allons étudier tout de suite après nos interventions. Tous ceux et celles qui ont présenté des mémoires dans le cadre de cette commission parlementaire l'ont très bien démontré. Certes, les solutions proposées divergent selon les particularités locales et régionales, mais tous s'entendent pour reconnaître l'importance du transport en commun et la place qu'il occupe dans le développement économique et social d'une région comme celle de Montréal. On n'a qu'à penser aux nombreux problèmes vécus quotidiennement, tant aux niveaux commercial, social, industriel, lors d'une grève du transport en commun à Montréal pour saisir toute cette réalité.

Il est important de constater à quel point la vie de la grande région métropolitaine bat au rythme de la qualité de ses infrastructures de transport en commun. Les réseaux d'autobus, le métro, les trains de banlieue sont autant d'éléments qui contribuent à l'essor et au développement de la région.

Mais voilà, comme le soulignait le

document gouvernemental, les besoins de transport ont évolué considérablement au cours de la dernière décennie. La présence d'un plus grand nombre d'intervenants dans l'organisation du transport en commun a influencé grandement la gestion des activités de transport sur l'île de Montréal et sa banlieue.

L'évolution démographique constitue également un facteur déterminant dans l'organisation et le développement d'un réseau de transport en commun. L'augmentation du nombre de personnes âgées, qui chercheront à se rapprocher des services médicaux, sociaux ou autres, sera un des éléments importants à considérer. L'urbanisation, l'étalement de la population - avec les problèmes qu'engendre cet étalement - et des emplois forceront les autorités organisatrices de transport en commun à faire des choix importants.

Par ailleurs, le contexte financier a, lui aussi, connu des changements majeurs. Le développement d'infrastructures de transport en commun a toujours nécessité d'importants investissements. Tout indique que la tendance se maintiendra.

Nous avons pu constater une certaine perspective des intervenants en ce qui a trait au développement de nouvelles infrastructures. Certes, les communautés continuent de réclamer de nouvelles installations ou des améliorations au système actuel, mais elles sont beaucoup plus critiques dans leurs démarches. Il ne s'agit pas seulement de demander pour demander. Elles sont en mesure de justifier leurs demandes, d'expliquer leurs besoins et les impacts éventuels sur le développement de leur secteur ou de leur région. Elles veulent également considérer combien il en coûtera et qui paiera la note.

L'opportunité de recourir à de nouvelles sources de financement semble susciter de plus en plus d'intérêt. Expérimentées avec succès dans plusieurs autres pays, il vaudrait peut-être la peine de s'y attarder davantage. Nous croyons aussi qu'il peut s'agir d'une hypothèse à envisager. Par contre, nous aimerions avoir l'assurance et la garantie que le gouvernement ne tentera pas, par cette manoeuvre, de se désengager dans la même proportion du financement du transport en commun et d'augmenter en contrepartie la contribution des usagers.

Mais, au fil des ans, s'il est une préoccupation que nous ne devons pas perdre de vue, c'est bien celle de l'utilisateur. Parce que le transport en commun va bien au-delà de toute la question des autobus, des parcours, du métro. En fait, l'utilisateur se situe au cœur même de toute la problématique du transport en commun. Et c'est probablement un des principaux défis à relever au cours des prochaines années.

Parler de prolongement du métro, de

modernisation des trains de banlieue ou de voies réservées sans parler des usagers, de leurs préoccupations ou de leurs besoins, c'est oublier là une composante essentielle. Redonner aux usagers la place qui leur revient, les consulter et les impliquer davantage, tenir compte de la diversité des clientèles, voilà quelques-unes de nos principales responsabilités. Limiter les discussions en matière de transport en commun aux seules questions d'infrastructures et de contraintes financières, c'est, selon moi, une vision très parcellaire de toute cette problématique. Bien au contraire, le transport en commun ne devrait-il pas s'inscrire dans une perspective plus globale de transport terrestre des personnes et de développement social et économique d'une région?

Conscient, d'une part, des nombreuses contraintes auxquelles doivent faire face les autorités organisatrices de transport et, d'autre part, qu'il nous faudra faire preuve de réalisme dans notre choix des immobilisations futures, nous devons éviter de tomber dans le piège de priver des régions d'un système de transport adéquat sous prétexte de ressources limitées. Certains secteurs de l'île de Montréal et de sa banlieue sont encore privés d'infrastructures adéquates.

Dans le respect des autonomies et particularités locales, il faudra plus que jamais orienter nos interventions, notamment, sur: premièrement, une plus grande préoccupation à l'égard des usagers; deuxièmement, l'intégration des divers modes de transport; troisièmement, la complémentarité de l'interdépendance des nombreux intervenants dans le domaine des transports; quatrièmement, la qualité du service offert à la clientèle et, cinquièmement, l'adaptation des nouvelles installations aux besoins spécifiques de la clientèle.

Je termine là mes remarques, M. le Président, pour le moment. Je crois qu'il importe aux divers groupes touchés de faire état de leurs préoccupations et nous aurons l'occasion de poursuivre la discussion par la suite. Je vous remercie.

Le Président (M. Rochefort): Merci, M. le député de Lévis. Donc, sans plus tarder, nous allons donner la parole aux intervenants. Le premier groupe à comparaître devant nous ce matin - ils se sont déjà installés à la table des témoins - il s'agit des dirigeants de la Communauté urbaine de Montréal.

Auditions

M. le président de la communauté urbaine, je vous souhaite la bienvenue parmi nous, de même qu'à vos collaborateurs, adjoints et membres du comité exécutif. J'aimerais, non pas pour les gens qui sont dans la salle, mais pour l'information des

membres de la commission qui ne connaîtraient pas toutes les personnes qui vous accompagnent, de même que pour le **Journal des débats**, que vous présentiez chacun des membres de votre groupe, qui sont à la table, avec leurs fonctions et, par la suite, que vous nous fassiez la présentation de votre mémoire.

Communauté urbaine de Montréal

M. Hamelin (Michel): Merci, M. le Président. À mon extrême gauche, Mme Thérèse Daviau, conseillère municipale à Montréal et vice-présidente de la commission du transport de la Communauté urbaine de Montréal; M. Robert Perreault, vice-président du comité exécutif de la ville de Montréal et président de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal; M. Jean Doré, maire de Montréal, membre du comité exécutif et vice-président du conseil de la Communauté urbaine de Montréal. À mon extrême droite, M. Peter Yeomans, maire de Dorval et président de la commission du transport de la Communauté urbaine de Montréal; le Dr Michel Leduc, maire de La Salle et vice-président de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal; M. Bernard Lang, maire de Côte-Saint-Luc, président de la Conférence des maires et membre du comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal.

En débutant la présentation, j'aimerais saluer M. le ministre des Transports, le porte-parole officiel de l'Opposition en matière de transports, ainsi que mesdames et messieurs de la commission parlementaire.

Nous désirons également féliciter le gouvernement de tenir cette commission sur un enjeu majeur pour nous, à la Communauté urbaine de Montréal, et remercier spécialement les membres de la commission d'avoir accepté de tenir cette commission à Montréal pour ainsi se rapprocher du cœur des problèmes de transport en commun au niveau de la province. Il est inutile de souligner que c'est à Montréal que le problème est le plus crucial.

Je voudrais souligner aussi, avant de commencer la lecture du mémoire, que ce mémoire a recueilli l'unanimité des 28 municipalités qui composent la Communauté urbaine de Montréal. Cela n'a pas toujours été facile, mais nous avons fini par obtenir cette unanimité. C'est ce qui explique aussi le retard à livrer le mémoire. Cette fameuse unanimité, nous l'avons obtenue mercredi soir dernier. Nous avons pris des dispositions pour que le mémoire soit livré dès vendredi matin par poste prioritaire. On va démêler l'écheveau bientôt, mais poste prioritaire nous dit que c'est livré à Québec et, à Québec, on nous dit qu'on ne l'a pas reçu. On en a envoyé des copies supplémentaires hier matin. Bref, les membres n'en ont eu

copie que ce matin. Nous nous en excusons et espérons que ce sont des choses qui ne se reproduiront plus.

Pour accélérer un peu, je vais commencer la lecture du mémoire à partir de la page 6 qui situe le réseau de transport en commun de la communauté. L'historique est, quand même, relativement bien connu de tous.

En 1985, le réseau de la STCUM a transporté 372 000 000 de voyageurs. Depuis 1972, c'est une augmentation de 102 000 000 de voyageurs, soit 27 %. En 1982, on avait un achalandage de 336 000 000 de voyageurs. C'est clair que cet afflux de nouveaux voyageurs était dû à l'extension vers l'ouest du territoire desservi par la STCUM et surtout à l'introduction de la carte mensuelle. L'amélioration du train de banlieue vers Rigaud et l'ouverture de la station intermodale Vendôme a aussi influencé, évidemment, l'achalandage en 1985. En 1986, il y a un achalandage de plus de 3 %, ce qui veut dire 9 000 000 de plus de voyageurs. On n'a qu'à penser si ces déplacements avaient été faits en automobile, 9 000 000 de plus pour l'année 1986, ce que ça aurait causé à l'agglomération montréalaise.

La longueur du réseau de surface de la STCUM a atteint 2 700 kilomètres en 1986, une augmentation de 54 % depuis 1972. Durant les dix dernières années plus spécifiquement, la croissance a été de 38%, due surtout à une extension dans l'ouest. La longueur moyenne des déplacements est passée de 6,5 kilomètres en 1972 à plus de 7 kilomètres en 1985, tandis que le temps de trajet des usagers a diminué à cause de l'accroissement de la vitesse moyenne des véhicules. Ramenés en dollars constants, les coûts d'exploitation par kilomètre, ainsi que les coûts par voyageur n'ont pas augmenté depuis dix ans, mais les revenus par voyageur, eux, ont diminué de 26 %.

Au cours de toutes ces années et depuis 1972 en particulier, les élus de la communauté ont développé certains principes de base concernant le transport en commun. Ces principes élaborés progressivement avec les partenaires impliqués, dont le gouvernement du Québec, devraient guider notre action pour l'avenir.

L'importance du transport en commun à Montréal s'explique en partie par certaines caractéristiques propres à notre population. Ainsi, en 1985, 35,9 % des ménages de la région métropolitaine sont sans automobile alors que la moyenne pour les autres agglomérations canadiennes de plus de 500 000 est de 21,5 %. Alors, de 21 à 35,9, c'est, quand même, en pourcentage une très grosse différence. Le taux de motorisation est beaucoup plus faible à Montréal, 311 automobiles pour 1 000 habitants contre 408 pour les autres métropoles. On y trouve aussi

une plus grande proportion de personnes à faibles revenus: 30,5 % des personnes de 15 ans et plus n'ont aucun revenu, sinon des paiements de transfert, alors que le pourcentage correspondant est de 21,5 % dans les autres grandes métropoles. Le ministre a souligné des taux de motorisation tantôt, mais je crois que ça devait s'appliquer à l'ensemble du Québec. Ici, nous regardons le taux de motorisation de la région de Montréal.

L'importance du transport en commun tient à l'influence que joue un tel réseau d'équipements dans la qualité de vie d'un milieu dont la vocation de pôle de développement et de centre international de tertiaire moteur a été maintes fois affirmée. On sait que plusieurs métropoles nord-américaines ont réussi au cours des dernières années à engendrer un mouvement de renaissance de leur centre-ville. Or, l'influence exercée par l'existence d'un service de transport collectif efficace est, la plupart du temps, apparue comme une condition nécessaire à la réalisation des divers avantages de concentration qui sont propres à l'activité économique moderne. En tenant compte, à la fois, de ce regain d'activité dans le centre-ville et de la consolidation des pôles secondaires d'activités mixtes, on peut même affirmer que les activités nouvelles, celles qui sont reliées, par exemple, aux technologies nouvelles, cherchent de plus en plus à se regrouper en zones denses et à favoriser les noyaux du réseau de transport en commun de préférence à une plus grande dispersion et aux grands axes autoroutiers.

Un réseau de transport commun efficace offre à chacun la possibilité de se déplacer aisément en toute circonstance et il offre particulièrement aux plus vulnérables dans la société et à la clientèle captive un service qu'il faut considérer comme un besoin élémentaire en milieu métropolitain. Les chiffres cités tantôt font montre de cette clientèle captive dans notre territoire. Ce sont là des avantages reconnus depuis longtemps et dont les pouvoirs publics, tant à l'échelle locale qu'au niveau gouvernemental, ont accepté de payer le prix. Les services spéciaux aux handicapés répondent à ce besoin. Le maintien d'un réseau étendu à la fois dans l'espace et dans le temps et l'application d'une structure de tarifs qui tiennent compte de la capacité de payer des usagers représentent également un engagement qu'il convient de partager le plus largement possible.

(11 heures)

Chaque dollar additionnel dépensé dans le transport collectif permet d'augmenter davantage la capacité du système de transport et, par conséquent, la vitesse de circulation. Ce même dollar dépensé dans le transport individuel par automobile serait

beaucoup moins efficace si on tient compte de toutes les dépenses d'investissement et de fonctionnement, tant de la part des individus que des administrations publiques. Un spécialiste résume les nombreux travaux de recherche en ce domaine de la manière suivante: "L'avantage du transport en commun en termes d'investissement marginal par rapport à la capacité supplémentaire en heure de pointe est donc très net dans les grandes villes et devient écrasant dans les très grandes agglomérations." C'est un spécialiste, M. Pierre Merlin, qui n'est probablement pas Merlin l'Enchanteur, qui a fait cette affirmation.

L'intégration régionale du transport collectif, qui permet à l'usager de passer rapidement et aisément d'un réseau ou d'un mode de transport collectif à un autre, et même, si le tout est suffisamment attrayant, qui offre à l'automobiliste la possibilité d'emprunter un mode collectif pour compléter son déplacement, est aussi un moyen d'élargir la clientèle et de consolider la priorité du transport en commun. Les noeuds d'un tel réseau intégré sont les stations intermodales où doivent se rencontrer, dans un maximum de fluidité, l'automobile, le train, l'autobus et le métro. L'examen des flux entre la Communauté urbaine de Montréal et sa périphérie montre que de telles stations intermodales seraient nécessaires en différents points, à la périphérie du territoire. Là-dessus, je relève une affirmation du ministre qui disait que le centre de Montréal se dépeuplait au profit des couronnes; à cela, on doit répondre que, d'une part, ce n'est pas une tendance irréversible, on peut, par des actions, contrer cette tendance; aussi, que les gens vont à l'extérieur, mais reviennent au centre-ville pour travailler, pour s'amuser, ce qui entraîne un flux de plus en plus grand.

Ces principes d'intégration des modes de transport pourraient s'appliquer à plusieurs stations du réseau et, en particulier, à toutes les stations terminales. Ces stations intermodales pourraient constituer des éléments de solution efficaces et peu coûteux au problème de congestion sur les ponts de l'île de Montréal. Elles pourraient fournir une alternative intéressante à la construction de nouveaux ponts.

Le développement des infrastructures de transport en commun a exigé, dans le passé, d'importants efforts financiers; cela a été souligné tantôt. Il en sera de même dans l'avenir, alors que la nécessité de rénover ou de remplacer l'équipement existant viendra s'ajouter à celle de poursuivre l'effort de prolongement et de modernisation des infrastructures pour répondre à nos priorités.

Donner la priorité au transport en commun dans la stratégie de développement et d'aménagement urbains de la région de Montréal signifie qu'il faudra prélever des

ressources additionnelles dans le reste de l'économie. Ce prélèvement devra se faire, dans un contexte de croissance faible, au détriment d'autres utilisations alternatives, aussi bien dans le secteur public que dans le secteur privé.

Dans cette perspective, il convient, en premier lieu, de s'assurer que chacun des partenaires actuels du financement du transport en commun dans la région de Montréal maintienne, en termes réels, sa contribution spécifique. Autant il serait inopportun d'accroître, en termes réels, la contribution spécifique de chacun des partenaires actuels, autant il serait inacceptable que l'un ou l'autre d'entre eux se retire, ne serait-ce que partiellement. Cela risquerait de remettre en question non seulement l'équilibre financier qui s'est réalisé et maintenu au cours des années, mais également les orientations fondamentales du développement et de l'aménagement du territoire métropolitain.

Il convient, en second lieu, de prendre acte dans la conjoncture actuelle de la nécessité d'élargir les assises de financement du transport en commun en faisant appel, dans un souci de plus grande équité et dans la mesure des besoins, à d'autres partenaires qui bénéficient de l'existence de ce service public, mais qui n'apportent pas une contribution spécifique à son financement. C'est ce qu'on a convenu d'appeler les nouvelles sources de financement.

La question du partage des coûts doit être discutée dans une perspective qui englobe à la fois le financement des équipements et celui de leur fonctionnement. On peut certes, pour des fins d'analyse, faire toutes sortes de distinctions entre dépenses de fonctionnement et dépenses d'investissement, on peut, au plan de l'organisation, partager les responsabilités de planification et de gestion; on peut, pour des raisons de planification et de gestion budgétaires, distinguer les programmes de subvention des dépenses de fonctionnement et les programmes de subvention des dépenses d'investissement. Mais, la réalité économique et financière d'un service public est unique; son appréciation doit être globale. C'est dans ce sens que notre mémoire est présenté.

L'état actuel du financement et du partage des coûts découle d'un ensemble de décisions prises depuis le début des années soixante. Celles-ci avaient pour objectif de faire du transport en commun un service public efficace, rapide et accessible au plus grand nombre, en même temps qu'un outil de développement et d'aménagement du territoire. Cette vocation économique et sociale attribuée au transport en commun justifiait et commandait que les collectivités publiques, municipalités et gouvernements, prennent la relève des usagers pour assumer la plus grande part des coûts de développe-

ment et de fonctionnement de ce service.

L'année 1980 constitue à cet égard une date décisive dans l'évolution du partage des coûts entre les partenaires. Dans le cadre de la réforme de la fiscalité municipale et avec le souci d'atteindre une plus grande équité envers les centres les plus urbanisés du Québec et, en particulier, envers Montréal en ce qui concerne les effets du réaménagement du cadre financier des municipalités, le gouvernement apportait des changements majeurs à sa politique de subvention du transport en commun, changements qui ont contribué à accroître la part gouvernementale dans le partage des coûts. Il faut souligner que ce résultat était voulu et qu'il doit être considéré comme un élément essentiel de la réforme de 1980.

Les résultats de cette réforme et les ajustements subséquents qui y ont été apportés sont indiqués aux tableaux 1 et 2 qui comportent les particularités suivantes: nous avons regroupé les dépenses d'exploitation seulement pour la STCUM; nous avons aussi regroupé les dépenses d'immobilisation, à la fois de la STCUM et de la CUM, pour faire une seule dépense d'immobilisation. Nous avons les dépenses totales qui s'ensuivent et les revenus d'exploitation qui, à 97 % proviennent des usagers. Enfin, les subventions ont été regroupées dans leur ensemble.

L'examen de ces tableaux permet de rappeler deux faits. En premier lieu, alors que les dépenses totales du transport en commun à Montréal ont augmenté à un rythme annuel moyen de 19 % entre 1977 et 1980 et de 9,1 % entre 1980 et 1984, les subventions gouvernementales ont crû, quant à elles, de 31,7 % et de 12,8 % respectivement pour les mêmes périodes. La part du gouvernement dans le partage des coûts est alors passée de 29 % en 1977 à 45 % en 1984. Cela représente un transfert fiscal aux municipalités de l'ordre de 100 000 000 \$ en 1987. Ce transfert est l'un des acquis de la réforme de la fiscalité municipale et il faut le préserver. En second lieu, le tableau 1 fait paraître très clairement l'effet des règles de plafonnement des subventions gouvernementales par rapport aux contributions municipales adoptées en 1983 par le gouvernement.

Pour la première fois, en effet, depuis que le gouvernement s'est engagé en faveur du transport en commun les subventions gouvernementales ont augmenté moins vite que les coûts totaux du transport en commun (3,9 % versus 4,8 %) au cours de la période 1984-1987. Cette évolution récente est inquiétante pour la communauté. Si elle manifestait la volonté du gouvernement de diminuer sa participation en termes réels au financement du transport en commun, cette évolution serait tout à fait inacceptable car elle constituerait une remise en cause

fondamentale des règles du jeu. Cette remise en cause arriverait, en outre, à un moment où les besoins de financement du transport en commun sont appelés à croître de façon importante à cause, notamment, de la nécessité de renouveler certains équipements. Les charges financières additionnelles que le gouvernement imposerait ainsi aux municipalités et aux usagers seraient alors intolérables.

La décision récente concernant la réduction de la subvention gouvernementale à l'achat d'autobus, de même que certaines interrogations concernant le financement des infrastructures contenues dans le document de consultation de la présente commission parlementaire suscitent également à cet égard de graves inquiétudes chez tous les élus municipaux de la Communauté urbaine de Montréal.

Les efforts d'investissement ne peuvent plus, comme par le passé, être consacrés exclusivement au développement de nouvelles infrastructures. Il devient nécessaire de procéder à des investissements de conservation et d'amélioration des équipements existants, d'une part, pour en maintenir la qualité et, d'autre part, pour en accroître l'efficacité.

La nécessité de conserver le patrimoine acquis combinée à celle de poursuivre le développement des infrastructures imposera au cours de la prochaine décennie des coûts d'investissement plus importants que ceux auxquels la CUM a eu à faire face au cours des dernières années. C'est pourquoi dans l'élaboration de ses priorités d'investissement, la CUM n'a retenu que les projets dont la contribution au maintien et à l'amélioration du service aux usagers est essentielle et ceux dont la contribution à l'accroissement de l'efficacité de la gestion en justifie la réalisation.

Ce programme d'investissements d'un montant total d'environ 1 100 000 000 \$ comporte trois volets: le développement des infrastructures et l'acquisition de matériel roulant pour 450 000 000 \$ sur les dix prochaines années; le renouvellement du parc d'autobus, toujours pour les dix prochaines années, 205 000 000 \$; la conservation du patrimoine et l'amélioration du service, 420 000 000 \$. Au total, cet effort d'investissement est jugé prioritaire pour maintenir et améliorer la qualité des infrastructures de transport en commun sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

Le coût de remplacement du métro construit depuis 20 ans est de 2 800 000 000 \$ de 1986. Le réseau actuel, dont deux lignes sont encore inachevées, doit poursuivre son développement de façon à répondre aux besoins de déplacement et à stimuler la croissance économique. Ce développement doit, cependant, tenir compte

de contraintes financières importantes et des nouveaux besoins liés au maintien en état et à l'amélioration des services de transport en commun.

Les projets envisagés par la communauté s'appuient sur le schéma d'aménagement de la CUM. Les élus de la communauté ne sont pas en mesure à ce stade de ranger par ordre de priorités les différents projets d'infrastructure contenus dans le schéma. Un tel rangement suppose un plan de transport préalable qui n'est pas finalisé à ce jour. D'ailleurs, ce plan de transport est également sujet au financement disponible et assujéti aux décisions du gouvernement à la suite des délibérations de la commission parlementaire. Je dois aussi ajouter que tous les projets du schéma d'aménagement représentent facilement, à eux seuls, des dépenses d'au-delà de 1 000 000 000 \$. La priorité retenue serait de 450 000 000 \$ pour les nouveaux projets d'investissement, toujours sur la période de dix ans. La communauté a fait ses devoirs à ce niveau.

Au-delà des projets précis à étudier et à réaliser, il apparaît nécessaire de discuter de l'ordre de grandeur des investissements requis dans l'avenir. La CUM estime ces besoins pour les dix prochaines années à 450 000 000 \$ de 1987. Voici, en bref, les considérations qui nous ont amenés à cette évaluation des besoins de la communauté.

Pour 1986-1987, le budget d'immobilisation du ministère des Transports dans le réseau routier québécois s'élevait à 332 000 000 \$. Le métro de la CUM assure environ 10 % des déplacements domicile-travail au Québec contre 70 % pour le réseau routier, on devrait s'attendre, pour respecter cette proportion de 1 à 7, à des investissements d'immobilisation dans le métro d'environ 47 000 000 \$ par an, soit 470 000 000 \$ sur dix ans.

Par ailleurs, on peut noter que le schéma d'aménagement de la CUM prévoit des investissements de 420 000 000 \$ de 1987 au titre du parachèvement du réseau routier sur le territoire, ce qui devrait correspondre en toute logique aux investissements minimums requis pour le transport en commun.

La communauté privilégie le transport en commun par rapport aux autres modes de déplacement et, dans cette optique, il faut investir autant sinon plus dans le transport en commun que dans les autoroutes. Grâce à son schéma, la communauté a fait les choix qui s'imposent en fonction des besoins de la population du territoire. Ainsi, on propose la consolidation et la structuration du tissu urbain dans les secteurs excentriques de la communauté à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, de même que la revitalisation complémentaire de la zone centrale.

En termes de transport, ces orientations

se traduisent concrètement par la desserte des secteurs excentriques de l'ouest, de l'est et du nord du territoire afin de favoriser une urbanisation mieux équilibrée. Certains de ces secteurs comme l'est du territoire, par exemple, connaissent une - croissance démographique remarquable. La desserte efficace de ces secteurs aura pour effet d'accroître l'achalandage et de consolider l'acquis en augmentant la mobilité des usages à travers tout le réseau.

La CUM est le seul grand centre du Québec où la concentration de la population a rendu nécessaire l'élaboration d'un réseau de transport collectif souterrain ou ferroviaire, en plus de la mise sur pied d'un réseau intégré de surface. Dans le cas des autres grandes villes où le transport collectif est nécessaire, il se limite à l'exploitation d'autobus et les seuls investissements requis sont l'achat de véhicules et la construction de garages. Les autres modes de transport rapide, telles les autoroutes urbaines, sont entièrement financés par les autres niveaux de gouvernement. Par exemple, les rives sud et nord de Montréal, ainsi que la région de la ville de Québec ont été dotées de réseaux d'autoroutes fort complets. Il est évident que ces régions ont été favorisées dans le développement des voies de communication si on les compare à la Communauté urbaine de Montréal au plan de la densité de population. (11 h 15)

Les infrastructures de transport en commun sur le territoire de la communauté sont largement utilisées par la population des régions extérieures à la communauté. Le métro est donc un outil de transport régional et constitue l'alternative aux autoroutes sur le territoire de la communauté.

Le comité conjoint Québec-municipalités sur la fiscalité municipale prenait position en ce sens dans son rapport déposé le 20 octobre 1979. "De plus, le gouvernement admet que les investissements dans les réseaux de transport en commun constituent, dans une certaine mesure, un substitut à des investissements dans le réseau routier. Or, le gouvernement finance presque partout au Québec 100 % du réseau d'autoroutes urbaines et il se trouve que certaines agglomérations ont bénéficié largement de cette situation. En l'occurrence, le comité préférerait que le gouvernement vise à une plus grande équité dans le secteur du transport en réalisant à ses frais plus d'autoroutes urbaines sur l'île de Montréal ou en participant dans la même proportion aux services du métro."

Des investissements de 450 000 000 \$ sur dix ans représentent un rythme annuel moyen d'immobilisation d'environ 70 % inférieur au rythme moyen des vingt dernières années. Ces immobilisations en infrastructures ont totalisé, en effet, 2 800 000 000 \$ en 1986, soit, en moyenne,

un montant de 140 000 000 \$ par année comparativement aux 45 000 000 \$ requis pour le métro dans les dix années à venir.

À l'intérieur d'une enveloppe de cet ordre consentie par le gouvernement et fixée par référence à des priorités globales en matière de transport et de développement économique et social, les élu·s de la CUM établiront entre eux leurs propres priorités et feront leur choix de projets à l'intérieur d'un éventuel plan de transport assorti du financement adéquat.

Enfin, on ne dira jamais assez l'impact majeur des investissements en transport en commun sur la création d'emplois. L'étude américaine qui sert de point de référence dans ce domaine et dont vous avez la référence au bas, American Public Transit Association, contient des informations à ce sujet qui donnent à réfléchir et qu'aucun administrateur public ne doit ignorer.

Les experts démontrent que chaque tranche de 100 000 000 \$ de dépenses en capital investie dans le transport en commun crée 3380 nouveaux emplois directs et 7990 nouveaux emplois indirects. Une décision d'investir 450 000 000 \$ sur le territoire générera 15 210 nouveaux emplois directs et 35 955 emplois indirects dans la région, au total, 51 165 emplois au seul chapitre des dépenses en capital dans l'implantation de nouvelles infrastructures, métro ou modernisation des trains de banlieue.

Le renouvellement du parc d'autobus, la conservation du patrimoine et l'amélioration du service, qui totalisent 625 000 000 \$, créeront, selon le multiplicateur d'emplois utilisé par les experts, 19 000 nouveaux emplois directs et 46 000 emplois indirects, au total 65 000 emplois nouveaux. C'est évident que ça vient s'ajouter à tous les emplois qui sont déjà créés par la structure existante. Le total des emplois directs et indirects créés au seul chapitre des dépenses en capital se situe à environ 116 165 pour les dix prochaines années.

Les dépenses d'exploitation sont encore plus productives en termes de création d'emplois. Chaque tranche de 100 000 000 \$ génère 4063 nouveaux emplois directs et 5546 emplois indirects, pour un total de 9609. Alors, le tableau 5 du présent mémoire prévoit des dépenses d'exploitation de 474 000 000 \$ en 1987, augmentées à 711 100 000 \$ en 1997, donc, 237 000 000 \$ additionnels. Cela signifie un total de 22 100 nouveaux emplois.

La décision d'investir dans le transport en commun est donc d'une très grande importance non seulement en termes d'amélioration du transport, mais en termes de création d'emplois dans une région qu'on dit le moteur économique du Québec, puisqu'on créera, au total, plus de 138 265 nouveaux emplois.

La Communauté urbaine de Montréal

souligne l'ampleur des enjeux devant cette commission et veut sensibiliser le gouvernement à l'importance de la décision à prendre pour l'avenir économique de la communauté. Alors, tout ça est résumé dans le tableau 2-A de la page 25.

La STCUM évalue à environ 205 400 000 \$ de 1987 les dépenses en achat d'autobus à effectuer au cours des dix prochaines années. Cet investissement permettra d'assurer le renouvellement du parc actuel, en respectant un critère d'âge économique de seize ans. Le programme d'achat est directement dépendant du rythme des acquisitions passées qui n'a pas toujours été suffisamment régulier. La STCUM compte assurer ce renouvellement de la façon la plus rigoureuse, de manière à éviter des coûts prohibitifs d'entretien et à respecter les critères de saine gestion de sa charge financière.

Ces achats permettront de moderniser la flotte, d'améliorer la sécurité des autobus, le confort des passagers et du chauffeur et d'améliorer la fiabilité et la régularité du service. Le recours à des véhicules de capacité différente des autobus actuels (autobus articulés, minibus) est une possibilité qui sera envisagée dans le contexte de la stratégie commerciale de l'entreprise. Enfin, la STCUM compte sur ce programme d'achat pour relever certains des défis de qualité et de fiabilité de son réseau de surface.

Le maintien en bon état du patrimoine (métro, garages, ateliers, bâtiments, équipements) est une obligation à laquelle la STCUM adhère entièrement. Une dégradation des biens constituerait une grave menace à la qualité du service, provoquerait des baisses d'achalandage et une hausse des coûts du transport en commun pour les générations futures. Les biens et équipements vieillissent et la charge financière de leur entretien tendra à augmenter dans les années à venir. La modernité du réseau est un atout et une image de marque du transport en commun à Montréal que la CUM juge de première importance pour l'avenir.

Le programme est également conçu à partir de deux préoccupations majeures:

- l'amélioration de l'efficacité des opérations. À ce titre sont envisagés des projets susceptibles de réduire les coûts d'exploitation et d'améliorer la productivité, la qualité de vie et la sécurité au travail;

- l'amélioration de la qualité du service: fiabilité et sécurité sur le réseau de surface et dans le métro, développement des services à la clientèle.

Ces trois ordres de priorités, le maintien du patrimoine, l'amélioration de l'efficacité et de la qualité du service, sont ceux d'un réseau de transport parvenu à maturité, dont il faut assurer le maintien, la bonne gestion et augmenter sans cesse l'attrait. En plus des achats d'autobus déjà

mentionnés, la STCUM prévoit, pour la période 1988-1997, des investissements d'environ 420 000 000 \$ de 1987. On trouvera aux tableaux 3 et 4 la liste de ces projets.

Les besoins de développement, d'amélioration et de renouvellement des infrastructures et équipements existants exigeront dans les dix prochaines années la mobilisation de ressources additionnelles en termes réels: relativement plus de ressources devront être affectées au transport en commun sur le territoire de la CUM. Il est donc important de préciser l'ampleur et l'évolution prévisible de ces nouveaux besoins de financement.

Le tableau 5, à la page 34, résume l'analyse prévisionnelle des coûts du transport en commun, effectuée sur la base des hypothèses suivantes:

Les dépenses d'exploitation seraient maintenues à un rythme annuel moyen de 4,1 %, ce qui correspond à l'inflation actuelle. Ce n'est pas le résultat de simples projections de dépenses, mais, au contraire, l'expression d'une volonté de maîtriser la croissance des coûts dans l'avenir.

Le service de la dette du métro est estimé à partir d'une hypothèse de répartition de nouveaux investissements dans le temps. Calculé sur la base d'une période d'amortissement de 40 ans à un taux d'intérêt annuel de 12 %, il s'accroîtra au rythme de 6,05 % par année entre 1987 et 1994. En outre, le service de la dette associé aux immobilisations en matériel et équipement de la STCUM, y compris le renouvellement des autobus, calculé sur la base d'une période d'amortissement de dix ans à un taux d'intérêt de 12 %, passera de 25 000 000 \$ en 1987 à 128 500 000 \$ en 1997.

Au total, le service de la dette connaîtra au cours des prochaines années une croissance d'environ 9,9 %. Compte tenu des efforts constants qui seront faits pour accroître l'efficacité de gestion du réseau, l'augmentation des coûts totaux du transport en commun sera tout de même limitée à environ 5 % par année jusqu'en 1997, ce qui ne représente qu'une hausse de 1 % par an au-dessus d'un taux d'inflation estimé à 4 %. Évidemment, cela se corrigera selon les taux réels d'inflation.

Les perspectives de croissance économique du Québec au cours des prochaines années ne permettent d'anticiper qu'une faible augmentation du revenu réel des contribuables. Aussi bien les revenus d'exploitation de la STCUM, qui proviennent essentiellement des usagers, que les recettes des gouvernements municipaux et provinciaux seront vraisemblablement constants en termes réels dans l'avenir prévisible. On peut donc s'attendre à ce que les partenaires actuels puissent maintenir leur participation au

financement du transport en commun, mais il faut aussi craindre qu'ils ne puissent l'accroître.

Comme les dépenses relatives au transport en commun sur le territoire de la CUM vont augmenter, il faut prévoir un déficit annuel résiduel à combler qui atteindra plus de 110 000 000 \$ en 1994. C'est ce qu'illustre le tableau 6 qui simule l'évolution de la contribution de chacun des partenaires actuels, celle-ci étant indexée à l'inflation à partir de 1988, et qui compare la somme de ces contributions aux dépenses totales du transport en commun sur le territoire de la CUM. En fait, nous avons maintenu la contribution actuelle des partenaires indexée au coût prévisible de l'inflation. En concordance avec les projets présentés, il y a un déficit résiduel qui va jusqu'à 110 000 000 \$.

Le temps est donc venu d'envisager très concrètement un élargissement du mode de financement du transport en commun de Montréal. L'analyse des besoins de financement pour les années à venir montre bien que, pour faciliter le développement du transport en commun, il est devenu nécessaire de rechercher de nouvelles sources de revenus dont l'apport pourrait représenter environ 10 % des coûts totaux du système. Ces nouvelles sources de taxation devraient procurer un rendement financier élevé et sensible à l'inflation.

Lorsque l'on s'interroge sur les bénéficiaires du transport en commun, on ne peut se limiter à l'identification des seuls usagers de ce service. En effet, l'activité économique générale, l'accès à la main-d'œuvre pour les entreprises et à la clientèle pour les services et les commerces sont fortement influencés par l'existence d'un réseau de transport en commun. De même, la circulation automobile, notamment aux heures de pointe, mais également en dehors de celles-ci, est largement facilitée dans la mesure où une part importante des déplacements est assurée par le transport collectif. Enfin, l'accessibilité offerte par le transport en commun est source de valorisation des biens fonciers et immobiliers.

Actuellement, parmi l'ensemble des bénéficiaires, seuls les usagers, le gouvernement provincial et les municipalités participent au financement du transport en commun avec une contribution spécifique. L'idée de solliciter la contribution d'autres bénéficiaires dans un souci de plus grande équité et de mobilisation des ressources additionnelles n'est certes pas nouvelle. Elle est déjà appliquée dans certains pays sous diverses formes; taxe sur la masse salariale des employeurs en France, taxe spéciale sur les carburants en Allemagne fédérale, affectation d'une partie de la taxe de vente au détail dans certains États américains, etc.

Au Québec, en réponse à l'accroisse-

ment constant du coût des services publics urbains et régionaux, cette idée est évoquée depuis le début des années quatre-vingt, autant par le gouvernement que par les municipalités. Ainsi, on peut dire que chacune des formes alternatives possibles de financement a fait l'objet d'études au cours des dernières années.

Les critères suivants nous apparaissent les plus importants à privilégier: assiette fiscale étendue qui s'ajuste à l'inflation, contribution liée à l'importance des bénéfices reçus du transport en commun et compensation des effets de débordement engendrés par le caractère régional du métro.

L'application de ces critères fait ressortir les avantages comparatifs des mesures suivantes: une taxe sur la masse salariale prélevée auprès des employeurs; une surtaxe sur les carburants; une surtaxe sur les droits d'immatriculation des véhicules automobiles.

Il est bien important ici de souligner que chacune des mesures envisagées pourrait être applicable à l'ensemble des territoires urbains du Québec et qu'elles pourraient ainsi être utilisées dans les régions où ce sont plutôt les besoins de conservation et d'amélioration du réseau routier qui sont prioritaires.

Le territoire d'application de ces mesures, en ce qui concerne la Communauté urbaine de Montréal, la zone centrale, pourrait être celui de la CUM, ainsi que celui des douze municipalités régionales de comté contenues en tout ou en partie dans la région métropolitaine de recensement de Montréal, telle que définie par Statistique Canada, soit, en fait, les régions qui dépendent à plus ou moins 50 % et plus de la zone centrale. Dans chaque cas, la taxe ou la surtaxe serait perçue par le gouvernement et le produit serait transmis aux instances responsables du transport en commun.

Il est clair que des études approfondies de faisabilité économique et financière seront nécessaires pour apprécier la capacité contributive de chacune de ces sources de financement complémentaire et pour en évaluer les répercussions économiques. Néanmoins, l'importance de l'assiette fiscale de chacune des trois mesures envisagées permettrait de recourir à des taux relativement faibles. Une estimation préliminaire de l'assiette fiscale de chacune des trois mesures proposées est présentée au tableau 7. On y trouvera également une estimation des taux de taxation qui seraient requis. Au tableau 7, il y a une page corrigée. Si elle n'était pas dans votre document, il faudrait la demander. Il y a quelques chiffres qui étaient erronés.

En conclusion, le transport en commun est un service public essentiel qui profite

non seulement aux usagers, mais aussi à tous les agents économiques. Il est un facteur de développement économique et, à ce titre, il bénéficie à l'ensemble de la collectivité montréalaise, québécoise et même canadienne.

(11 h 30)

Il faut que l'amélioration de la qualité du transport en commun à Montréal demeure un objectif prioritaire. La Communauté urbaine de Montréal est, quant à elle, consciente de la nécessité de rationaliser davantage les activités et de réduire les coûts du transport en commun. Ce souci est constant et primordial dans la planification et la gestion de ses services.

À cet égard, les modalités de la participation gouvernementale au financement du transport en commun devraient désormais être inscrites dans une loi de l'Assemblée nationale plutôt que fixées par un décret du Conseil des ministres. Cela aurait l'immense avantage de faciliter la planification financière du service et d'assurer un soutien financier stable à la gestion et au développement du transport en commun.

La Communauté urbaine de Montréal attend du gouvernement du Québec qu'il continue d'appuyer sans réserve les orientations et les objectifs du développement du transport en commun sur son territoire. Ceux-ci contribueront au développement de la région de Montréal et à celui de l'ensemble du Québec.

En résumé, nous avons des besoins essentiels, des besoins minimaux de conservation du patrimoine et de développement du réseau. Ce qui est important, c'est de stabiliser et de s'entendre sur le financement, de placer ce financement dans une loi qui évitera les situations inquiétantes que connaissent les élus de la communauté urbaine face à ce qui nous attend dans le financement du transport en commun. Merci.

Le Président (M. Rochefort): Alors, je vous remercie, M. Hamelin, de votre présentation. Sans plus tarder, la période d'échanges. Je rappelle aux deux formations politiques que chacune a environ 30 minutes pour échanger avec nos invités. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je voudrais, d'abord, remercier M. Hamelin et lui rendre hommage pour tout le travail qu'a dû nécessiter ce consensus. Je pense que c'est tout à l'honneur de ceux qui ont travaillé à la préparation de ce mémoire et à cette vision régionale du développement du transport en commun.

C'est, certes, une contribution très importante, substantielle et qui fait très bien le tour de la problématique des années futures, sans, toutefois, au niveau des immobilisations, être plus précis compte

tenu, comme vous l'avez évoqué tantôt, de certaines études qui seront nécessaires, au cours des prochains mois, j'imagine, ou des prochaines années, pour compléter l'ensemble du dossier.

J'aimerais, à ce moment-ci, vous poser un certain nombre de questions sur la conservation du patrimoine, sur les demandes additionnelles, de même que sur les sources de financement. Donc, c'est en trois volets.

Sur la conservation du patrimoine, j'aimerais peut-être en savoir davantage, aller droit au but compte tenu du fait qu'on a presque maintenant lié expansion, financement et immobilisations. Maintenant, je pense que c'est peut-être le même dossier. Même si ce n'était pas le vœu au départ, on s'est rendu compte en cours de route que c'était une obligation d'en parler et de bien les marier compte tenu des enjeux sur le plan financier. J'aimerais à ce moment-ci avoir un peu plus de précisions sur la conservation du patrimoine et savoir quelle est l'attente précise de la communauté urbaine, au niveau de la conservation du patrimoine, quant au financement venant de la partie gouvernementale.

M. Hamelin: À cette question, M. le ministre, j'inviterais le président de la STCUM, M. Perreault, à répondre étant donné que ça regarde plus spécifiquement son organisme.

M. Perreault (Robert): M. le ministre, vous nous posez comme question: Quelle est notre attitude à l'égard du financement par le gouvernement des immobilisations relatives à la consolidation du patrimoine? C'est bien votre question?

M. Côté (Charlesbourg): Immobilisations sans parler de ce qui viendra en additionnelle. On le verra tout à l'heure. On pense aux 300 et quelques rames de métro qui ont besoin d'être transformées. C'est un des éléments. Quelles sont vos attentes vis-à-vis d'une participation gouvernementale au remplacement ou à la modernisation de ces équipements?

M. Perreault: M. le ministre, dans notre mémoire, ce que nous avons essayé de mettre en lumière, c'est le fait que toute une série de besoins, en termes, justement, de consolidation et de préservation du réseau dans son état actuel, n'avaient peut-être pas jusqu'à maintenant fait l'objet publiquement d'une addition précise montrant leur ampleur. Or, vous avez effectivement, aux pages 29 et 30 du mémoire, la liste de ces besoins, de même qu'à la page 31 un certain nombre de dossiers de moindre importance. Pour chacun de ces points, nous serions en mesure, bien sûr, de faire parvenir aux membres de la

commission des explications complémentaires, des fiches techniques sur la nature exacte des travaux.

Je pense que l'approche de la communauté a été de faire un effort afin d'identifier l'ensemble de ses besoins financiers au cours des dix prochaines années en réunissant à la fois la dimension des problèmes de conservation du patrimoine, la dimension des immobilisations nécessaires en termes de développement du réseau et, comme le disait M. Hamelin tantôt, dans une perspective où les sommes en cause sont à peu près de 70 % inférieures à ce qu'elles étaient au cours des dernières années, de regarder quelle était l'ampleur, la nature du problème financier qui en découlait, qui est réel, et de proposer en quelque sorte au gouvernement du Québec une espèce d'entente sur le financement du réseau au cours des dix prochaines années. Plutôt que de continuer l'approche actuelle où les morceaux sont pris par blocs, c'est-à-dire des programmes spécifiques, par exemple, sur les immobilisations, des programmes spécifiques sur divers aspects, on a voulu prendre l'ensemble du problème financier, s'entendre sur l'importance de ces problèmes et sur le maintien, l'indexation de nos contributions réciproques, tant celle des revenus autonomes de la société, celle des municipalités de la communauté et celle du gouvernement, regarder quelle était l'ampleur du problème résiduel et rechercher, quant à ce financement, des sources alternatives, le bénéficiaire non usager.

Dans cet esprit, il est clair, pour nous, que l'effort qui est fait est de bien analyser l'ensemble de nos besoins et non pas d'établir, pour des aspects particuliers, des règles particulières.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je pense que, dans la présentation, trois éléments très distincts peuvent permettre d'envisager les dix prochaines années et peut-être même les quinze prochaines années. D'abord, la conservation de nos acquis qui permet de continuer d'offrir une qualité de service et peut-être même de l'améliorer dans certains cas, ce qui devrait normalement avoir des effets. C'est une première partie, c'est un bloc. C'est indiscutable qu'on a l'obligation de le faire au cours des prochaines années, c'est le minimum vital. Cela, c'est une première partie et je pense que c'est à cette première partie que le gouvernement devra répondre en tout premier lieu, en faisant une distinction très nette - c'est là le but de l'échange - quant aux ajouts de services qui sont d'une autre nature, même si les besoins sont là.

Quel est le niveau d'attente vis-à-vis du gouvernement quant au premier bloc, soit la conservation du patrimoine, qui a déjà

été, en large partie, subventionné et qu'on paiera encore pendant plusieurs années, par rapport aux immobilisations additionnelles qui devront être tranchées dans un deuxième bloc?

M. Hamelin: Encore une fois, M. le Président, le niveau d'attente à la communauté, c'est que chacun des partenaires actuels contribue, en indexant sa contribution, au coût global. Le mémoire est présenté dans la forme globale. Si, par la suite, on doit séparer entre des investissements de maintien et de nouveaux investissements pour l'expansion du réseau, à ce moment-là, je pense que les élus de la communauté sont prêts à s'asseoir avec le gouvernement, à regarder le partage de la facture, pour autant que, globalement, les acquis actuels demeurent, pour chacun des partenaires, indexés.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais y aller avec une question très précise. Prenons le métro. Depuis 1980, pour la construction de métro additionnel, le financement est assuré à 100 % par le gouvernement du Québec. Est-ce que, dans votre esprit, ces 100 % sont toujours un acquis immuable?

M. Hamelin: M. le ministre, pour autant que ces 100 % sont compris dans le partage qui s'effectue en 1987, c'est immuable dans ce sens. Si on part de 1987, du budget actuel, et que l'on dit que chacun des trois principaux partenaires, c'est-à-dire les revenus d'exploitation, les municipalités et le gouvernement, globalement, contribue pour tant de millions et qu'on indexe cela, cela veut dire que oui, nous le considérons comme un acquis.

M. Côté (Charlesbourg): Bon. Cela, c'est pour l'expansion du réseau, qui dans sa phase initiale d'implantation avant 1980, était financé en bonne partie, à 60 % et, depuis 1980, à 100 %. On se retrouve devant la situation où nous devons payer encore, au cours des prochaines années, des sommes assez impressionnantes et arriver aussi avec du remplacement. Un exemple précis, les wagons de métro qui devront être remplacés puisque leur vie utile achève. On est, donc, dans la situation où nous respectons les engagements que le gouvernement a pris et payons les immobilisations au cours des prochaines années, mais aussi il faut faire le travail de reconditionnement de ces pièces de métro extrêmement importantes pour maintenir la qualité.

Le remplacement de ces wagons de métro, vous l'incluez dans l'enveloppe globale où la participation du gouvernement devrait être, quant à vous, de 100 %?

M. Hamelin: C'est-à-dire que le

problème n'est pas posé dans ces termes. Le problème est posé dans les termes du maintien du partage actuel. Qu'on développe cela en plusieurs petits programmes, si l'ensemble arrive au maintien du financement actuel, je pense que la communauté n'y voit pas de problème. C'est clair, vous avez mentionné qu'avant 1980 c'était 60 %. Depuis 1980, c'est 100 %. Il y a eu une réforme de la fiscalité municipale en 1980. C'est à cause de cela que c'est rendu à 100 %. À ce que je sache, la réforme n'a pas reculé jusqu'à maintenant. Elle est toujours sur la table.

M. Côté (Charlesbourg): La réforme de la fiscalité municipale est toujours là. Comment réussira-t-on à régler le problème du remplacement ou de la modernisation des wagons de métro, dans ce cas-ci, qui coûtera 60 000 000 \$, 70 000 000 \$ ou peut-être même 80 000 000 \$, dépendamment des analyses qui seront faites? Finalement, on est encore dans l'expectative. Quand l'autopsie sera faite, on pourra savoir ce que cela coûte éventuellement. Mais, quand on parle des acquis actuels à l'intérieur des programmes gouvernementaux, il n'y a pas d'acquis au niveau du remplacement parce qu'il n'y a pas de programme. Comment règle-t-on le problème?

M. Doré (Jean): M. le Président, si vous me le permettez, l'exercice auquel le gouvernement et la commission nous ont conviés, c'est pour essayer de faire l'effort de faire la projection de ce que seront les besoins du transport en commun à Montréal du point de vue de possibles expansions du réseau existant, de nouvelles infrastructures, mais aussi du point de vue du maintien de l'acquis, de la consolidation de l'actif, de l'amélioration de l'efficacité du réseau et de l'offre de services à la clientèle.

Je reviens sur l'exemple des MR-63 telles que je les perçois. C'est vrai qu'une voiture de métro a une vie utile de 40 ans, pour peu que l'on ait consenti par le passé à la nécessaire modernisation d'un certain nombre de ses équipements. Cela n'a pas été fait. Si on n'investit pas 60 000 000 \$... Je vous ferai remarquer, M. le ministre, que, dans tout ce mémoire, nous avons été, je dirais, extrêmement raisonnables dans nos projections. Le ministre nous dit que ça va coûter peut-être plus cher que ce qu'on a mis; on pense qu'on peut s'en tirer pour 60 000 000 \$. Si on ne le fait pas d'ici cinq ans, on se retrouve devant la situation suivante: nos voitures ne pourront plus être sécuritaires. On ne pourra plus les utiliser. Il va falloir les remplacer. Et là, on ne parle pas de 175 000 \$ environ par voiture pour les remotoriser et les moderniser; on parle de 1 000 000 \$ et plus pour l'achat d'un nouveau véhicule.

Ça demeure toujours sur un horizon de 40 ans de vie utile pour peu qu'on continue et qu'on ne néglige rien, ce qui peut-être s'est produit dans le passé. Je pense qu'une des contributions importantes de ce mémoire, cela a été l'effort auquel nous a conviés la commission de projeter sur l'avenir les besoins. C'est ce qu'on vous donne. Je dois dire que, pour les gestionnaires de la STCUM, de ce point de vue, cela a été une occasion de se donner une certaine stratégie de développement au sens du maintien et de la consolidation des actifs, et de l'amélioration du service à la clientèle, mais ça fait partie de nos besoins.

En indexant les contributions des partenaires pour tenir compte de cela... Je pense que vous avez raison, M. le ministre, quand vous dites: On ne peut pas ne pas, finalement, convenir que ces sommes... Comme je vous le dis et comme le disait mon collègue, Robert Perreault, on peut vous fournir, dans les jours qui viennent, les fiches techniques et les éléments d'explication qui vont démontrer très clairement aux membres de la commission que, pour chacun de ces investissements proposés, il s'agit d'une réduction des coûts d'exploitation dans certains cas, d'une amélioration des installations du point de vue de la santé et de la sécurité, ce qui est important aussi. On a eu beaucoup de commentaires historiquement. Quand on a des garages de 62 ans et de 61 ans, que les planchers s'effondrent et que les conditions sont insalubres, ce n'est pas propice à maintenir un bon entretien du système et, en même temps, à donner des conditions de travail acceptables.

(11 h 45)

Au total, sans parler d'expansion du réseau existant, pour laquelle on projette sur dix ans 45 000 000 \$ par année, il est clair qu'on se dirige, quand même, M. le ministre, vers une incapacité de boucler la boucle en fin de compte, d'où l'importance d'examiner ce qu'on a appelé les bénéficiaires, en fait de prospecter de nouvelles sources qui aillent du côté des bénéficiaires non usagers. Tout le monde bénéficie du transport en commun, mais tout le monde ne contribue pas au même niveau. On a prospecté trois sources. C'est un peu dans cet esprit qu'on l'a fait.

Si le gouvernement ou si le ministre nous dit: On est prêt à revoir le financement des immobilisations, parce qu'il s'agit bien d'immobilisations, pour l'expansion du réseau, la conservation de l'acquis ou la consolidation de l'actif existant, si le gouvernement veut réfléchir dans ce sens, on dit à ce moment: Regardons le problème financier d'ensemble. On va simplement poser un problème additionnel, celui de la compensation, dans la mesure où c'est clair, à mon point de vue, qu'on ne peut pas augmenter l'apport des usagers; vous avez

bien décrit l'effet saucisse. Les contributions des municipalités, dans le contexte actuel, sont extrêmement importantes. Le gouvernement parle de son réseau d'infrastructures routières dans lequel il doit investir. Je peux vous dire que, collectivement, les municipalités ont les mêmes problèmes par rapport à leurs infrastructures souterraines, les viaducs à Montréal et ainsi de suite; on doit aussi nous-mêmes investir davantage. Donc, ce n'est pas là qu'on va trouver l'argent neuf. Il va falloir peut-être le trouver dans la contribution d'une nouvelle source dédiée qui, pour nous, s'appliquera au transport en commun et, pour le reste du Québec, pourrait s'appliquer dans le réseau autoroutier, le transport en commun étant l'autoroute des piétons à Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que cela situe assez bien la problématique dans laquelle on est, de trouver des sources additionnelles. À un certain moment, lorsque M. Hamelin faisait lecture du mémoire, je vous trouvais bien généreux de parler de sources additionnelles et de dire: Le gouvernement décrète et transfère. Je vous trouvais très généreux à ce sujet. Je ne me souviens pas à quelle page, mais c'est sur la fin du mémoire dans les sources de financement. De ce que je comprends de l'intervention de M. le maire, il y aurait un partage entre l'ensemble du Québec qui pourrait servir, d'une part, pour le système routier et, d'autre part, pour le transport en commun.

Dans votre esprit, comment se ferait ce partage, d'abord, entre le transport en commun et le système autoroutier? Et de quelle manière se ferait le partage entre les instances de transport en commun de la grande région de Montréal?

M. Hamelin: M. le ministre, à ce sujet, les études sont à poursuivre. Je pense que vous avez un budget que vous devez vous-même répartir entre le transport en commun et le transport routier. Vous y arrivez. En tout cas, vous y êtes arrivé jusqu'à aujourd'hui. Alors, il y aurait sûrement lieu de s'asseoir et de voir comment ce partage pourrait être fait. L'avantage serait d'avoir une source dédiée. Les gens qui paieraient sauraient exactement pourquoi ils paient.

En complément de réponse à votre question de tantôt quand vous demandiez si on demandait que le gouvernement paie encore 100 % même des améliorations ou de la conservation du patrimoine, au tableau de la page 6, si chacun maintenait sa participation actuelle indexée, en 1997 le gouvernement ne paierait plus que 40 % au lieu de 44 %. Alors, si on remplace le débat dans l'ensemble, comme l'a dit le maire Doré tantôt, à ce moment le financement se fait dans l'ensemble aussi et la participation relative du gouvernement diminue.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Mais c'est dans la mesure où on trouve cette nouvelle source et qu'on réussit à l'imposer.

M. Hamelin: Exact.

M. Côté (Charlesbourg): Avec tous les problèmes que cela suppose en termes de décisions, mais chacun devra prendre ses décisions à ce moment.

M. le Président, je sais qu'il y a de mes collègues qui aimeraient poser des questions, entre autres, le député de Saint-Louis et celui d'Anjou, quitte à revenir par la suite.

Une voix: D'Anjou? On ne l'aurait pas accepté ici.

M. Côté (Charlesbourg): Excusez-moi. D'Anjou. Probablement que j'ai des visions ce matin. Le député de Lafontaine.

M. Garon: Vous vous faites passer trop de sapins.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Lévis.

M. Côté (Charlesbourg): Je dois dire au député de Lévis que le plus beau sapin que je me serai fait passer dans ma carrière politique aura été de vous avoir comme critique.

M. Garon: C'est un cadeau de Noël.

Le Président (M. Rochefort): On va revenir à Montréal. M. le député de Lévis.

M. Garon: C'est à notre tour?

Le Président (M. Rochefort): Oui. Selon la règle de l'alternance, c'est maintenant à l'Opposition.

M. Garon: Ce que j'ai compris, et je pense que c'est assez clair, c'est que vous avez projeté des dépenses à la page 34, incluant tout: les dépenses de l'exploitation, le service de la dette, etc. À la page 36, à partir des dépenses totales de la page 34, vous indiquez ce que vous souhaitez comme partage, c'est-à-dire une évolution autour de 33 % à 30 % des revenus de la CTCUM, ensuite, des subventions du Québec de 44 % à 40 % entre 1987 et 1997, des subventions municipales entre 23 % et 21 %, et il y a un résiduel. Il faut de nouvelles sources de revenus pour aller compenser ce résiduel à combler, parce qu'il reste un déficit additionnel.

M. Hamelin: En fait, ce qu'on maintient, c'est qu'on prend le chiffre de 1987 partout et on l'indexe simplement en

tenant compte d'une inflation possible de 4,1 %, ce qui fait ressortir le résiduel en fin de compte.

M. Garon: Maintenant, dans la problématique que vous avez présentée à la page 8, on indique, au fond, les désavantages, la composition de la population, les caractéristiques de la population: 35,9 % des ménages de la région métropolitaine sont sans automobile, à comparer à 21,5 % dans les autres métropoles; "une plus grande proportion de gens à plus faibles revenus, de 30,3 %; 30,5 % de personnes de quinze ans et plus qui n'ont aucun revenu, comparé à 21,5 % dans les autres métropoles. Logiquement, vous arrivez à parler un peu plus loin du rôle social du transport en commun.

Vous parlez, un peu plus loin, également, à la page 13, d'un équilibre à préserver. Estimez-vous que cette proportion du partage des coûts, telle qu'exprimée à la page 36, établit un peu ce rôle social, que ce partage des coûts tient compte du rôle social du transport en commun, mais aussi d'une population qui est moins fortunée ou qui, dans une grande proportion, n'a pas d'automobile? Pensez-vous que ce partage établit et maintient cet équilibre à préserver dans le transport en commun?

M. Hamelin: C'est évident que nous avons scruté cette partie bien attentivement. Nous en sommes venus à la conclusion que le partage qui était fait actuellement en 1987 nous semblait acceptable. On peut faire de longues théories. On peut calculer toutes sortes de pourcentages différents, mais, compte tenu de l'ensemble de ces caractéristiques, cela nous est apparu comme un partage qui était acceptable pour les partenaires en cause qui financent actuellement le transport en commun.

M. Garon: Dans vos échanges avec le ministre, j'ai compris aussi que ce n'est pas la proportion de 100 % dans le métro ou telle proportion dans tel programme partiel, c'est global. À condition que globalement ça arrive 40-30-20.

M. Hamelin: Si dans une loi on mettait un financement qui se rapproche de cela, il faudrait qu'à ce moment-là les élus de la communauté s'engagent à s'en tenir à cela et à s'arranger avec cela. Si on dépasse, on paiera pour.

M. Garon: Maintenant, si vous voyez cela dans la perspective d'une loi dans une proportion à peu près comme celle-là, comment cela s'établirait-il par rapport au maximum à dépenser? Le ministre pourrait dire Oui, mais là, comme on va payer 40 %, ils vont être intéressés à dépenser

plus d'argent pour susciter plus d'investissements. Comment le montant global à dépenser s'établirait-il?

M. Hamelin: M. le ministre, vous conviendrez que nous n'en sommes qu'aux principes.

M. Garon: Je ne suis pas encore ministre. Cela s'en vient.

M. Hamelin: C'est peut-être la perspective de dix ans que nous avons. M. le député, vous conviendrez que, dans le peu de temps qu'on a eu pour préparer ce mémoire et faire le consensus, nous ne sommes pas allés dans des détails. Nous sommes sur des questions de principe actuellement, et c'est clair qu'il faudrait en discuter. Je ne pense pas que le gouvernement adopterait cela les yeux fermés sans aucune garantie que les programmes se réaliseront. C'est clair que ce sera assorti de conditions comme celle de réaliser tel programme. L'ensemble du monde municipal, en tout cas, de la communauté en est bien conscient. Ce sera à déterminer. Mais si le principe pouvait être adopté, je pense qu'assez rapidement on pourrait en arriver à des consensus là-dessus.

M. Garon: Maintenant... Oui.

M. Doré: Je me permettrais d'ajouter, M. le député, pour la gouverne des membres de la commission, qu'il nous semble, aux élus de la communauté urbaine, aussi bien ceux de Montréal que ceux des banlieues, que le choix qui se pose actuellement, non seulement pour Montréal, mais pour le Québec, est très clair. On ne peut pas désinvestir dans le transport en commun, premièrement pour des raisons sociales. Comme vous l'avez mentionné, c'est vrai qu'il y a une caractéristique assez exceptionnelle et, dans certains cas, je dirais difficile même à envisager du point de vue du développement - les études le démontrent, vous l'avez vu récemment dans les journaux - c'est que 40 % de la population la plus pauvre du Québec habitent le territoire de Montréal.

Mais l'autre élément qui est fondamental, c'est l'effet structurant qu'a eu le transport en commun sur le développement économique de Montréal et de sa région. La vitalité économique du centre-ville de Montréal par rapport... On dit, dans le mémoire, que beaucoup de villes ont voulu faire renaître leur centre-ville, les centres urbains au plan nord-américain. Pourquoi le centre-ville de Montréal est-il resté vivant? Non seulement à cause du fait que la ville centrale est habitée, mais aussi parce qu'on a fait un choix important, en 1960, celui d'investir dans le transport en commun; on a reconfirmé ce choix, collectivement, le gouvernement du Québec et les élus, en

1978-1979, par l'option préférentielle d'aménagement. Quelle était-elle? Il s'agissait de contenir l'étalement urbain, de viabiliser les infrastructures existantes; il y a toute une série de mesures qui ont été adoptées, incluant le zonage agricole dont le ministre Garon était, bien sûr, l'auteur et le père. Ces mesures ont eu pour effet de privilégier le développement de l'agglomération.

Quand on dit qu'il faut maintenir les efforts pour l'avenir, d'abord, je pense que, dans le mémoire, il y a une raisonnable dans l'expression des besoins; 70 % ont réduit les besoins en expansion uniquement, éventuellement, dans les zones où la rentabilité va la justifier. Il faut, quand on prend de l'expansion, que les zones qu'on veut aller chercher contribuent, pas pour des raisons politiques, mais pour des raisons économiques et des raisons de rentabilisation du réseau, à ajouter de la clientèle, de l'achalandage. Il y a des besoins mal desservis; il y a des bassins en expansion dans l'est de Montréal qu'on peut aller chercher, éventuellement. Cela, c'est la première chose.

La deuxième chose, c'est qu'on ne peut plus faire fi de la nécessité de protéger nos actifs. C'est dans ce double sens, consolider et développer des axes qui vont maximiser l'achalandage, qu'on dit: On ne peut pas désinvestir. Le problème qui se pose, c'est qu'à partir du moment où on pose le problème dans ces termes, il en manque encore. Une fois qu'on est raisonnable dans l'expression de ce dont on a besoin comme expansion pour dix ans, qu'on dit que cela prend absolument, grosso modo, une somme de 420 000 000 \$ pour la consolidation du réseau et la protection de l'actif, au bout du compte, on manque encore d'argent.

C'est là qu'on dit: Il nous faut trouver d'autres sources. Les autres sources - je veux rappeler au ministre que ce sont peut-être des choix politiques difficiles - ce n'est pas juste de dire: Québec taxera et nous donnera l'argent. Ce n'est pas comme cela qu'on le voit. On dit: Il nous faut trouver des sources qui vont faire que les bénéficiaires non usagers contribuent à l'autoroute des piétons, qu'est le transport en commun à Montréal et au réseau autoroutier pour le reste du Québec. Certains de mes collègues de l'Union des municipalités ajouteraient le transport aérien qui est aussi l'autoroute des régions éloignées. Non, mais je sais qu'à l'UMQ le problème a été soulevé.

Mais je parle du transport en commun et du réseau autoroutier. Il faut se rendre compte que, si l'on continue à vouloir investir dans le réseau autoroutier en périphérie, entre autres, de Montréal, il ne faut pas opposer ces besoins à ceux du transport en commun. Ils peuvent, dans

certains cas, être complémentaires, à condition qu'on ne remette pas en cause l'option préférentielle d'aménagement. De ce point de vue, c'est indispensable à la vitalité de la ville centrale. À mon point de vue, c'est indispensable, on l'a dit, même au développement de Montréal au plan économique; les technologies nouvelles, ce n'est plus dans les périphéries. Les gens veulent se rapprocher des centres universitaires et des centres de recherche; ils se mettent de plus en plus dans des axes de transport en commun. C'est dans ce sens-là qu'il faut aller.

Ce serait une erreur, à mon point de vue, de désinvestir. La preuve, c'est que, dans l'horizon 1988 - là, je rappelle l'urgence, pour nous, de la situation - pour le 1er janvier 1988, même si tout le monde indexe ses contributions - on ne parle même pas de désinvestir - sans projets nouveaux, on a 25 000 000 \$ qu'on n'est pas capable de financer pour cette date. Donc, il ne s'agit plus juste de réfléchir; il s'agit maintenant de prendre des décisions sur la façon dont on va stabiliser le financement. On souhaite qu'il le soit et on fait la suggestion au ministre: Dans une loi, qu'il fasse que les gestionnaires élus, comme les administrateurs et administratrices de tous les réseaux de transport soient en mesure de planifier son développement pour les dix prochaines années. Cela leur évitera, dans les derniers mois de chaque année, de ne pas savoir de quelles sommes on va disposer pour équilibrer le budget, encore moins pour en assurer le développement.

Je vous ferai remarquer - je termine là-dessus - que cela va être bon pour le gouvernement parce qu'il va mieux planifier son flux financier de ce point de vue, puisque cela va être clair, les besoins seront exprimés. En même temps, c'est indéniable que les investissements consentis au transport en commun ont des impacts économiques. L'étude américaine le démontre très clairement.

(12 heures)

M. Garon: M. le Président, je pose une question. Vous avez dit qu'il y a eu un consensus difficile à établir et qui se serait réalisé tout récemment. Serait-ce trop vous demander ou vous demander de gratter des cicatrices que de vous demander quels étaient les débats en cours pour établir ce consensus? Je pense bien que cela va se dire un peu partout. Alors, aussi bien l'entendre de votre bouche directement. Quels étaient les enjeux en cause?

M. Hamelin: Les enjeux étaient principalement sur l'enveloppe. Cela a été long, mais cela n'a pas été si difficile que cela. Cela a été d'une relative difficulté principalement sur l'enveloppe, mais je ferais remarquer aussi que c'est plus qu'un consensus. C'est l'unanimité des 28,

M. Garon: Qu'est-ce que cela veut dire, l'enveloppe précisément?

M. Doré: Pour les besoins d'expansion.

M. Hamelin: Les besoins d'expansion, 450 000 000 \$.

M. Doré: Notre président, M. Hamelin, disait tantôt: Si on examine ce qui est contenu au schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal, on parlerait de besoins théoriques, si on réalisait tous les projets contenus dans le schéma, d'à peu près 1 100 000 000 \$. Le choix auquel on s'est astreint pour les dix prochaines années, c'est de dire: Cela ne devrait pas dépasser une enveloppe qui, bon an, mal an, devrait faire 45 000 000 \$ par année, en relation, d'ailleurs, avec ce qu'on investit dans les infrastructures autoroutières. Donc, c'est 450 000 000 \$. Forcément, cette réduction de l'enveloppe et, je dirais, cette discussion de raisonabilité quant aux besoins d'investissements, bien sûr, cela n'a pas toujours été facile. Il nous reste encore des débats à faire entre nous, maintenant, sur la façon dont on va prioriser.

Il y a une chose sur laquelle on s'entend tous, par contre, c'est qu'il faut maintenant prioriser en faisant... Un des problèmes qu'on a eus historiquement - et le ministre, j'en suis convaincu, y est particulièrement sensible - c'est le fait que, quand on a planifié le développement, on n'a pas toujours tenu compte des coûts d'exploitation. À ce moment-là, on desservait des corridors qui ont fait qu'on accroissait le déficit d'exploitation. Je pense que tous nos collègues à la Communauté urbaine de Montréal aussi bien que des banlieues de Montréal s'entendent pour dire que les décisions d'investissements pour l'accroissement du réseau vont devoir se justifier sur la base non seulement d'une amélioration du service à la clientèle parce que, disons, chacun veut avoir le métro chez lui ou un réseau efficace, mais surtout en vue de desservir des clientèles mal desservies, d'augmenter l'achalandage et de maximiser de ce point de vue le réseau existant. Donc, la consolidation du réseau devient le critère d'expansion, plus que des considérations plus politiques qui ont pu prévaloir par le passé. Sur cela, je pense qu'on s'entend. C'est pour cela qu'on a limité l'enveloppe à 450 000 000 \$. Il y a peut-être Michel.

M. Leduc (Michel): Du côté des banlieues, il est évident qu'il y a consensus à l'intérieur de la CUM. La CUM, c'est un jeune bébé qui a eu un accouchement très pénible. On peut dire que cela existe, à toutes fins utiles, la CUM depuis très peu de temps comme véritable entité et les gens commencent à se rendre compte que c'est

une forme de gouvernement supramunicipal acceptable. Pendant les dernières années, il y a eu..

M. Garon: Les bébés les plus difficiles, ce sont ceux qui ne se présentent pas par la tête, vous savez cela!

M. Leduc: C'est un siège. La CUM, cela a été un siège pénible. Disons que, sur le document d'aménagement, il y a des consensus qui ont été obtenus très difficilement en termes de nouvelles infrastructures. Je comprends que, si on les regarde en termes de coûts, cela représente des coûts absolument faramineux, mais c'est ce sur quoi les gens de la CUM, Montréal et banlieue, se sont entendus au cours des dernières années pour dire: C'est le réseau idéal, ce serait la complétion idéale du réseau. Dans les 45 000 000 \$, on dit: Ce sera fait dans la ligne de ce qui est inscrit au schéma d'aménagement selon des priorités qui seront à rediscuter entre les partenaires. C'est peut-être l'une des discussions qui a pu être un peu plus longue et pénible, mais je pense que, malgré tout, sur le document qu'on présente aujourd'hui, il y a un consensus complet, dans le sens que, comme on l'a dit, on se rend compte que nous, les banlieues, on n'est pas particulièrement desservi par le métro. Il ne faut pas s'imaginer qu'à La Salle le métro vient dans le centre-ville. On voit qu'à partir de 1988, quand on indexe les trois contributions: usagers, CUM, les partenaires et le gouvernement, il y a un déficit et il faut trouver de l'argent à quelque part. C'est bien de valeur, mais là-dessus il y a un très grand consensus. Sur les infrastructures, je pense qu'on revient à des consensus chèrement et difficilement établis qui sont ceux du schéma d'aménagement.

M. Garon: M. le Président, ma collègue, Mme Harel, députée de Maisonneuve, brûle de poser des questions. Comme c'est mon entraîneur...

Le Président (M. Rochefort): Son collègue de Gouin aussi, M. le député de Lévis. Vous avez terminé, en ce qui vous concerne?

M. Garon: S'il me reste du temps, mais je pense bien que vous ne m'en laisserez pas. C'est pour cela que j'ai commencé.

Le Président (M. Rochefort): D'accord. Merci. Je reconnais M. le député de Saint-Louis en rappelant à la formation ministérielle qu'il lui reste treize minutes d'échanges.

M. Chagnon: Merci, M. le Président. Je vais interroger le chef obstétricien de la

CUM, car il y a des problèmes de cicatrisation rapide depuis la dernière réunion que vous avez tenue la semaine passée.

Bref, dans ce que vous nous avez dit et qui a aussi été partagé, entre autres, par les maires de banlieue et pas le maire de Montréal, on remarque une volonté très nette, très saine, d'ailleurs, d'éviter, comme l'a souligné le maire de Montréal, de désinvestir dans le transport en commun. Sauf que dans votre document, à la page 17 et plus particulièrement à la page 36, on est obligé de constater que, par les années passées, de 1977 à 1987, le désinvestissement en termes de pourcentage des dépenses totales, est venu de la part des municipalités et aussi des revenus d'exploitation. La seule partie de l'ascenseur qui a monté, cela a été les subventions provinciales. La proposition que vous faites en page 36 appelle encore, en termes de pourcentage des dépenses totales, un désinvestissement ou une déparicipation des subventions municipales et des revenus de la STCUM, ajoutant à cela une "désubventionnalisation" provinciale - excusez le néologisme - de 10 %, là aussi.

Il m'apparaît assez curieux d'avoir un discours qui demande une participation accrue ou, à tout le moins, une indexation du pourcentage des dépenses totales et, en même temps, dans votre document, lorsqu'on vérifie les faits et les chiffres, on s'aperçoit qu'il y a eu une diminution importante de la contribution et des municipalités et des revenus d'exploitation. Dans le cas des contributions municipales, on parlait de 27 % du coût des dépenses totales en 1977 pour 23 % en 1987; pour le gouvernement du Québec, la part des dépenses est passée de 29 % à 44 %, c'est énorme; la part des usagers est passée, elle, de 44 % à 33 %. On s'aperçoit, finalement, que le seul élément qui a vu sa subvention augmenter nettement depuis dix ans a été l'État du Québec. Je sais qu'il nous faut éviter de désinvestir dans le transport en commun, mais on ne peut pas faire autrement que s'interroger sur un passé qui est, quand même, facile à regarder et à analyser.

J'aurais une question à vous poser concernant les 47 000 000 \$ par an d'investissements en immobilisation que vous avez déterminés ensemble. J'aimerais comprendre la logique et le raisonnement de votre calcul. À la page 21 de votre mémoire, vous dites ceci: "Le budget d'immobilisation du ministère des Transports dans le réseau routier québécois s'élevait à 332 000 000 \$. Le métro de la CUM assurant environ 10 % des déplacements domicile-travail au Québec contre 70 % pour le réseau routier, on devrait s'attendre, pour respecter cette proportion de 1 à 7, à des investissements d'immobilisation dans le métro d'environ 47 000 000 \$ par an, soit 470 000 000 \$ sur dix ans." Comment faites-vous pour

calculer la proportion de 1 à 7? Si je prends 47 000 000 \$ par année sur un budget de 332 000 000 \$, j'arrive à 15 % et non pas à 1 à 7. Évidemment, 1 à 7 ou 15 %, c'est un peu pareil, mais j'arrive à 15 % de la proportion des déplacements domicile-travail en termes d'immobilisation. J'aimerais comprendre la mécanique qui vous a amenés à retrouver la proportion 1 à 7, parce qu'on parle de pourcentage.

M. Doré: Non. Il y a une explication très simple.

M. Hamelin: En fait, c'est 10 % des déplacements et 70 % des déplacements; alors 10 à 70, 1 à 7, c'est dans ce sens-là. C'est sur la base des déplacements et non pas sur la base des montants.

M. Chagnon: Ah, je suis bien conscient de cela.

M. Hamelin: En calcul le pourcentage des déplacements, on fait une proportion de 1 à 7. C'est pour illustrer...

M. Chagnon: On dit la même chose.

M. Hamelin: ...l'une des bases pour lesquelles on arrivera à 45 000 000 \$ ou 47 000 000 \$ dans l'ensemble.

M. Chagnon: Mais je comprends pas le rationnel de chercher à respecter une proportion lorsque j'ai 10 % des déplacements et que je demande 15 % des subventions, finalement.

M. Hamelin: Bien non.

M. Doré: Non, écoutez, très simplement, si vous faites la multiplication de 47 000 000 \$...

M. Chagnon: Oui.

M. Doré: ...par 7, cela va vous donner 301 000 000 \$ sur 332 000 000 \$, c'est-à-dire à peu près la proportion dans laquelle on a 10 % des déplacements qui se font au domicile-travail par le métro de la communauté urbaine, 70 % pour le réseau autoroutier et les autres modes constituent la différence.

Alors, dans le fond, ce que ce chiffre vient illustrer simplement, c'est que, si on consentait, bon an, mal an, à peu près 45 000 000 \$ dans le transport en commun, ce n'est pas avantager Montréal aux dépens d'ailleurs. Ce n'est qu'attribuer à Montréal une proportion équivalente aux déplacements domicile-travail que constitue le transport en commun par le métro par rapport aux déplacements que constitue dans l'ensemble du Québec l'utilisation du réseau routier, le

chiffre de 332 000 000 \$ étant l'investissement dans le réseau autoroutier.

Cela n'a que valeur d'illustration. Ce n'est pas une règle fixe. C'est simplement, comme ça. Mais, cela dit, 47 000 000 \$, c'est la relation de 1 à 7; 332 000 000 \$ divisé par 7, ça donne 47 000 000 \$.

M. Hamelin: Pour répondre à votre première interrogation, quand vous prenez, à la page 17, le tableau 2, effectivement, on passe de 1977 à 1987. Mais, quand même, il faut penser qu'en 1980 est arrivée la réforme de la fiscalité qui a joué là-dedans. Si on regarde maintenant - encore plus important - le tableau 1 de la page 16, en bas complètement, vous avez, de 1984 à 1987, les dépenses totales ont augmenté de 4,8 %; les revenus d'exploitation, de 5,8 %; les subventions provinciales, de 3,9 % et les contributions municipales, de 5,1 %.

Alors, les trois dernières années, il y a eu relativement une baisse des subventions. Là, pour éviter des chicanes, on dit: Partons sur l'année 1987.

Le Président (M. Rochefort): Merci, M. le député de Saint-Louis. J'aurais, à mon tour, une question à adresser aux représentants de la Communauté urbaine de Montréal sur le temps de l'Opposition. Dans un premier temps, on note, avec satisfaction évidemment, les consensus qui sont intervenus pour la présentation du mémoire qui fait l'objet de votre présence ce matin.

Cela dit, il y a une partie du document qui nous indique que le consensus est intervenu sur le quantum, mais pas sur ce qu'on fera aveG, qui est toute la partie qui concerne la partie qui concerne le développement des infrastructures sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

Je vous dis immédiatement qu'en ce qui me concerne je suis assez favorable à la proposition mise de l'avant par la Communauté urbaine de Montréal demandant que la participation financière du gouvernement du Québec soit déterminée par une loi de l'Assemblée nationale pour des fins, quant à moi, de transparence d'association de l'ensemble des élus du Québec et aussi pour des fins de meilleure planification budgétaire et financière de la communauté. Je suis assez sensible à votre demande et porté à l'accepter et à l'appuyer.

Cela dit, je vous dis immédiatement, comme élu de la région de Montréal, comme élu aussi de l'Assemblée nationale et comme quelqu'un qui a déjà été au gouvernement et qui souhaite y retourner, évidemment...

M. Côté (Charlesbourg): Dans dix ans?

Le Président (M. Rochefort): Oh, on ne fera pas le calcul ce matin, M. le ministre.

Généralement, c'est les gouvernements qui se défont; vous laisserez faire le calcul. Je voudrais, toutefois, savoir de votre part quel est le type d'implication que vous considérez être celle que devraient avoir le gouvernement du Québec au minimum et, souhaitons-le, les députés de l'Assemblée nationale, dans la décision de l'utilisation de la somme d'à peu près 450 000 000 \$ au cours des dix prochaines années, en termes de développement.

Je m'explique très précisément. Dans la mesure où ce sont les députés de l'Assemblée nationale qui déterminent par une loi quelle sera la participation de l'État du Québec au financement, dans la mesure où ils paient une partie importante de la facture, je pense qu'il est normal qu'on leur permette de participer aux réflexions et, ultimement, aux décisions qui se prendront quant au développement du transport en commun.

Connaissant - vous les connaissez mieux que moi - comme vous aussi un peu les divergences, les tensions qui ont régné à l'intérieur de la CUM et entre la CUM et le gouvernement du Québec dans les dernières années quant au prolongement, notamment, du métro, je pense qu'il est important que vous nous disiez ce matin un peu comment vous comptez associer, disons donc, l'État québécois, le gouvernement et l'Assemblée nationale, dans ces décisions ou dans ces discussions qui ont des importances considérables non seulement au point de vue du coût du transport en commun et de son développement, mais aussi au niveau du développement urbain à Montréal.

(12 h 15)

M. Hamelin: M. le Président, notre mémoire fait état qu'une fois les sommes consenties les élus locaux vont se pencher sur la question et décideront localement des priorités. Cela n'exclut évidemment pas des contacts étroits avec le gouvernement du Québec. Mais je pense qu'en tant qu'élus locaux responsables ceux-ci souhaitent déterminer eux-mêmes les priorités à respecter entre eux.

Dans le passé, au niveau de la communauté urbaine, il y a peut-être eu une enfance difficile. Nous atteignons actuellement un stade où les consensus sont plus faciles à obtenir. Il est clair que le gouvernement du Québec serait partie à une très intense consultation, mais les élus locaux - et là je me fais le porte-parole autant des gens de la banlieue que des gens de Montréal - souhaitent que la décision soit prise localement. Là-dessus, je ne sais pas si mes collègues, soit de la banlieue ou soit de Montréal, ont des choses à ajouter.

Le Président (M. Rochefort): Oui, M. le maire.

M. Doré: Peut-être avec le complément suivant, M. le Président. Je suis d'accord avec ce que le président, M. Hamelin, vient de dire. Vous nous posez la question: Comment peut-on associer l'État du Québec dans les choix? La première question que nous nous sommes posée était celle-ci: avant de discuter des choix, avant de savoir où on irait, encore fallait-il savoir si on avait de l'argent. C'est la priorité, pour nous. À notre point de vue, il fallait fixer le cadre général des besoins. 45 000 000 \$ d'investissement sur dix ans dans le transport en commun, pour des prolongements de métro ou pour d'autres aspects, c'est extrêmement faible si je compare cela, par exemple, à ce qui est prévu dans la région de Toronto. Il faut dire que, pour Toronto, on en parle sur une base régionale.

Cela m'amène à poser le deuxième problème. Je dirais qu'il faut "dépolitiser", entre guillemets, les problèmes de l'extension du réseau - je l'ai dit tantôt et je le répète - pour le faire sur la base de critères plus rationnels qui sont liés à la desserte de clientèles qui vont avoir pour effet d'améliorer la performance du réseau, son achalandage et, forcément, globalement, la qualité du service, cela à partir de critères peut-être plus objectifs et à partir d'un plan de développement qu'il nous faut nous donner, qui n'est pas tout à fait complété au moment où on se parle. Ce qui est clair, à notre point de vue, c'est qu'à un moment donné il faut se poser la question de l'intégration de ce plan CUM avec ce qui se fait aussi en périphérie, dans la couronne nord et dans la couronne sud. Il y a une nécessité de se concerter et de faire une planification à l'échelle plus régionale.

Par le passé, le gouvernement du Québec, le gouvernement précédent avait proposé une structure qui s'appelait l'ORT. On n'y a pas souscrit. Cela dit, ce n'est pas parce qu'on n'a pas souscrit à cette structure qu'on ne pense pas qu'il faille, à un moment donné, nous concerter davantage. Simplement par pure hypothèse, si on parle de la desserte de l'est de Montréal, que ce soit Anjou, Montréal-Nord ou le quartier de Rivière-des-Prairies, par exemple, qui est en pleine expansion - on prévoit d'ici sept ans que la population aura peut-être atteint 75 000 personnes et il y a déjà "400 000" personnes à Montréal-Nord - si on décide d'aller desservir ce secteur, forcément, on rapproche un réseau de Laval par le biais du pont Pie IX. Il est clair que cela ne peut pas se faire indépendamment, sans savoir comment Laval planifie son propre réseau et les effets de raccordement.

Même chose quand on parle de la desserte de la ligne Deux-Montagnes dans l'ouest. Il y a le pont LeGardeur et il y a peut-être une façon, là aussi, d'organiser le transport de Laval pour désengorger les

ponts, le matin. L'engorgement des ponts le matin est un des problèmes auxquels le ministre est sensible et auquel je suis sensible également, avec les effets de perturbation de la qualité de vie des Montréalais qu'entraîne très souvent la surutilisation de certaines artères qui marchent en parallèle du métro.

Mais, enfin, tout cela doit se discuter. Mais encore faut-il nous, comme élus, avoir fait nos devoirs au sens d'avoir vraiment fait ces calculs. Le coût d'exploitation doit être pris en considération. Les ajouts à ce coût d'exploitation doivent être pris en considération comme un des éléments de la décision. Mais elle ne se prend pas seule. Je pense qu'elle doit éventuellement se prendre à partir d'une concertation et d'une planification qui doit inclure des éléments de la région. Là-dessus, à la communauté urbaine, nous sommes d'accord.

Le Président (M. Rochefort): D'accord. Je suis assez d'accord avec la réponse que vous nous avez fournie, M. le maire, quant à ce qui devrait justifier une décision de développement du réseau.

Cela dit, j'ai pris bonne note de la réponse du président de la communauté quant à l'implication de l'État québécois et des élus québécois dans les décisions de développement. Si on part de votre réponse, mais qu'on le prend à l'inverse, puisqu'il s'agit, selon vous, d'une décision des élus municipaux, pouvez-vous nous dire de quelle façon on pourrait être mis au courant de ce à quoi sera utilisé l'argent de développement? Et je m'explique. Je vous ai dit tantôt: Je suis assez favorable à l'idée de fixer dans une loi de l'Assemblée nationale la contribution du Québec. Je suis prêt à vous dire que, si c'était moi qui avais cette responsabilité - ce n'est pas moi, ne vous inquiétez pas - tout le volet consolidation, on pourrait régler cela facilement.

Mais sur le volet développement, il est absolument essentiel qu'au minimum le gouvernement du Québec et, donc, l'Assemblée nationale du Québec par le fait même soient mis au courant de ce à quoi serviront les millions consacrés au développement. En ce sens-là, quand je regarde la carte qui est devant nous, on a la 6, la 7, le prolongement de la 5, l'éventuelle 8, une nouvelle que je n'avais pas vue récemment, 11, 10, la fin de la 2. Vous l'avez dit, il y en a pour 1 100 000 000 \$. Moi, comme député, avant d'accepter de contribuer pour 450 000 000 \$ dans ce développement, il est clair que je voudrais bien savoir à quoi ils serviront et plus précisément où ils iront. Il faudra trouver une façon de procéder: de deux choses l'une ou peut-être les deux: ou on est associé à cela - j'en prends bonne note et je respecte pleinement votre réponse - ou bien ce volet-là doit être mis à part

et, une fois qu'entre élus de la Communauté urbaine de Montréal, probablement, comme le disait le maire de Montréal, en tenant compte de ce qui se fera autour, vous vous serez entendus sur vos priorisations de développement, que l'on puisse être en mesure de dire: Oui, le gouvernement du Québec et l'Assemblée nationale acceptent de contribuer ou pas. Mais il est clair que, tout en étant favorable à l'idée d'inscrire dans une loi de l'Assemblée nationale du Québec la contribution du Québec pour les dix prochaines années, je ne serais absolument pas favorable à ce que l'on dise: Oui, pour le développement: 450 000 000 \$ sur les dix prochaines années et vous nous inviterez aux inaugurations.

M. Hamelin: Non. M. le Président, je ne pense pas que nous allions jusqu'à demander un chèque en blanc de 450 000 000 \$ et à dire: On se reverra quand le compte sera à zéro. La communauté accepte volontiers que le plan qui sera développé chez nous, entre nous, soit sujet à l'approbation du gouvernement si le gouvernement en finance une bonne partie. C'est tout à fait normal et je ne vois aucune objection de la part de la communauté. L'important pour nous, c'est que le plan qui sera élaboré soit élaboré localement et qu'il réponde à nos besoins. Que, par la suite, il soit soumis à l'approbation du gouvernement, cela me semble aller de soi.

M. Doré: M. le Président, d'abord, je veux faire une correction. On m'a dit que tantôt j'ai parlé de 400 000 pour Montréal-Nord. Évidemment, je voudrais que l'on corrige tout, de suite pour le Journal des débats; on parle de 100 000 à Montréal-Nord, un peu plus même maintenant, me dit-on, dans le territoire qui est viabilisé à 98 %.

Je suis tout à fait d'accord avec le président. Cela dit, ce sont des études que l'on doit faire au cours de 1988 parce que les nouveaux besoins d'investissements ne se manifesteront pas avant 1990. On poursuit en 1988 ce qui est déjà en marche. Les décisions ont déjà été prises, on fait juste poursuivre. Donc, on a un an et demi pour faire cela. Cela veut dire que ce pot de 45 000 000 \$ de nouvelles sommes engagées, on a 18 mois, peut-être, pour éventuellement le préparer entre nous et te discuter avec le gouvernement, et aussi avec les partenaires de la région.

Cela nous ramène à notre considération relativement à l'urgence; c'est qu'indépendamment des investissements à consentir sur les dix prochaines années, pour le budget 1988, il y a 25 000 000 \$ qui manquent pour équilibrer ce budget. D'où l'urgence et ce sur quoi les discussions de la

commission et les réflexions de ses membres vont devoir porter, c'est sur ceci: comment, dans ce contexte, peut-on s'organiser pour fournir à la STCUM, comme, d'ailleurs, à l'ensemble des transporteurs publics au Québec, une stabilité dans les sources de financement et éventuellement des sources additionnelles qui ne privent pas le gouvernement de sommes, mais qui permettent d'investir dans le réseau de transport au Québec, transport en commun pour certaines régions, transport autoroutier pour d'autres?

Le Président (M. Rochefort): Merci.

M. Hamelin: M. Leduc aimerait compléter.

M. Leduc: Pour soulager vos appréhensions, M. le Président, au cours de la journée, vous allez avoir les municipalités de Mont-Royal, Pierrefonds, Roxboro et Saint-Laurent qui viennent vous présenter un mémoire. Vous aurez la ville de Montréal-Nord - qui vient vous présenter un mémoire. Ce sont des gens qui font partie de la CUM et qui entérinent notre mémoire de ce matin, mais qui, à l'intérieur de leur mémoire, vont venir vous faire part de leurs priorités en termes d'infrastructures. Donc, cela doit être parce qu'ils vous considèrent comme de futurs intervenants très importants dans la détermination de ces priorités. C'est juste pour vous soulager.

Le Président (M. Rochefort): On fait plus que se soulager; je pense qu'on s'est rassuré mutuellement. M. le député de Lafontaine.

M. Gobé: Merci, M. le Président. Un peu comme vous, je m'interroge et je m'inquiète aussi un peu de voir ce matin la Communauté urbaine de Montréal qui vient nous voir et qui dit: On devrait ou il faudrait possiblement passer une loi pour assurer un financement sur dix ans d'infrastructures dans le transport en commun à Montréal, alors qu'on n'a absolument aucun plan de développement sur dix ans. Je m'étonne. Je me demande comment les gens peuvent aller devant le ministre, devant les députés, et dire: Donnez-nous 45 000 000 \$. Tout à l'heure, on parlait de chèque en blanc. M. le maire Doré nous disait: Bien, écoutez, ça va venir d'ici 18 mois. D'autres personnes disent: Il y a consensus entre les gens de la CUM. Si on regarde le passé - et bien souvent le passé est garant de l'avenir - on voit que, depuis dix ans, il y a eu tergiversations sur tergiversations en termes de définition de lignes de métro. Dernièrement, on a changé dans les métros - j'ai vu ça dans le journal avant-hier - les plans qui indiquaient les

nouvelles lignes qui auraient dû être faites et qui ne seront pas faites, si j'ai bien lu.

Alors, je m'inquiète, moi, car si nous votions ou si nous recommandions au ministre d'accepter de proposer un projet de loi de 450 000 000 \$ ou autre pour le financement de la STCUM sur une période de dix ans, je me demande si ces sommes-là seraient utilisées pour réparer les métros, pour faire des trains qui ne seraient pas compatibles avec le réseau ou qui iraient dans des régions qui pourraient être plus favorables à certaines banlieues ou si tout le monde arrivait à se mettre d'accord une bonne fois pour toutes pour utiliser ces sommes-là dans le meilleur intérêt des gens. Je m'interroge beaucoup à savoir pourquoi il n'y a pas de plan de développement. Le maire de Montréal, lui - je parlais un peu avec lui au début de la commission - semblait avoir un plan, il semblait savoir à peu près où il s'en allait. Il nous parlait de l'est de Montréal. Il disait: Dans le bout de Pointe-aux-Trembles, on pourrait aller jusqu'à un certain niveau avec les infrastructures qui existent actuellement, car il y a là des lignes de chemin de fer qui ne sont pas utilisées et dans la région de Rivière-des-Prairies aussi.

Moi, j'aimerais ça le savoir pour pouvoir rassurer les gens de l'est de Montréal, de mon coin, et leur dire: Écoutez, le plan de développement, c'est telle et telle ligne, ça peut varier un petit peu, on garde toujours une variante, mais les 450 000 000 \$ qu'on va donner vont être utilisés à telle fin. Je pense que les gens s'attendent qu'on le leur dise. Les électeurs ou les gens qui nous regardent, qui nous écoutent aujourd'hui ou qui vont nous lire demain dans les journaux, je pense, seraient très surpris si on disait: Oui, 450 000 000 \$, mais on ne sait pas pourquoi.

M. Perreault: M. le Président, si vous me le permettez, je pense que nous serions les premiers heureux d'être en mesure de dire: Toutes les études, tous les travaux sont complétés, nous savons exactement de façon définitive pour les dix prochaines années tous les choix qui se présentent à la société et, indirectement, à la communauté.

Ce qui est clair, de notre point de vue, je pense, c'est - et les chiffres le démontrent - qu'il est nécessaire de non seulement consolider le réseau actuel, mais d'en assurer l'achèvement. U y a, de ce point de vue là, dans la logique même de la gestion du réseau actuel, des besoins évidents d'achèvement du réseau de façon, justement, à en maximiser le rendement.

Ce qui est clair également, il me semble, du point de vue de la communauté, c'est qu'il y a une volonté que ces choix soient faits dorénavant - ça ne veut pas dire qu'ils étaient toujours arbitraires, loin de là - peut-être moins en fonction de critères où

chacun défend un petit peu son coin de territoire et davantage en intégrant des données qui jusqu'à maintenant n'ont pas été suffisamment intégrées qui sont celles des impacts sur l'exploitation du réseau existant et ils sont nombreux. Toute décision de développer le réseau dans un sens plutôt que dans un autre a des effets d'entraînement sur le réseau existant. De la décision de la communauté de limiter - non pas parce que le projet au schéma d'aménagement ne se justifie pas du point de vue de l'intérêt de développer le transport public sur le territoire - l'enveloppe aux montants qui sont là, je pense qu'on peut en déduire assez facilement, quand on connaît un peu l'ampleur des investissements requis pour chacun des projets, qu'il s'agit essentiellement de ce qu'on pourrait appeler des projets qui viendraient consolider le réseau actuel.

Il reste certaines discussions à faire. Effectivement il y aura encore certains choix. M. le maire Doré disait tantôt que ces choix devront aussi être intégrés dans une logique des besoins du développement régional. Mais je ne pense pas que ce soit, comme on le disait tantôt, un chèque en blanc; c'est une estimation minimale des besoins dans un contexte, encore une fois, où ce qu'on a essayé de faire, c'est identifier l'ampleur de ces besoins-là au cours des dix prochaines années. Et, avant même de présenter des options plus spécifiques, encore faut-il savoir si les partenaires autour de la table sont d'accord pour disposer et mettre dans le transport en commun les sommes d'argent requises.

(12 h 30)

M. Gobé: M. Perreault, lorsque je lisais: "Les élus de la CUM établiront entre eux leurs propres priorités", je me demande si on ne devrait pas établir nos priorités - je me considère comme un élu de la CUM, j'ai résidé sur le territoire de la CUM - avec aussi la population de la CUM. En d'autres termes, je crois qu'il y a là des gens qui nous font valoir continuellement certaines recommandations, certaines idées. U m'apparaîtrait très souhaitable d'y inclure les groupements de citoyens ou de population ou les représentants d'organismes représentatifs des usagers. Je trouve cela un peu restreint de voir seulement: "les élus établiront entre eux". Cela a l'air un peu en catimini. Je ne pense pas que c'est ce que vous vouliez démontrer, ni M. le maire, ni M. Hamelin, ni vous, d'ailleurs.

M. Hamelin: M. le député, il ne faudrait pas oublier qu'il existe cinq commissions permanentes du conseil de la Communauté urbaine de Montréal, entre autres, la commission du transport, la commission de l'aménagement. C'est clair que, dans toute approbation d'un plan, ces commissions vont siéger en public et les gens

vont être invités à venir donner leurs orientations. Nos commissions siègent très régulièrement. De par la loi, c'est quatre fois par année, mais, en tout cas, l'an dernier, il n'y a pas une commission qui n'a pas siégé cinq ou six fois. Il y en a qui sont allées jusqu'à dix fois. C'est clair que cela devient un enjeu majeur de la communauté.

Dans le mémoire, il y a, quand même, certaines indications. On parle de l'ouest, on parle du nord et on parle de l'est. On ne parle pas du centre-ville du tout. Alors, il y a certaines indications. Les études sont encore à faire. C'est clair qu'avec un projet de loi on ne demandera pas 45 000 000 \$ par année en blanc. Le projet de loi pourrait spécifier, comme il a été dit tantôt: sujet à l'approbation d'un plan par le gouvernement. Ce que l'on veut, c'est être rassuré sur le financement globalement. Où s'en va-t-on? A-t-on les possibilités de maintenir notre réseau et de le développer? Quand on aura cela inscrit dans la loi, se sera une certitude et ce sera pour les élus de la communauté, de même que pour le gouvernement un outil de travail qui permettra d'assurer un développement harmonieux de tout le réseau.

M. Gobé: Merci.

M. Doré: M. le Président, si vous me permettez...

Le Président (M. Rochefort): M. le maire, oui.

M. Doré: ...juste une remarque. Je sais, M. Gobé, que cela aurait été intéressant si on avait pu dans le temps qui nous était imparti faire en trois mois ce que la communauté urbaine n'a pas fait comme choix, parce que cela nous a amené à faire un choix de rationalisation et de "raisonnabilité". Une enveloppe de 450 000 000 \$ sur dix ans, très honnêtement, c'est déjà réduire de beaucoup les choix. Il n'y a pas 50 000 affaires qu'on peut faire avec une enveloppe de 450 000 000 \$ sur dix ans dans le transport en commun en dollars de 1987 et dans les dollars subséquents. Donc, déjà, il y a un choix important. On ne s'en ira pas tous azimuts et c'est clair que ce n'est pas tout le schéma qui est en cause.

L'autre élément, c'est que je ne voudrais pas, dans la perception des membres de cette commission, que l'on lie le règlement des problèmes de financement de la STCUM à un plan de développement parce qu'indépendamment du plan de développement, dis-je bien, on a une impasse financière pour 1988. On apporte une contribution. On dit: Voici les alternatives aux sources actuelles de financement qu'on suggère, celles qu'on a inventoriées. On peut vous fournir les études techniques qui les

sous-tendent et le choix qu'on peut faire. Il y en a peut-être d'autres auxquelles le ministre a pu penser. Le ministre a déjà évoqué cette possibilité à plusieurs reprises. Ce n'est pas pour lorsqu'on aura un plan de développement articulé, qu'on aura discuté au sein peut-être de la communauté urbaine, en commission parlementaire ou dans une structure de concertation à l'échelle régionale. C'est pour le 1er janvier 1988 qu'on a besoin d'avoir un éclairage des membres de la commission et une décision gouvernementale relativement à une source alternative de financement parce qu'on n'est pas capable de financer le budget d'exploitation de la STCUM pour le 1er janvier 1988. Alors, ce qu'on vous met sur la table, ce sont les besoins circonstanciés et restreints dans l'expansion du réseau pour un plan à déterminer et à discuter publiquement avec les élus du territoire de la communauté, pas à l'écart des élus - quand je parle des élus, je parle, évidemment, des députés de l'Assemblée nationale - les besoins de consolidation, le tout fusionné, enfin intégré avec les coûts d'exploitation qu'on va tenter de maintenir autour de l'inflation. Quand on a mis tout cela ensemble, il reste une chose: il y a un manque à gagner de 25 000 000 \$ pour 1988. Il va s'accroître jusqu'à 50 000 000 \$ dans les années subséquentes. En fait, c'est 110 000 000 \$ à la fin de l'horizon, mais en incluant les immobilisations.

Je dis que c'est cela, l'urgence. C'est ce qu'on veut faire comprendre aux membres de la commission ce matin. On ne peut pas s'en tirer. Forcément, avec désinvestissement, c'est la catastrophe. Mais même en ne désinvestissant pas et en indexant nos contributions de part et d'autre, et en augmentant la contribution des usagers - puisqu'on a gelé le tarif cette année, cela a eu, d'ailleurs, un effet intéressant d'augmentation de l'achalandage sur le réseau - par l'indexation de leur contribution, on a un manque à gagner de 25 000 000 \$ qui s'accroît avec les années à venir. Il faut une source alternative de financement. Il est urgent que cette décision se prenne pour l'automne qui vient de façon qu'on puisse compter sur une décision gouvernementale pour faire des budgets et pour les présenter, selon les délais requis par la loi, pour le 1er janvier prochain.

Le Président (M. Rochefort): Merci. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Merci, M. le Président. M. le président de la communauté urbaine, M. le maire, vous qui avez cette responsabilité du transport en commun, je pense que je serai sans doute la dernière des membres de cette commission à prendre la parole étant donné que le temps nous est compté et je veux

insister sur le fait que votre mémoire a certainement le mérite de nous rappeler que, s'il y a peut-être des coûts élevés pour le transport en commun, il y a aussi des coûts très élevés à se désengager, en termes de transport en commun. Je crois qu'il est parfois plus facile et plus simple de faire des savants calculs nous permettant de chiffrer les coûts que l'on connaît, mais qu'il ne faut jamais oublier qu'il y a aussi des coûts non seulement en termes sociaux, mais économiques. Le rappel des effets bénéfiques des investissements, en termes de création d'emploi, parce que ce n'est pas que des dépenses, le transport en commun, c'est aussi des investissements... Je pense que votre mémoire a le mérite de nous le rappeler.

En conclusion un peu, parce que le temps nous presse, ce que vous nous dites, finalement, c'est qu'il faut prendre votre enveloppe non pas comme l'addition de tout ce qui serait souhaitable... On sait très bien que, quand on est élu, à un moment donné, on fait la démarcation entre ce qui est souhaitable et ce qui est réalisable. Vous nous dites: Dans le passé, on a pu additionner ce qui était souhaitable et présenter le paquet au gouvernement; cette année, ce qu'on a fait, c'est ce qui était indispensable à réaliser. C'est la conclusion que je dois donc en tirer. Donc, votre enveloppe est un tout qui est différent de la somme des différentes parties qui sont membres de la communauté; cela aussi, c'est ce que je dois conclure, n'est-ce pas? On aura l'occasion de le voir avec chacun de ceux qui vous succéderont à cette table.

M. Doré: ...résister à la tentation, disons.

Mme Harel: Je voudrais par ailleurs, étant donné que vous êtes avec nous, profiter de votre présence pour savoir, en termes de modernisation des trains de banlieue... Vous avez beaucoup parlé de l'impact régional. J'aimerais avoir l'opinion de la communauté sur cette question de la modernisation des trains de banlieue. Également, compte tenu du fait qu'à la page 21 du mémoire vous illustrez ce que vous attendez comme enveloppe de développement par le fait que le transport par métro remplace le transport routier, je voudrais juste vérifier si, en termes de développement d'infrastructures routières, vous êtes ou non en demande sur le territoire de l'île.

Également, à la page 7, vous faites état de la longueur du réseau de surface: 2700 kilomètres, 54 % d'augmentation, nous dites-vous, depuis 1972. Par ailleurs, dans le mémoire, vous avez aussi fait état du développement démographique remarquable dans l'est. J'aimerais profiter de l'occasion qui nous est donnée pour connaître l'état du

réseau dans l'ouest, dans l'est et dans le nord. Vous nous avez dit, M. le président de la communauté, que vous nous parleriez du nord, de l'est et de l'ouest. J'aimerais connaître les chiffres qui nous permettent d'être fixés sur l'état du service dans chacun de ces secteurs de votre territoire.

M. Hamelin: D'accord. Pour commencer par la dernière question, il y a eu, l'an dernier, un réaménagement complet du réseau dans l'ouest de la ville. Actuellement, il y a comité spécial qui se penche sur un réaménagement du réseau dans l'est de la communauté, plus les réaménagements qui sont faits chaque fois qu'il y a une ouverture d'une station de métro. Il y a toujours des réaménagements locaux, mais il y a des grands réaménagements qui sont faits. Et, actuellement, on se prépare à faire l'enquête Origine-destination qui, elle aussi, suscite des changements au réseau et qui nous sera sûrement très utile pour planifier les futurs développements.

Vous nous demandez si, dans le mémoire, on demande une extension du réseau routier sur le territoire de la communauté.

Mme Harel: Non, pas dans le mémoire. En fait, dans le mémoire, vous n'en parlez pas...

M. Hamelin: On n'en parle pas et...

Mme Harel: ...ni de la modernisation des trains de banlieue. J'aimerais connaître votre opinion sur cette question.

M. Hamelin: Sur la modernisation des trains de banlieue, cela fait partie des discussions qui sont en cours et cela fera partie des "priorisations" que nous aurons à réaliser à l'intérieur de la communauté urbaine dans l'enveloppe qui sera mise à la disposition ou l'enveloppe qui nous sera connue.

Quant au réseau routier, nous disons que, si le développement du transport en commun est assuré, et bien assuré, dans le territoire de la communauté, le transport en commun pourrait prendre le relais et éviter ainsi des constructions de réseau routier; c'est pourquoi nous n'en parlons pas.

Le Président (M. Rochefort): Merci. Le mot de la fin, brièvement, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je veux remercier les représentants de la communauté urbaine pour leur mémoire qui, comme je l'ai dit tout à l'heure, fait appel à trois volets d'actualité. Je prends acte des revendications et je veux leur indiquer que nous tenterons aussi, au cours de l'automne, de donner réponse à un

certain nombre de dossiers. J'ai bien entendu l'appel pressant du 1er janvier 1988, et c'est pour cela que, depuis longtemps, j'insistais pour qu'on finisse par la tenir; elle a été reportée à plusieurs reprises, compte tenu du peu de temps qu'il nous reste et aussi des contraintes sur le plan budgétaire et de temps du gouvernement en termes d'exercice financier, d'intervention et de choix à faire.

Nous allons analyser le mémoire à son juste mérite et tenir compte de ce qui a été énoncé ce matin, des discussions et, bien sûr, d'autres conversations que nous pourrions avoir ultérieurement. Merci bien.

Le Président (M. Rochefort): Merci. M. le député?

M. Garon: M. le Président, je voudrais remercier les gens de la communauté urbaine qui sont venus nous rencontrer pour l'effort qu'ils ont fait parce que c'est toujours facile de reprocher aux gens d'avoir des débats; au fond, la vie politique est justement faite de débats pour établir des consensus où chacun met un peu du sien pour le bien général. Je suis persuadé que chacun des partis voudrait avoir tout le morceau alors que la politique, justement, c'est de faire des choix dans tout cela. Vous avez présenté des choix intéressants parce qu'ils vont dans le sens de ce que vous avez dit. Vu de Québec, cela paraît toujours comme une réalité qui fait sourire, quand on dit: Rappelons également le principe maintes fois mis de l'avant du respect de l'autonomie municipale qui doit accompagner le pouvoir de subventionner du gouvernement.

Par ailleurs, j'ai trouvé très intéressante votre formule de pourcentage. Cela donne une certaine latitude, tout en étant conscients - vous l'avez mentionné - que cela ne veut pas dire que le gouvernement n'est pas dans le portrait au cours des discussions pour que les choix puissent être faits avec les consensus de part et d'autre. Je vous remercie de l'exercice. C'est intéressant parce que, étant nouveau dans le dossier, j'arrive sans préjugé, ne faisant partie d'aucune école et prêt à écouter entièrement les gens qui vont contribuer à me former au cours des ces trois prochaines journées. Je vous remercie.

Le Président (M. Rochefort): Brièvement pour le mot de la fin, M. Hamelin.

M. Hamelin: M. le Président, mesdames et messieurs de la commission, nous vous remercions de nous avoir entendus. Je pense que le message qui vous est livré par les élus de la communauté, c'est que nous avons un grave problème financier actuellement, sans compter les développements futurs. Ces développements futurs vont contribuer à l'amélioration de l'ensemble du territoire, à

l'amélioration de la vie économique et, partant, l'amélioration de la vie économique du Québec également. Nous vous remercions, nous sommes toujours à votre disposition pour tout renseignement ou étude que vous pourriez juger utile de nous demander. Merci.

Le Président (M. Rochefort): Merci de votre participation à nos travaux. Avant de suspendre nos travaux, je veux immédiatement indiquer aux membres de la commission que nous les reprendrons à 14 heures, avec la participation de la ville de Laval et de la Société de transport de Laval, conjointement. Vous pouvez laisser vos documents ici, il y aura une surveillance constante.

Donc, nous suspendons jusqu'à 14 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 45)

(Reprise à 14 h 29)

Le Président (M. Rochefort): Alors, si vous voulez prendre place, s'il vous plaît.

Nous reprenons nos travaux et sans plus tarder, en nous excusant du retard que nous avons pris, j'inviterais les représentants de la ville de Laval et de la Société de transport de Laval à prendre place, ce qui est déjà fait.

M. le maire, nous vous souhaitons la bienvenue, de même qu'à tous vos collaborateurs. Pour l'information des membres de la commission, je vous demanderais de nous présenter les gens qui vous accompagnent et par la suite d'utiliser la vingtaine de minutes qui est à votre disposition pour nous faire la présentation des points essentiels de votre position pour ensuite permettre les échanges avec les parlementaires.

M. le maire.

Ville de Laval et Société de transport de Laval

M. Lefebvre (Claude): Merci, M. le Président. M. le ministre, messieurs, mesdames, les membres de la commission, de gauche à droite pour moi, mais le contraire pour vous, de droite à gauche, M. Luc Poliquin, directeur général par intérim de la Société de transport de Laval, M. Richard Courey, directeur général adjoint et trésorier de la Société de transport de Laval, M. Marcel Lemay, membre du comité exécutif de ville de la Laval et également président de la société de transport, M. Gilles Vaillancourt, membre du comité exécutif et président intérimaire du comité exécutif de la ville de Laval, M. Marc Perron, directeur général de la ville de Laval et M. Gaston Chapleau, adjoint au directeur général de la ville de Laval.

Mesdames, messieurs, je n'ai pas l'intention de vous lire le mémoire* J'ai pensé que c'était un prérequis avant de se faire élire à l'Assemblée nationale de savoir lire et je suis sûr également que vous prendrez connaissance du mémoire.

Nous allons plutôt profiter des instants que vous nous consacrez pour exposer librement ce que nous pensons de la situation et échanger avec vous au moyen de questions et réponses.

Il me semble que je me retrouve en 1982, déjà jeune dans mon mandat, mais faisant face exactement aux mêmes problèmes.

Finalement à Laval, depuis 1982, on sortait à peu près de la crise économique. Qu'est-ce qui est arrivé? Laval demeure toujours un territoire dans sa partie sud fortement urbanisé, mais de faible densité, un milieu semi-urbain périphérique et surtout situé du côté nord et, également, un milieu rural.

Donc, une faible densité de population qu'il nous faut desservir à des coûts qui sont un peu plus chers que les milieux qui sont fortement urbanisés et densifiés.

Nous assistons actuellement à Laval à une croissance de population. Nous atteindrons bientôt 300 000 de population et l'an passé, en 1986, il s'est construit chez nous 5000 logements; cette année, il s'en construira 4500.

Il y a également une augmentation de l'emploi. Notre parc industriel est pétant de santé et nous pouvons aujourd'hui fournir de l'emploi à 75 000 personnes, soit 60 % de notre population active, mais, bien sûr, nous en recevons de l'extérieur, tant du sud que du nord et des gens de chez nous vont également travailler ailleurs.

Les variations depuis 1982? La formation des CIT et la plus grande autonomie accordée à Laval dans la gestion de sa propre commission qui a été confiée aux élus municipaux. D'abord, la formation du CIT de Montcalm qui est toujours desservi par la Société de transport de Laval en vertu d'un contrat, le CIT des Moulins qui est encore desservi par la Société de transport de Laval en vertu d'un contrat, mais qui songe à s'organiser et à nous demander d'aller chercher les gens chez lui pour les transporter en d'autres coins, les Basses-Laurentides qui ont opté pour un système autonome avec un transporteur privé et, finalement, le CIT de Deux-Montagnes qui est toujours desservi par la Société de transport de Laval à contrat et qui, également, à compter de l'automne sera desservi directement à Saint-Eustache même, où on amènera les gens pour un lieu de transbordement ou d'échange, de transfert.

Une ville comme Laval, évidemment, est à toutes fins utiles toute neuve. On essaie d'imaginer l'avenir pour ne pas se

retrouver devant les mêmes problèmes qu'à Montréal. C'est quand même une ville qui a été développée au moment où le transport par voiture et par autobus était à peu près inexistant. Il n'y avait que les fortunés qui possédaient une voiture. Le taux de motorisation chez nous, c'est 1, 7 % véhicule par famille et remarquez que, si vous allez plus au nord, vous allez arriver à 1, 8 % et à Montréal je pense que c'est 1, 4 %. Donc, plus on s'éloigne du centre, plus le taux de motorisation augmente.

Ce matin, sachant que je passais ici, je n'ai eu qu'un seul embouteillage de chez nous, c'est en arrivant au cégep. On pense toujours que les étudiants prennent l'autobus, eh bien non! l'embouteillage, c'étaient les cégépiens en automobile et je vous défie, à l'heure que je vous parle, de vous trouver un espace de stationnement à cet immense stationnement du cégep Montmorency-Laval. Ce sont des habitudes, c'est une culture.

Je me souviens d'avoir dit devant cette commission: On peut bien essayer, je peux amener un cheval à la rivière, mais je ne peux pas le forcer à boire.

La responsabilité d'une municipalité, c'est d'assurer la mobilité des personnes et des biens et quand je regarde les utilisateurs chez nous, les jeunes, les personnes âgées, les personnes de sexe féminin, c'est une clientèle un peu captive, évolutive chez les jeunes, évidemment, mais une clientèle un peu ou temporairement captive. Cela ne représente que 17 % à 20 %. Il faut également s'occuper des 80 %. Il faut également s'occuper du transport de marchandises. On dit toujours: Bien oui, il y a une responsabilité du gouvernement et des municipalités, vous avez les autoroutes, mais on a quand même 1700 kilomètres de route chez nous, puis il y a des trottoirs, il faut s'en occuper et il faut les réparer.

Dans cette mobilité, je pense qu'on ne peut pas isoler juste les transports en commun. C'est global. C'est bien sûr que ce matin c'était bloqué jusqu'au boulevard Chomedey en descendant vers Montréal. Ce n'est pas à Laval que cela bloquait. C'était à l'entrée, à Métropolitain. Parce que l'entrée ne répond pas aux besoins. Si vous prenez Décarie et que vous essayez d'embarquer sur Métropolitain vous avez là une bretelle qui n'est même pas acceptée dans les petites municipalités de campagne le long des autoroutes 20 et 10. C'est bien sûr que cela ne fonctionne pas. C'est utilisé au maximum. Il n'y a plus de périodes de pointe. C'est toujours, dans l'espace de Montréal, utilisé au maximum. Ce n'est certainement pas de la qualité de vie. Cela ne favorise pas le transport en commun et cela ne favorise pas le transport des gens. Penser qu'artificiellement, bien sûr le covoiturage va diminuer... Il faut penser plus globalement que cela.

Je vous ai déjà fait part, M. le ministre, d'une de mes inquiétudes. S'il arrivait qu'un wagon-citerne contenant des produits nocifs ou toxiques ait un accident à Pointe-Saint-Charles, comment allons-nous vider Montréal en urgence par le Métropolitain? Il faut vraiment penser à d'autres solutions. Ces solutions, ce n'est pas toujours l'autoroute, mais parfois c'est cela.

On dit: Vous êtes bien chanceux à Laval, vous avez des autoroutes, la 13, la 15, la 25, la 440. Mais pour qui sont ces autoroutes? Pour les Lavallois? Je pense que c'est d'abord pour les gens de Montréal parce que le gros de la population est là. Ce sont eux qui s'en vont vers le nord et qui passent chez nous. Bien, nous aussi, on en profite. Les gens du nord en profitent pour venir à Montréal. Ce n'est pas fermé, ces choses.

Entre autres, il y a une des solutions qui a été proposée, et je vois justement le député qui l'a faite, la construction d'un pont dans l'est pour faire communiquer la partie est de Montréal avec la partie est de Laval, Mascouche, Terrebonne et utiliser ces instruments qu'on a payés cher, là 640, la 440, terminer, dégager le trafic. Comment voulez-vous que le Métropolitain se dégage si on laisse continuer le camionnage aux heures de pointe? Impossible. Et les gens de Québec qui s'en vont du côté de Vaudreuil pourraient fort bien faire, excusez l'expression anglaise, un "bypass", une ceinture aux environs. Cela pourrait dégager et donner une certaine mobilité à Montréal.

J'insiste là-dessus. Ce n'est pas du transport en commun, mais cela aide bien des gens. Cela va également nous aider à augmenter cette économie. Pensez à celui dont l'industrie vit avec de la livraison et qui doit rentrer dans le centre-ville de Montréal en fin de journée. Combien cela lui coûte-t-il pour son chauffeur, en mazout et en usure de camion? Ce sont là des sous complètement gaspillés.

D'ailleurs, si vous regardez les conventions collectives des chauffeurs de camion, quand ils sont sur la grand-route jusqu'à dix kilomètres d'Hippolyte-Lafontaine ou du pont, ils sont payés à la distance. Quand ils rentrent là, ils commencent à être payés à l'heure. Il y a une possibilité, c'est qu'on pourrait les faire passer aux alentours et j'insiste là-dessus.

Qu'a-t-on fait de cette autonomie que vous nous avez donnée? On a essayé de mieux gérer notre service, d'abord, par une meilleure gestion de personnel, par une meilleure gestion de notre équipement en contrôlant, par exemple, l'essence, une meilleure perception avec des boîtes de perception où on se fera moins frauder; également, essayé de donner un service dans des endroits où on ne pouvait pas y penser à cause de la faible densité de population ou

du peu de personnes. En vertu des conventions collectives, si vous commencez à 6 heures le matin vous finissez à minuit le soir. On a instauré un service de taxi. Chez nous, les gens de certains rangs ou chemins appellent le taxi, ne paient que le prix de la commission de transport, ont leur correspondance et sont déposés au premier arrêt d'autobus. De cette façon, cela nous coûte beaucoup moins cher que le service d'autobus régulier. Nous aurons bientôt, dès novembre, un système de minibus pour les extrémités est et ouest de l'île où, encore une fois, le coût au kilomètre sera moindre et où on va tenter également d'utiliser les heures de pointe et de donner un service. Mais on ne peut pas penser donner un service aux dix minutes dans l'extrémité pointe est de l'île.

Une chose qui m'inquiète, il y a un certain désengagement qu'on note depuis quelques années. Bien sûr, c'est un lourd fardeau pour le ministre des Transports et pour le gouvernement de payer la note. Mais c'est également un fardeau pour les municipalités. On parle de partenariat: l'usager, le gouvernement et les villes. Il m'apparaît que ce serait important de statuer là-dessus, qu'on sache une fois pour toutes quelles sont les règles du jeu et que ces règles ne varient pas. Vous ne pouvez pas administrer avec des variables et nous autres non plus. Je me rends compte que l'usager paie de moins en moins. J'étais avec mon président... Et ça fait plus qu'un an qu'il y a eu une augmentation à la ville de Laval pour le transport en commun. Les étudiants, ça fait quasiment deux ans qu'ils n'ont pas été augmentés et les personnes âgées non plus. À Montréal, ça fait plus longtemps. Sur la rive sud, la même chose.

Est-ce que c'est normal, ça? Est-ce que c'est normal qu'on augmente le salaire de nos chauffeurs, qu'on paie le mazout plus cher, qu'on paie les autobus plus chers, qu'on fasse l'entretien pour plus cher et qu'on n'augmente pas le prix de l'usager? Je comprends que politiquement ça peut être rentable. Mais, à un moment donné, il y en a un qui paie la note. Si ce n'est pas l'usager, c'est le gouvernement. Mais ce sont habituellement et le gouvernement et la municipalité. Je reviens à la page 20 de mon mémoire de 1982, il faut se rapprocher de la vérité des coûts. Il y a un coût véritable au transport. Il m'apparaît que l'usager qui en est le bénéficiaire direct devrait payer sa juste part. Je n'ai pas de chiffres à vous donner aujourd'hui, mais il y a une constante.

C'est drôle, de toutes les commissions de transport du Québec, M. le ministre, je suis obligé de vous dire que c'est celle qui vous coûte le moins cher en termes de participation. Les usagers font une part de 37,3 % chez nous, la ville, c'est 30 % et vous êtes à 33 %. Établisons un ratio.

Plutôt que de dire: Si vous avez bien du monde, je vais vous donner bien de l'argent, pourquoi ne partageons-nous pas la facture tout simplement selon un certain rapport qui sera fixe? Cela comprendra le service de dette, etc. Si vous voulez vous assurer qu'on ne gaspille pas, on vous présentera des projets de budget avant.

De toute façon, la municipalité qui a l'oeil sur ses élus, à chaque fois elle va savoir la portion qu'elle va payer, elle aussi. Cela est important. Voyez-vous? Cette année on va avoir une augmentation anticipée. On n'a pas fini. Je vous avise qu'on va couper un peu. Ça s'en va vers les 10,9 %. C'est 1 500 000 \$ de plus. Il faut surveiller cela. C'est sûr qu'on ne pourra jamais exiger pas assez cher. Pour l'usager, c'est toujours trop cher. Il n'y a jamais assez d'autobus. Je vais en mettre aux trois minutes, et il y en a qui vont en demander aux deux minutes. Je ne suis pas en train de blâmer les usagers. Je suis simplement en train de décrire la situation où, si vous l'avez manqué, vous espérez en avoir un tout de suite après.

Mais qu'on donne un service de base. Qu'on essaie d'améliorer nos points de correspondance, la régularité du système, le confort des usagers. Cela se paie. La municipalité, les gens qui profitent également de cela, sont prêts à payer. On ne veut pas se déengager comme municipalité en termes de transport en commun. On veut assumer notre juste part. On demande au gouvernement de maintenir les ratios qu'on a actuellement. On demande que ça ne change pas. Je comprends que ce n'est pas pour mal faire. Mais, vous savez, les autobus, ça va nous coûter 1 000 000 \$ de plus avec votre décret. Pourquoi ne s'engage-t-on pas à des proportions précises? Si on veut rouler en Cadillac, on va vous en parler, mais on va payer notre facture. Payez-en une partie et que cela soit fixe.

(14 h 45)

C'est, dans les grandes lignes, ce que j'ai à vous dire. Bien sûr, la congestion qu'on rencontre, même si ce n'est pas sur mon territoire, ça affecte les gens de notre territoire. Cela les affecte d'une drôle de façon: dès qu'ils arrivent sur la 440, ils se mettent à faire de la vitesse, ça fait trop longtemps qu'ils sont arrêtés sur l'autre côté. Le problème de M. Doré est un problème réel.

On peut aider à le résoudre. Vous allez dire: Bien sûr, tu prêches pour ta paroisse avec la 440 vers l'est et qui va redescendre. Oui, cela va certainement aider le territoire de la ville de Laval, mais cela va aider le territoire de l'île de Montréal. Cela va aider les territoires de l'ouest et de l'est de Montréal. BASF vient de disparaître dans l'est, vous avez entendu parler de cela; il y a un immense territoire, cela va s'urbaniser. On pense également faire de l'industriel dans

ce secteur. On sait que l'est de Montréal est en manque, on a besoin d'emplois. Cela ne m'apparaît pas plus long de partir de Laval pour aller travailler dans l'est de Montréal que de partir de l'est de Montréal pour venir travailler à Laval. On a un territoire neuf à des coûts abordables. Je peux vous dire que les statistiques, actuellement... On va chercher de l'industrie chez les voisins parce que les coûts sont moindres. Les coûts de location sont moindres, le coût du terrain est moindre. Les facilités de transport sont meilleures. C'est la vérité.

Quand je suis parti de l'est de Montréal pour monter à Laval, j'y suis retourné; c'est le même temps dans les deux sens. Il me semble que cette connexion est importante pour nous. Elle est importante pour les gens de Montréal aussi.

Voilà, je suis prêt à répondre à vos questions.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le maire. Je vais maintenant céder la parole à M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous remercie, M. le maire, ainsi que ceux qui vous accompagnent, d'abord, pour avoir patienté un petit peu plus longtemps que prévu pour nous présenter les grandes lignes de votre mémoire. Évidemment, la manière que vous abordez le transport en commun est assez intéressante pour le ministre des Transports. De toute façon, vous avez décidé qu'en parlant de route vous alliez l'atteindre quand même, peu importe si on parlait plus ou moins de transport en commun.

Le sens de la présentation. Outre le fait de la rationalisation qui, effectivement, a été faite, on est très conscient au ministère qu'après l'analyse des chiffres, lorsqu'on compare les sociétés et les commissions de transport, si on réussissait à établir dans tout le Québec le niveau de participation du gouvernement que nous avons à Laval, je pense qu'il nous resterait encore passablement d'argent pour faire autre chose. Ce n'est pas là l'objectif de notre consultation. Pour confirmer essentiellement les chiffres que vous donniez tout à l'heure, quant à nous, l'usager, chez vous, est à 38, le ministère 34 et 29 pour la ville, peut-être à quelques dixièmes près, semble-t-il, d'après nos chiffres, alors que la moyenne provinciale est de 33, 43 et 24. Donc, il y a effectivement une distorsion assez importante à ce niveau, qui fait en sorte que le ministère des Transports est moins présent dans la ville de Laval pour ce qui est du soutien au transport en commun de par les nombreuses règles que nous avons au ministère.

Vous avez choisi de nous parler de la 440 et de la 25 comme étant un des éléments qui permettraient de soulager le

transport en commun, si j'ai bien compris, par l'addition d'un pont. Vous parlez de compléter la 440, de telle sorte que toute la circulation qui transite par le boulevard Métropolitain, venant du nord-est de Laval et même du nord-ouest, qui a à transiter sur l'île, dans la partie est de l'île ou allant à l'extérieur, pourrait soulager d'autant la partie qui est déjà très bien congestionnée, comme vous l'avez si bien mentionné.

Cela nous apparaît donc une proposition qui est dans l'air depuis déjà un certain temps. Ma question irait dans le sens suivant: Puisque vous privilégiez l'accès routier par rapport au transport en commun, est-ce qu'on doit conclure que le métro, à Laval, on oublie cela?

M. Lefebvre (Claude): Sûrement le métro souterrain, la première chose; au prix que cela coûte par rapport à la densité de population et au nombre de personnes à desservir, l'investissement est impensable par rapport à ce que cela va nous apporter. Je ne vous dis pas qu'éventuellement il n'y aurait pas lieu d'avoir un métro de moindre densité, qui pourrait être aérien... Enfin, on peut imaginer n'importe quoi. Ce pourrait être également une ligne centrale, une ligne de chemin de fer actuelle qui pourrait faire une desserte, mais on ne voudrait pas être empêché de rêver une journée que la ligne numéro 2 du métro soit bouclée à Laval par un autre système qui répondra à la densité de la population. Le métro de Montréal a été conçu pour de très fortes densités qui n'existent pas chez nous. Si vous faites un tunnel dans le roc, je pense qu'on est rendu à 50 000 000 \$ le kilomètre. Quand même vous voudriez le prolonger chez nous de quatre ou cinq kilomètres juste pour se rendre à la 440 pour dire: On va soulager le pont Viau d'autant et le terminus d'Ahunistic, cela fait pas mal de sous pour éviter de traverser le pont qu'on va traverser encore mieux de toute façon avec les accords qu'on a signés, c'est bien sûr. Je ne privilégie pas non seulement le réseau routier par rapport au transport en commun, je vous dis que c'est tout ensemble. S'il avait fallu considérer cela, le pont Viau on le considère comment? Pour les automobilistes. On a dit: Cela va être pour les voitures, mais également pour les autobus, une voie réservée. On a déjà commencé il y a cinq ou six ans, je pense, et on améliore. La ville fait sa part aussi. On élargit le boulevard des Laurentides. On donne une voie de préséance aux autobus, on donne un virage du côté de Cartier, pour encore une fois alléger la circulation et il y aura une voie centrale sur le terminus. La ville de Montréal va nous accorder un virage prioritaire à gauche pour entrer au terminus. Tout cela va accélérer... C'est un rendement meilleur et avec cela vous diminuez les coûts. Si l'autobus circule

plus vite cela prend moins d'autobus, moins de chauffeurs pour faire le même travail. J'imagine que les gens vont être plus satisfaits et il est possible qu'il y ait quelques clients de plus. Autrement dit, mon rendement industriel est meilleur dans ce temps.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je comprends, c'est que, quant à l'option métro qui n'est pas écartée à tout jamais, peu importe si les souterrains vont en surface, la technique peut évoluer au point de trouver des solutions moins coûteuses; ce n'est pas écarté, mais comme priorité...

M. Lefebvre (Claude): On n'est pas prêts. La question, c'est simple: Ne vous attendez pas que le maire Lefebvre vous demande un métro au grand risque de me faire damner par une partie de ma population qui aimerait bien cela, surtout celle qui reste à côté du métro de Montréal qui dit: C'est bien utile. Je ne pourrai pas vendre à Saint-François ou à Laval-sur-le-Lac l'idée d'un métro qu'on va payer. À mon sens, les besoins sont en ce sens qu'on transporte 18 000 ou 20 000 personnes le matin. Pour rendre un métro de Montréal rentable c'est 10 000 personnes l'heure. Cela ne se tient pas! Pour les coûts-bénéfices cela ne marche pas.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va. C'est davantage la 440 avec un pont qui serait la solution des prochaines années.

M. Lefebvre (Claude): Une solution pour aider d'abord ceux qui transitent à travers Laval qui viennent de Mascouche et de Terrebonne qui grossissent rapidement et de toute cette section nord. C'est également une utilité pour la section est de Laval, Saint-François et Saint-Vincent-de-Pauli qui passe actuellement par le pont Pie IX et qui retourne vers l'est. Il y a quand même Saint-Léonard et Anjou qui sont des endroits où il y a de l'industrie et où plusieurs de nos personnes travaillent. Également cela permettrait de dégager le boulevard Métropolitain à moins que vous ne décidiez de mettre un deuxième boulevard Métropolitain au-dessus de celui-ci.

M. Côté (Charlesbourg): Pas demain, avec les factures qui commencent à tomber sur la table, je pense qu'on va avoir un bon moment de réflexion.

Dans le mémoire il est fait mention à un certain moment, et vous y avez fait allusion dans votre résumé, de l'inquiétude face au désengagement. Dans le mémoire vous évoquez que le gouvernement se serait désengagé. J'aimerais avoir quelques explications. Chez nous, ce que nous avons compris, c'est que la participation du

gouvernement en rapport avec la STL est passée en 1982 de 31 % à 34 % en 1986. Alors, ce n'est pas nécessairement un désengagement pour cette période, mais plutôt un engagement. Quant à nos chiffres il y avait une légère diminution de la participation de la ville. Est-ce que cette inquiétude que vous avez évoquée tantôt parle des autobus? Je dois vous dire à ce moment que je réserve ma réponse sur les autobus pour l'UMQ demain, compte tenu du fait qu'elle a lancé le débat public. J'avise ces personnes dès maintenant que je les attends demain. On pourra peut-être leur révéler un certain nombre de choses dont elles n'étaient pas au courant. On verra à ce moment. Est-ce qu'il est uniquement question à ce moment de ce qui s'en vient...

M. Lefebvre (Claude): Cela a commencé par les mesures de plafonnement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Lefebvre (Claude): Et en 1982 on a dit: On prévoit que cela a de l'allure. Il faut quand même que les municipalités contribuent. Quand vous êtes arrivés avec les CIT, quand le gouvernement est arrivé avec les CIT les proratas n'étaient plus les mêmes. Il y en a un peu moins. Là, on est arrivé avec les autobus. Là, on parle des abribus. C'est ce questionnement constant sur le financement. Je me dis: S'ils nous en parlent si souvent ce ne sont pas les municipalités qui ont dit: On va faire une commission sur le transport des biens et des personnes pour essayer de diminuer notre engagement. C'est cette crainte-là que, finalement, le gouvernement puisse, par un décret, décider que, au lieu de financer sur les revenus autonomes à 40 %, vous allez descendre à 35 %. Qu'est-ce que j'ai à dire? Il n'y a pas d'engagement, il n'y a rien de statué là-dessus. Tandis que, quand on parle de la fiscalité municipale, c'est écrit clairement. Quand le ministère paie tant pour les écoles, paie tant pour les autres, c'est écrit. Il y a donc un consensus. Vous admettez, M. le ministre, que... En tout cas, moi, je l'ai appris et je sais que vous aviez rencontré les gens de l'ATUQ là-dessus, mais quand je l'ai appris, c'était déjà fait et ce n'est pas les gens de l'ATUQ qui paient le déficit, ce sont les villes. Quand les autobus qui seront achetés par la STL seront entièrement payés, c'est la ville qui paiera le déficit que cela occasionne de plus. On peut se questionner sur le partage. Mais, dans ce grand accord sur la fiscalité municipale, c'était cela, il y avait des choses qui étaient sur un côté et l'autre. Je comprends que vous allez répondre à l'UMQ, peut-être que je viendrai demain.

M. Côté (Charlesbourg): Oui; d'ailleurs,

je voulais réserver l'essence de cette argumentation parce qu'elle a fait l'objet de nombreuses rencontres et avec des élus. C'est là où la justice de la proposition prend son mérite. Elle aura son mérite demain, avec les vrais chiffres aussi.

Il y a un point sur lequel tout le monde insiste et qui est raisonnable, je pense qu'il faut en tenir compte, c'est la stabilité de l'intervention gouvernementale, compte tenu du fait qu'il y a eu plusieurs soubresauts en 1983... Donc, en 1980, une décision favorable aux municipalités, en 1983, questionnement avec mesures de plafonnement et certains réajustements, quant à nous, au niveau de l'intervention, au niveau des autobus, bien sûr, au niveau des abribus aussi, mais il faut arriver un de ces jours et dire: On a atteint un maximum. Il faut aussi que le budget du ministère des Transports atteigne la stabilité. Ce que vous souhaitez pour vous, je le souhaite aussi pour le ministère des Transports. Avec les formules que nous avons maintenant, jamais le ministre des Transports ne peut prévoir au début de l'exercice financier ce qu'il lui en coûtera au niveau du transport en commun. Ce sont donc des ajustements qui auront lieu, quant à moi. Au sortir de cet ensemble de discussions, on va arriver avec un projet stable, au moins pour les cinq prochaines années, et très rapidement, de telle sorte que vous serez fixés pour les cinq prochaines années. Semble-t-il qu'on est là encore pour ces années-là. Ce sera donc un engagement qui risque d'être maintenu. À partir de cela, c'est clair.

Je reviendrais peut-être à une dernière question parce que je sais que mon collègue de Mille-Îles a aussi de l'intérêt pour poser des questions.

Vous parlez dans votre mémoire de relations régionales. Vous avez évoqué tantôt des contrats de développement avec le CIT-Montcalm, celui des Moulins. Comment fait-on l'interface? Comment voyez-vous l'interface de ces modes de transport en commun avec la grande agglomération de Montréal pour le plus grand bénéfice des usagers? Est-ce que demain la STL serait disponible à participer à une table où on pourrait tenter de créer des liens sur l'interconnexion des systèmes de transport en commun, un peu comme cela se fait à Paris, de telle sorte que l'utilisateur, lui, ne voit pas la différence entre ce qu'est la STL, ce qu'est la STCUM ou celle de la rive sud de Montréal et de Montréal, que ce soient trains de banlieue, autobus ou métro?

M. Lefebvre (Claude): Dès 1982, un groupe d'étude s'était formé avec Montréal, Longueuil, Lavai et la communauté urbaine et on en a discuté avec le ministre, on a essayé de s'entendre. L'un des principes que j'avais mis de l'avant était l'intégration

tarifaire, entre autres, le titre unique pour essayer de faciliter les choses de l'usager. On n'y a pas réussi. On a abouti avec un moindre mai qui était la compensation tarifaire qui fait que l'usager de deux... On en paie une partie, vous payez l'autre partie, mais il paie déjà moins.

Oui, ce serait bien utile parce que, encore une fois, la responsabilité d'une ville, c'est son territoire, mais on doit également participer à une responsabilité régionale. Que ce soit de Mascouche, de Terrebonne, si vous travaillez à Montréal, si vous prenez le système de CIT des Moulins et que vous tombez dans le système de Laval ou de Montréal, cela fait lourd, cela fait dispendieux.

On avait parlé du tarif-distance, c'était difficilement applicable justement par cette facture qu'on donne à nos contribuables. Je dis toujours: Pourquoi exiger plus cher du gars de Saint-François pour l'autobus quand il paie la même facture de taxe foncière pour le transport en commun? C'est également vrai à Mascouche, à Terrebonne et à Montréal. Mais il reste que celui qui se transporte sur 35 kilomètres devrait, d'après moi, s'attendre à payer un peu plus cher que celui qui se transporte sur 7 kilomètres. Mais ce n'est pas facilement réalisable. Si vous vous souvenez des fameuses zones, il y avait, peut-être pas chez nous, mais à l'intérieur de Montréal, des gens de chez nous qui pouvaient voyager à un moindre coût, incluant les deux zones Montréal-Laval, que des personnes demeurant dans le territoire de la CUM.

(15 heures)

Vous savez, le système, ce n'est pas toujours juste et équitable et ce n'est pas toujours acceptable. Mais ma réponse, c'est: Oui, il faudrait favoriser ces mesures, favoriser dans la plus large mesure la communication des personnes à l'intérieur de... S'il fallait faire un groupe unifié accordant un transport des grands corridors, c'est oui. On pourrait penser à un transport régional et un transport local où le transport régional est sur un tarif-distance et le transport à l'intérieur de la municipalité sur un tarif unique.

M. Côté (Charlesbourg): Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Dans le respect de l'alternance, je vais maintenant reconnaître M. le député de Lévis.

M. Garon: Le député de Mille-Îles nous avait demandé, parce qu'il y avait quelque chose... Moi, ça ne me fait rien d'être gentil avec le député de Mille-Îles.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): J'accepte votre gentillesse, M. le député de Lévis, et je vais maintenant reconnaître M. le député de Mille-Îles.

M. Côté (Charlesbourg): Vous voulez établir un pont avec le député de Mille-Îles!

Une voix: Un traversier.

M. Bélisle (Mille-Îles): M. le Président, je remercie mon collègue, le député de Lévis, de me céder la parole. On a l'occasion, lui et moi, de se parler souvent en commission parlementaire. M. le maire, je voudrais tenter de clarifier, pour le bénéfice de ceux qui sont ici dans cette salle et de ceux qui vont nous lire, nous écoutent ou vont nous écouter, le concept de la voie de ceinture, la voie de contournement, la ceinture, de ce qu'on appelle en termes américains, le "beltway", comme on en trouve autour de villes comme Baltimore, Philadelphie, Washington, Boston, qui sont de très grandes agglomérations.

On sait tous que, lorsqu'on descend vers le Sud, on emprunte ces voies pour s'éviter toute la circulation du centre-ville.

Je voudrais avoir vos commentaires. Quand on regarde la planification faite dans les années soixante de tout le réseau routier de la région de Montréal, quand on a dressé le plan maître de ça, on a prévu faire la voie de contournement qui passait par la 440 qui prolongeait la 25 qui est la route du pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, avec un pont qui enjamberait la rivière des Prairies à Laval, qui emboucherait sur la 440 et qui ressortirait à l'autre bout de la 440 vers l'ouest de Montréal et l'ouest de Laval.

Vous attachez beaucoup d'importance, comme beaucoup d'autres de mes collègues... Je vois le député de Lafontaine qui est ici; je vois le député de Sauvé également; je voyais le député de Dorion et le député de Saint-Louis ce matin qui se sont unis au printemps dernier pour déclarer publiquement qu'il s'agissait pour nous d'une façon prioritaire de régler une grosse partie du problème.

J'aimerais que vous nous explicitiez encore plus à fond comment c'est important pour la grande région de Montréal de terminer l'habit qu'on a décidé de porter et de se tailler sur mesure au début des années soixante. Quelles sont les conséquences du fait que cet habit ne soit pas terminé aujourd'hui, que les morceaux soient encore sur la table et qu'on ne puisse pas faire la boucle, en aucune façon, dans la région de Montréal?

M. Lefebvre (Claude): M. le député, vous avez parfaitement raison, mais ce n'est pas seulement dans la région de Montréal; c'est même dans la région de Québec. J'ai même vu la 440 à Québec, parce que le

système de numérotage est le système américain. Vous avez votre autoroute qui porte un numéro à deux chiffres et les routes qui viennent s'y joindre, les "beltways", portent un troisième numéro. Vous avez donc 440, 640 et vous avez 440 à Québec. Ce système, je pense que tout le monde le connaît, mais il faut l'utiliser au moins une fois. Je peux vous dire que, quand je descends à Québec, ce n'est plus bien long. Je prends la 440; je prends la 640, 25, 640, 640, 40; je rentre à Québec, Cap-de-la-Madeleine; j'ai pris deux lumières, un stop. Si je m'en vais à Ottawa, je fais exactement la même chose.

Mais c'est également vrai pour le gars qui vient de Québec ou d'Ottawa. S'il veut faire la même chose, il peut passer. Mais je ne suggère pas à quelqu'un de passer à travers Baltimore quand il descend dans le Sud. Vous allez prendre automatiquement les voies de ceinture. Vous allez éviter la circulation et, ce faisant, vous désencombrent le trafic local. Vous laissez les voies qui doivent servir au local.

Le transit se fait autour et, en termes autoroutiers, c'est toujours distance-temps, avec un minimum d'arrêts. La sécurité, à partir du moment où vous êtes sur l'autoroute, que j'appelle secondaire... Si vous venez de Québec, vous arrivez par le sud, à Hippolyte-Lafontaine. Vous traversez directement la rivière des Prairies. Vous arrivez à la 25. Là, vous pouvez communiquer de la 25 avec la 640 et la 440. Si la 440 était prolongée... C'est une autoroute qui n'est pas terminée. Elle se termine à la 13. Elle finit dans le champ, comme la 13, d'ailleurs. C'est une de nos particularités, d'avoir des autoroutes qui finissent au milieu du champ. Elles vont être complétées, j'en suis sûr, mais la 440 passe par Sainte-Dorothée, par l'île Bizard et elle arrive à la 40, un petit peu à l'ouest de la Montée Saint-Charles. Vous reliez donc les secteurs économiquement forts de haute technologie. Vous pouvez faire relier l'est à l'ouest. Vous reliez l'est de Montréal à l'ouest de Montréal par Laval, en peu de temps. Quelques kilomètres de plus en beaucoup moins de temps. Cela répond à votre question, M. le député?

M. Bélisle (Milles-Îles): Cela y répond très bien, M. le maire. Mon temps est expiré.

Le Président (M. Saint-Roch): Avec regret, M. le député de Milles-Îles.

Une voix: Le message est passé.

M. Côté (Charlesbourg): ...seulement sur la 13, vous confirmer que les professionnels seront appelés à faire des propositions d'ici quinze jours.

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

M. Garon: Si j'ai bien compris tous les propos qu'a tenus le maire de Laval, ce qu'il souhaite en premier... Si on procédait par ordre de priorités dans vos cinq demandes majeures pour régler votre problème, comment établiriez-vous cela en procédant par un, deux, trois, quatre et cinq?

M. Lefebvre (Claude): Première priorité, que l'on ait un partenariat bien établi et statué. Que l'on sache où on s'en va. À partir de là, on va administrer. C'est la première priorité. La deuxième, un réseau routier qui se tient et qui est complété parce que, encore une fois, le transport en commun est une chose, mais il y a le transport des biens et des personnes dont 80 % ne sont pas couverts par le transport en commun. La troisième serait d'arriver régionalement à favoriser le transport des personnes dans la grande région de Montréal, avec l'intégration tarifaire, quant à moi. La quatrième, que les élus arrêtent de faire croire au monde que le transport est gratuit. Je vais vous répéter ce que je disais en 1982: Ce n'est pas comme la saucisse Hygrade, plus t'en manges, plus elle est fraîche; plus elle est fraîche, plus t'en manges. Dans ce cas-là, plus t'en fais, plus t'as de monde dans tes autobus, moins ça te coûte cher, non. Plus t'augmentes ton service, plus ça coûte cher et plus il y a de déficit. C'est une constante.

Toutes ces théories de dire que, si vous mettez un autobus aux trois minutes, très confortable, avec un chauffeur courtois, vous allez avoir plus de monde et cela va devenir rentable, arrêtons de rêver. Cela va nous faire des chauffeurs courtois qui nous coûtent plus cher, avec des autobus qui nous coûtent plus cher, avec pas plus de monde qui va aller dedans, parce que la liberté de l'individu dans sa voiture est plus grande que la liberté de celui qui est aux mains d'un chauffeur qui arrête à tel coin de rue et qui est obligé d'arrêter aussi à l'autre.

Autrement dit, on a rêvé à cela. Si vous regardez, j'ai là des documents sur ce qui se passe en Europe. C'est la même chose. On m'a fait une grande démonstration. J'étais d'ailleurs avec M. Lewis Lachapelle. J'avais été délégué pour aller à Paris. On s'était rendu à Val-de-Marne où un magnifique métro débouche à côté d'une sablière, d'un lac. C'est fantastique. On peut communiquer en métro directement. J'ai demandé de revenir en automobile. Ils m'ont dit: En Europe, c'est différent. Mais ce n'est pas différent. Au lieu d'être des Québécois, c'étaient des Français qui étaient dans leur Fiat ou dans leur petite voiture, mais pare-chocs à pare-chocs sur le boulevard périphérique. J'imagine qu'il y avait des

sections de métro non utilisées. Il est bien certain qu'il est utilisé dans le centre, mais on n'a pas la même quantité de personnes dans la région de Montréal que dans la région de Paris. C'était pare-chocs à pare-chocs. Cette culture ne me semble pas être en voie de disparition, en tout cas, quand je regarde le taux de motorisation.

M. Garon: Les points un par un. Vous avez dit: Un bon partenariat. Que faudrait-il pour qu'il y ait un bon partenariat? Quel est votre partenaire qui n'est pas bon?

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Lefebvre (Claude): M. le ministre, je n'ai pas dit qu'on n'avait pas de bons partenaires. Au contraire, je peux dire que cela a commencé, je ne dirai pas que je suis en politique, mais depuis que je suis là. On a eu de l'aide au transport en commun, la voie réservée et actuellement cela continue. Le pont Viau est en tram de s'améliorer et c'est fait consciencieusement, nos fonctionnaires échangent bien et au niveau politique on n'a pas de difficulté. Je n'avais pas de difficulté à faire accepter ces idées-là, mais je remarque une détérioration. Je rencontrais un collègue de Longueuil et il me disait: Le tarif au kilomètre augmente vite. Comment se fait-il que l'on passe de 2 \$ et tant le kilomètre à 3,80 \$ le kilomètre et on est dans la même région? Il y a des causes à cela et il faut s'interroger. On est des administrateurs. Est-ce que ce sont les autobus qui coûtent trop cher? Est-ce l'entretien? Il y a trop d'accidents du travail, trop de refus. Il faut s'interroger, cela coûte cher. On est dans la même région et regardez ces chiffres. Encore une fois, les statistiques peuvent faire mentir, mais quand cela se traduit depuis 1975 ou 1977 et j'ai additionné les chiffres du dernier mémoire avec celui-là, cela s'en va toujours en ligne.

Il faut que ce soit statutaire. Je ne voudrais pas arriver demain matin et que le gouvernement dise: Cette année on a une compression budgétaire. Les Affaires sociales ont besoin de plus d'argent, le ministère de l'Éducation a besoin de plus d'argent, puis cette année on coupe de 200 000 000 \$. Cela veut dire que la Commission de transport de Laval, on vous coupe de 10 %. C'est cela que je ne voudrais pas.

M. Garon: On coupe; qui coupe?

M. Lefebvre (Claude): C'est toujours le gouvernement qui va le décider, ce n'est pas nous.

M. Garon: On, c'est le gouvernement?

M. Lefebvre (Claude): Ah oui, c'est ce que je ne voudrais pas, que le gouvernement

me dise une journée: On n'a pas d'argent. Si on l'établit selon des proportions avec des budgets présentés à l'avance, je ne haïrais pas qu'au lieu de présenter le budget juste à la ville on le présente également au ministre des Transports et on dise: Cette année, à la ville de Laval, il y a 45 000 000 \$ de dépenses et on va se partager cela dans les règles de 35 % untel, 38 % untel puis 32 % untel. Et arrivez dans votre budget. Si vous n'arrivez pas, on ne fournira pas plus que cela.

Je comprends que, quel que soit le ministre des Transports, une chose qu'il faut qu'il sache, c'est combien cela va lui coûter. Mais moi aussi, il faut que je sache combien cela nous coûte parce que je l'inscris au budget, puis l'usager devra payer. Mais que l'on arrête de penser que c'est de la gratuité. Ce n'est pas normal quand cela fait un an et demi qu'il n'y a pas eu d'augmentation de tarifs. C'est bien beau chialer qu'il manque de l'argent, mais 5 % de 12 000 000 \$, c'est 600 000 \$.

M. Garon: M. le Président, ma collègue, la députée de Maisonneuve, voudrait poser une question. J'aime autant la laisser commencer tout de suite pour que...

Mme Harel: Pour que tu puisses finir?

M. Garon: Non, pour que tu puisses avoir du temps.

Le Président (M. Saint-Roch): Je veux remercier M. le député de Lévis. Je reconnais maintenant Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Merci, M. le Président. M. le maire et les personnes qui vous accompagnent... Je me souviens, M. Lefebvre, que vous étiez venu en 1982 à la commission parlementaire. Vous veniez de compléter un sondage sur les perceptions des problèmes par vos concitoyens de Laval et vous nous aviez fait part à l'époque de votre étonnement quant à la perception qui était largement répandue qu'un des problèmes majeurs était la question du transport en commun. C'était en 1982.

Ce matin, la Communauté urbaine de Montréal est venue déposer un mémoire qui a eu l'unanimité sur l'île de Montréal. Vous vous souvenez sans doute qu'en 1982 le président de la CUM était venu seul témoigner sans qu'il ait pu y avoir consensus à la CUM. La ville avait son propre mémoire, la Conférence des maires de banlieue de la CUM également et la différence entre maintenant et il y a cinq ans est que la ville, la Communauté urbaine de Montréal et l'ensemble des municipalités sur le territoire ont fait une option préférentielle pour le transport en commun.

Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion... Leur mémoire a été distribué seulement ce matin, mais à la différence d'il y a cinq ans où ils demandaient au gouvernement de dépenser plus pour le réseau autoroutier sur l'île et plus pour le transport en commun, il était évident qu'entre le métro et l'auto le choix de ce matin était le métro.
(15 h 15)

Tantôt, à une question que le ministre vous a posée - je l'ai mise en italique pour être certaine de bien vous citer - vous avez dit: On ne privilégie pas le réseau routier par rapport au transport en commun. Mais, dans l'ordre d'énumération des priorités, vous avez parlé du réseau routier. Le député de Mille-

Iles a parlé d'une façon prioritaire de régler le problème. Contrairement à des groupes qui viennent parfois devant les commissions et qui nous disent n'être ni pour ni contre, mais bien au contraire, faut-il comprendre qu'en l'occurrence c'est la question du réseau routier qui, pour vous, est prioritaire? Vous nous avez dit: Cela va désencombrer le trafic local. Le député de Mille-Iles a plaidé pour les routes de ceinture. Mais, évidemment, à part le fait de tourner en rond, il faut qu'à un moment donné on rentre. C'est donc une éventuelle recrudescence du trafic dans le centre-ville, finalement, que tout cela peut augurer.

M. Lefebvre (Claude): On essaie de prendre... J'ai certainement des connaissances ou des solutions pour Montréal. Ce n'est pas directement mon problème, par contre.

Mme Harel: ...ce n'est pas pour Montréal.

M. Lefebvre (Claude): C'est tout à fait normal que Montréal opte pour le transport en commun comme solution, à cause de la densité et de la façon dont les rues ont été faites, des rues étroites. Il n'y a pas de garages. Vous avez le stationnement dans les rues. Mais ce n'est pas un problème qu'on a à Laval. Ce n'est pas un problème qui existe à Jonquière. Du fait de la densité, c'est totalement différent. Pour ces gens, la solution, c'est bien sûr le transport en commun, à moins qu'ils ne se mettent à débâter pour faire passer... Ce serait illogique. En tout cas, je vois le tollé qui viendrait de cela. D'ailleurs, dans l'est, vous en avez eu un avec l'autoroute quand elle est passée dans la partie d'en bas. Leur solution est une solution logique. Mais vouloir appliquer la solution de Montréal à Laval... On n'a pas les problèmes de congestion de Montréal.

Mme Harel: Je dois comprendre, M. le maire, que les solutions que vous préconisez, en termes de réseau routier, c'est pour régler le problème de Laval.

M. Lefebvre (Claude): Ah oui! Ce n'est pas pour les...

Mme Harel: Alors, donc...

M. Lefebvre (Claude): Mais cela règle également une partie du problème de Montréal, madame. Je suis sûr que vous prenez le boulevard Métropolitain. Regardez le camionnage qu'il y a dessus et qui retarde... Vous pourriez fort bien, comme mesure, dire: De 16 heures à 18 h 30, aucun camionnage n'est permis sur le Métropolitain, et vous le faites dévier. Le soir, si vous le faites passer par Laval et que vous me dites: Éventuellement, il faut que cela rentre à Montréal, je vais vous dire: Oui, vous allez avoir une circulation nord-sud et, au moment où Montréal se vide, sud-nord. Là, vous venez d'alléger, alors qu'actuellement vous gonflez le trafic. Je vous dis: Faites-le dévier vers le nord et ramenez-le. Autrement dit, le pont Viau, au lieu de ne fonctionner que dans un sens le matin et dans un sens le soir, pourra fonctionner dans les deux sens le matin et le soir, comme Papineau.

Si vous voulez aller, je ne sais pas... On va prendre Saint-Denis et Crémazie. Vous avez le choix de prendre le Métropolitain à partir d'Hippolyte-Lafontaine, de traverser chez nous et de descendre à contresens du trafic pour vous y rendre. C'est la solution la plus rapide et vous allez désengorger le boulevard Métropolitain en faisant cela.

Mme Harel: J'ai formulé une demande aux dirigeants de la communauté urbaine qui étaient avec nous ce matin, pour savoir s'ils étaient eux-mêmes en demande à l'égard du ministre et du gouvernement quant à la question du réseau routier et on m'a répondu non, assez clairement.

Par ailleurs, j'aimerais avoir votre point de vue et profiter de votre présence pour connaître l'évaluation que vous faites de la possibilité d'identifier et de privilégier un quatrième partenaire. Peut-être avez-vous pu prendre connaissance des diverses hypothèses qui étaient examinées et qui pouvaient trouver application, pas seulement sur le territoire de l'île, mais également sur celui des municipalités régionales de comté environnantes. J'aimerais connaître le point de vue de Laval sur cette question.

M. Lefebvre (Claude): Cela a été envisagé il y a déjà cinq ans. Il y avait le versement en transport qui avait été envisagé, mais déjà, les employeurs, à cause de notre système fiscal, paient des choses qu'on ne paie pas en Europe. Sur le plan de la taxation, nous avons ici la taxe d'affaires. Le versement en transport, cela leur profite, mais, finalement, ce sera ajouté à la valeur des biens parce que cela va rentrer dans les

coûts et ce sera redistribué à l'ensemble des gens. Finalement, est-ce que ce n'est pas l'impôt qui est la meilleure façon? Si on le met dans un versement en transport de la part des employeurs, cela ira dans les biens. À ce moment-là, c'est le petit qui sera désavantagé. C'est pour cela que j'écarte le versement en transport comme tel.

On a parlé d'une surtaxe sur l'immatriculation, on a parlé d'une surtaxe sur l'essence. Finalement, qu'est-ce qu'on cherche? On cherche une source de revenu. Moi, je dis: Avant de chercher une autre source de revenu, évaluons, avec les trois partenaires actuels, quelles sont nos possibilités. Posons la question: Est-ce que les villes contribuent suffisamment? C'est une question à poser, il me semble. La capacité de payer, j'entends cela à tous les jours; la capacité de payer, c'est un langage de politicien. Le maire de la ville au nord de chez nous dit que la capacité de payer de ses citoyens est de 1,15 \$; chez nous, elle est de 2,30 \$. Mon assistant-directeur reste chez lui et gagne le même salaire que l'autre assistant-directeur à Laval. C'est quoi, la capacité de payer des deux gars qui ont le même salaire? Le gars de General Motors n'a pas la même capacité de payer que celui qui travaille chez Marconi? Voyons donc! C'est un langage de politicien, c'est la manière de calculer.

Chez nous, c'est à peu près 0,25 \$ les 100 \$. À Montréal, c'est 0,25 \$. Est-ce qu'on peut aller à 0,30 \$? Il faut se poser la question. Quelle sorte de services est-ce qu'on veut se donner comme collectivité? Le transport en commun n'est pas simplement un service aux gens, c'est également un instrument de développement. Si Laval se développe, ce n'est pas un miracle, le transport en commun a aidé à cela, aussi. Qu'est-ce que le gouvernement peut faire? Qu'est-ce que l'usager peut faire? On tombe toujours dans des tabous, ce sont des questions qu'on ne peut pas poser parce qu'on a toujours 50 organismes qui vont venir faire un front commun pour dire: C'est déjà trop cher, il ne faut pas augmenter, il ne faut pas faire ci, il ne faut pas faire ça. Eh oui! On peut aller faire du ski à Saint-Sauveur, mais on ne peut pas se payer un ticket d'autobus.

Mme Harel: Vous les posez tellement bien, M. le maire, que je vous demanderais d'y répondre.

M. Lefebvre (Claude): La réponse, au départ, c'est: Avant de chercher un quatrième partenaire, faites donc l'inventaire des trois partenaires qui sont là. C'est cela, ma réponse. Quand on est rendu à payer 20 % alors que d'autres paient 33 % et 37 %, je dis qu'il y a un décalage; cela, c'est dans la même région. Dites-moi

pourquoi le Lavallois est capable de payer 1,25 \$ le ticket alors que celui de Montréal paie 1 \$. C'est cela, la réponse. Maintenant, si on veut aller chercher des sources additionnelles pour augmenter les taxes, le champ de la taxation est large. Habituellement, on ne pose pas ces questions quand on est au gouvernement, Mme Harel.

Mme Harel: Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, Mme la députée de Maisonneuve. M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Je voudrais vous souhaiter la bienvenue. Vous parlez du transport en commun, des sources de financement. Vous nous donnez un certain nombre d'avenues, vous parlez de revenus stables, neutres. C'est quoi, dans votre esprit, ces sources de revenus qui sont stables, neutres?

M. Lefebvre (Claude): Il me semble que la première contribution - je reviens là-dessus - revient au bénéficiaire direct. Cela m'apparaît normal, c'est l'usager. L'usager en paie 40 %, cela ne m'apparaît pas extraordinaire. Que ce soit neutre, autrement dit, je ne veux pas qu'il y ait de... Il faut que ce soit statuaire, je ne veux pas dépendre du gré de personne. Il faut que ce soit statuaire et qu'on s'entende sur un partenariat. On a formé une compagnie et je voudrais m'assurer que chacun connaît ses droits et ses obligations. Si le gouvernement dit: Je finance à 35 %, présente-moi ton budget avant, j'aimerais mieux cela que de courir après 40 % des revenus autonomes, parce que cela peut nous jouer de vilains tours. Le vilain tour, c'est une grève à Montréal. Quand les gens partent de Laval, ils n'ont plus besoin de prendre l'autobus chez nous parce que, de toute façon, je viens les débarquer à Montréal et ils ne peuvent plus continuer. Si cela dure un mois, ou si cela va mal, le père se tanne d'aller mener ses enfants et il dit: D'accord, je vais t'acheter une voiture, mon gars. Et là, vous venez de perdre votre client. C'est la même chose à Laval: quand il y a une grève, j'en perds. Chez nous, on a non seulement une grève qui nous fait mal dans nos revenus, mais une grève à Montréal nous affecte même s'il n'y a pas de grève chez nous. Je paie mes chauffeurs, j'ai les mêmes circuits d'autobus, j'ai tout cela sauf que je ne les mène nulle part.

M. Dufour: Quand vous parlez d'une taxe neutre aussi je comprends que les sources de financement qui viennent de trois paliers, que ce soit le municipal, le provincial - je ne les mets pas par ordre d'importance - disons provincial, municipal,

usagers... De la façon que vous parlez, je crois comprendre que vous êtes pour que le gouvernement dise clairement quelle est sa participation pour quelques années pour que vous sachiez au moins à quoi vous en tenir.

La participation qui demeurerait approximativement à 50 %, disons que le gouvernement provincial accepterait de payer 50 %, il resterait 50 %. Est-ce que vous voudriez que les 50 % qui restent à payer soient laissés à l'autonomie municipale, que la municipalité décide de ce qu'elle va payer, de ce que l'utilisateur va payer ou si vous savez d'avance que le gouvernement doit donner tant pour cent, la municipalité, tant pour cent et l'utilisateur tant pour cent? Et cela pourrait se faire dans tout le Québec, pas seulement dans ce coin-ci.

M. Lefebvre (Claude): S'il y a une quatrième source de financement, il faudrait que ce soit perçu par le gouvernement provincial et que cela lui serve à payer sa portion chez nous. Je ne suis pas prêt à dire: On va aller chercher un quatrième partenaire. Qui va le taxer, ce quatrième partenaire?

M. Dufour: Mais, dans les trois connus, vous voulez savoir la participation du pourcentage gouvernemental. Pourcentage X connu et officiel.

M. Lefebvre (Claude): Pour l'utilisateur aussi.

M. Dufour: Pour l'utilisateur, vous voudriez aussi que ce soit connu.

M. Lefebvre (Claude): Bien oui.

M. Dufour: Donc, quelle serait la part d'autonomie municipale par rapport à ce qui demeure dans cette décision qu'on peut prendre? Vous pourrez toujours dire: C'est autonome parce qu'on décide cela ensemble. Mais vous, comme municipalité?

M. Lefebvre (Claude): Je dois vous dire que, depuis X nombre d'années, d'après les derniers chiffres que j'ai, en 1986, la ville a contribué aux environs de 29,7 %, en 1987, 29 % et en 1988 notre estimation est de 32 %. Si vous me fixez cela à 30 %, je ne ferai pas de crise.

M. Dufour: Vous ne sentiriez pas que votre autonomie est touchée?

M. Lefebvre (Claude): Je vais payer 30 %.

Une voix: D'accord.

M. Lefebvre (Claude): Là, je sais ce que je paie à partir du budget, mais je sais

également combien je vais récolter de la part du gouvernement et je sais également comment l'utilisateur va payer parce que c'est en fonction du budget.

Ce que je trouve ridicule, c'est que ce n'est jamais le temps d'augmenter. Puis vous arrivez, vous avez payé vos chauffeurs. Là, on va arriver avec un fonds de retraite pour nos chauffeurs. Bien, il faut en payer un. C'est bien normal. Qui va le payer, ce fonds de retraite? Il faut que tout le monde contribue. C'est cela que je dis: Quand c'est neutre, il faut que ce soit statutaire.

M. Oufour: Mais vous avez affirmé dans le mémoire aussi que les revenus provenant du gouvernement étaient fixés... Ah oui! On dit que les subventions provenant du gouvernement étaient basées sur les revenus plutôt que sur les déficits. Si cela est vrai, est-ce qu'on peut établir votre pourcentage de la même façon et d'une façon fixe?

M. Lefebvre (Claude): Anciennement, on était sur déficit.

M. Dufour: Oui.

M. Lefebvre (Claude): Finalement, vous avez changé cela. Vous avez dit: On va vous donner quelque chose, allez-y de façon opérationnelle, avec un "incentive": plus vous aurez de gens, plus on va vous payer. Cela joue de vilains tours, n'est-ce pas? Et on a donné toutes sortes de systèmes. On a lancé l'hameçon, on a dit: Eh bien! la carte CAM, cela va être bien le "fun", il va y avoir plus de passagers, vous pouvez avoir des réductions et on va vous financer. À un moment donné, on en sort et cela coûte cher.

Pourquoi fait-on cela de cette façon? Si cela coûte 45 000 000 \$ pour les transports en commun à la STL, on pourrait arriver et dire 30 % à la ville; 30 % de 45 000 000 \$, cela va vous coûter 13 500 000 \$. Je le sais au départ de l'année. On va dire au gouvernement: Vous en payez 35 %. Cela va vous coûter 35 % de 45 000 000 \$. Et cela va coûter à l'utilisateur tant pour cent de 45 000 000 \$ par un nombre de tickets qu'on connaît. C'est comme cela qu'on va le répartir. Au lieu de le calculer sur le déficit ou sur les revenus, je dis: Calculons-le donc sur les dépenses. Il y a un budget. On fait cela dans les villes.

Le Président (M. Rochefort): Merci. Pour le mot de la fin, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Je veux remercier M. le maire de Laval ainsi que tous ceux qui l'accompagnent. Je pense que la clarté des propos est devenue une coutume chez le maire de Laval dans à peu près tous les dossiers. Je pense qu'on n'a pas

besoin de faire le tour du pot bien longtemps pour savoir ce qu'il y a dedans et effectivement connaître les propositions.

(15 h 30)

Ce que je voudrais lui dire à ce moment-ci c'est que l'expérience du transport scolaire - c'était le député actuel de Saint-Louis qui avait négocié en bonne partie pour la Fédération des commissions scolaires une enveloppe fermée sur une période de trois ans, à un certain niveau d'indexation, ce qui a permis effectivement de régler un certain nombre de problèmes et d'avoir une vision plus lointaine chaque année au niveau du transport scolaire. Cette formule est regardée de très près actuellement. Cela permettrait de stabiliser pour une période de cinq ans la participation gouvernementale. Cela est très bien défini quant à l'exploitation du réseau. Ce que vous souhaitez à la fois pour votre bénéfice et pour le nôtre, qu'on puisse au moins au cours des cinq prochaines années savoir ce qu'on aura à verser. Je pense que ce souhait risque d'être exaucé avant même la fin de l'année 1987.

Je pense que le message a été bien entendu, à la fois pour votre stabilité et pour notre stabilité aussi. Au-delà de cela, je pense que vous avez le mérite d'avoir très bien situé un certain nombre de problèmes d'aujourd'hui et davantage de privilégier, finalement, avant un quatrième partenaire, le fait d'aller puiser dans nos ressources personnelles dans chacun de nos secteurs avant même d'aller voir à l'extérieur. Je pense que c'est un élément important. Quant au réseau autoroutier, je pense que la démonstration est là. Quant à moi, elle est assez claire. Cela fera partie de l'autre volet du ministre des Transports quant aux décisions qui sont à venir. Quant à la 13, partez en paix car les professionnels seront bientôt mandatés pour faire à la fois la 13 et la 50 pour la partie qui avait été annoncée lors du sommet des Laurentides. Merci.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, j'ai compris aussi que le maire de Laval avait un ensemble de problèmes d'une ville qui est en même temps rurale et en partie urbaine. Il avait des problèmes de transport en commun, des problèmes de routes. Là, c'est toujours un peu selon les choix que le gouvernement veut faire. Je comprends que vous avez un ensemble de questions que vous m'avez présentées. Je pense bien aussi que ce que vous avez exprimé a été clair pour tout le monde. Le ministre nous a dit que cela avait été clair pour lui. Je pensais qu'il prendrait des engagements tout de suite. Je pense bien

qu'il va réfléchir à cela.

Mme Harel: Il fait bien.

M. Garon: Parce que je pense bien qu'il va entendre l'ensemble des mémoires. Je pense bien que vos propos ont été clairement entendus par tout le monde de la commission. Je vous remercie.

Le Président (M. Rochefort): Le mot de la fin, M. le maire, oui?

M. Lefebvre (Claude): Voulez-vous me donner 30 secondes? Je vais essayer de vous exprimer encore une fois ce que peut faire l'initiative. Vous m'avez rappelé tantôt, et j'ai oublié de vous répondre là-dessus, le mémoire qu'on avait présenté et la consultation où on avait rêvé de transport en commun. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Le transport en commun est très bien perçu à Laval. Je vais vous donner une idée de l'initiative de la STL, et je félicite son président et les membres. Je vous avais mentionné, si vous vous souvenez, que les vieux se sentaient un peu pris. On avait un transport, bien sûr, pour les gens de niveau scolaire et les gens qui allaient travailler, mais on avait cette couche de la population qui avait des besoins qui n'étaient pas satisfaits.

Aujourd'hui, on a instauré un système d'autobus qui va les chercher. On y va une fois ou deux fois la semaine; ça leur coûte 0,45 \$ ou 0,40 \$ le passage. On va les chercher, on les amène au centre commercial, on les fait sortir et on les ramène là. C'est un drôle de transport, mais c'est le besoin. Autrement dit, dans le transport, quand je dis qu'il faut déplacer des personnes, il faut répondre aux besoins. La personne qui est dans un centre d'hébergement n'a pas les mêmes besoins qu'un travailleur ou un étudiant. Il faut répondre à tous ces besoins. Quand vous êtes situés dans une île, vous pouvez voir passer un autobus, vous pouvez voir passer un taxi. Il faut avoir de l'initiative. Je vous remercie.

Le Président (M. Rochefort): Merci, M. le maire, de votre participation. Sans plus tarder, j'inviterais les représentants des municipalités de Deux-Montagnes, Mont-Royal, Pierrefonds, Roxboro, Saint-Laurent, qui nous ont annoncé et demandé une présentation conjointe.

Voulez-vous prendre place, s'il vous plaît? Je demanderais aux membres de la commission de regagner leurs sièges, s'il vous plaît. Je vous informe immédiatement qu'on est déjà en retard d'une heure trente. C'est du travail de soirée en perspective.

**Municipalités de Deux-Montagnes,
Mont-Royal, Pierrefonds,
Roxboro et Saint-Laurent**

Je voudrais souhaiter la bienvenue aux représentants des cinq municipalités qui sont devant nous. Je vous demanderais de vous présenter individuellement pour l'information des membres de la commission et de respecter la vingtaine de minutes qui est à votre disposition pour nous faire la présentation des points essentiels de votre mémoire et permettre les échanges avec les membres de la commission.

M. Dawson (Réginald): MM. les membres de la commission, je suis le maire Dawson de Mont-Royal, maire de cette ville depuis 36 ans. À mon extrême gauche, le maire William Boll de Roxboro; ensuite, le conseiller Jean-Louis Cousineau, membre de l'exécutif représentant le maire Marcel Laurin de Saint-Laurent. À mon extrême droite, le conseiller Louis Bellefeuille, représentant le maire McDonald de Pierrefonds, et M. Jean-Guy Bergeron, maire de Deux-Montagnes. Nous avons aussi ici le conseiller Bill Spears et le conseiller Maurice Séguin, de la ville de Dollard-des-Ormeaux, parce que la ville de Dollard-des-Ormeaux, par résolution, appuie les cinq municipalités dans la présentation de leur mémoire commun.

Maintenant, je demanderais au maire Jean-Guy Bergeron de vous faire un résumé de notre mémoire.

M. Bergeron (Jean-Guy): M. le Président, M. le ministre, messieurs dames du gouvernement, je pense qu'il existe une providence et que notre présentation devrait durer seulement 30 secondes parce que, si on lisait en page 4 du **Journal de Montréal** ce matin: "Circulation: l'enfer à Montréal", c'est dû à la grève des trains de banlieue.

Nous désirons souligner que notre démarche actuelle ne constitue ni un geste spontané, ni une action isolée. Nous représentons de façon particulière les nombreuses opinions et recommandations qui circulent depuis 25 ans et nous avons reçu de nombreux appuis en faveur du maintien et de la modernisation de la ligne gare centrale--Deux-Montagnes.

L'historique, brièvement. Vous n'êtes pas sans savoir que cette ligne existe déjà depuis 1918 et qu'encore aujourd'hui, au moment où nous nous parlons, c'est le même matériel roulant, c'est-à-dire le plus vétuste en Amérique du Nord. D'ailleurs, notre présence aujourd'hui date d'une croisade qui dure déjà depuis 25 ans et dont M. Dawson et le maire Laurin de Saint-Laurent faisaient partie.

Durant ces 25 années-là, plus de 30 études d'experts ont reconnu la valeur de

cette infrastructure du transport en commun et les 30 études d'experts recommandent la mise en place d'un système mieux adapté aux besoins des usagers. Le CN, et vous le savez tous, depuis de nombreuses années, dit que si rien n'est fait pour améliorer la ligne Montréal--Deux-Montagnes, en 1992, il faudra la fermer. Le gouvernement, vous-mêmes avez pris les moyens pour maintenir le train en opération depuis 1980 et vous avez clairement indiqué votre volonté de procéder à la modernisation de cette ligne. Le document produit en annexe met en relief cette volonté du gouvernement du Québec.

Il faut se souvenir que bien avant le développement autoroutier et la mise en place des systèmes de transport en commun, dans la plupart des municipalités, il y a eu le train. Nous n'avons qu'à examiner l'historique de chacune des municipalités concernées pour constater que c'est à la présence du train de banlieue qu'elles doivent le début de leur urbanisation, que ce soit Mont-Royal, Saint-Laurent, Roxboro, Pierrefonds ou Deux-Montagnes. Le train aura donc été un moteur essentiel du développement d'un grand nombre de municipalités en dépit de toute la concurrence dont il a été l'objet par la multiplication des autoroutes et la mise en place du transport par autobus, du phénomène des coupures de services, du maintien de tarifs discriminatoires et de la désuétude des équipements.

Les véritables causes de la stagnation du projet: un trop grand nombre d'organismes dans la région de Montréal veulent s'arracher les fonds disponibles pour privilégier leurs propres projets. Depuis le début des années 1970, on multiplie les études et on se chicane sur des concepts, mais on n'a jamais demandé, jamais, aux municipalités desservies, aux municipalités concernées ce qu'elles désiraient avoir. Avec toutes ces études, les prix varient selon la capacité de rêver des groupes extérieurs. Dans tout cela, comme je viens de le dire, on a oublié les usagers, on a oublié les municipalités. Ce qu'on veut vous dire aujourd'hui, et peut-être que c'est la première fois que vous allez le constater, ce n'est pas une Cadillac qu'on veut pour les trains de banlieue, ce n'est pas un stade olympique qu'on veut pour les trains de banlieue, ce n'est pas le métro de Montréal qu'on veut pour les trains de banlieue, ce qu'on veut, c'est un moyen de transport qui va satisfaire les usagers et qui va s'améliorer.

(15 h 45)

On ne demande pas le Pérou. Chaque fois qu'on a regardé des études - M. le ministre est venu à Deux-Montagnes il y a quelques mois - c'est dans les 200 000 000 \$, 300 000 000 \$, 400 000 000 \$. On n'a jamais demandé à aucune municipalité: Qu'est-ce que vous

voudriez? Cela a toujours été des rapports d'ingénieurs. Je pense qu'il est temps qu'on imite, ici, au Québec, la simplicité du Go Transit de Toronto. J'espère que vous l'avez visité, vous, de l'Assemblée nationale; sinon, allez voir cela. La simplicité est là, mais l'efficacité est là, et c'est cela qui est important.

Nous aimerions aussi vous souligner que les promoteurs de l'expansion du métro ont toujours été contre les trains de banlieue, craignant que les sommes investies pour leur amélioration ne soient pas disponibles pour le métro. C'est le message que nous voulions vous lancer aujourd'hui, qu'une fois pour toutes le gouvernement provincial doit intervenir car, pour les trains de banlieue, il a une responsabilité régionale. Il représente toute la population du Québec et non seulement les citoyens de Montréal. Il n'existe, sur le territoire de la région de Montréal, aucun organisme mandaté pour développer l'utilisation des trains. Dans la région de Toronto, l'expansion fulgurante des trains de banlieue dans le paysage du transport en commun est due à l'intervention directe et efficace du gouvernement de l'Ontario.

Les conséquences de la situation actuelle. Il est bien entendu que le nombre d'usagers a diminué, mais il en reste encore suffisamment. Et tous ceux qui, depuis des années, prennent le train, malgré les conditions abominables dans lesquelles ils sont obligés de vivre, ont continué; ce sont des mordus du train. Nous sommes convaincus qu'avec une modernisation des trains de banlieue, l'achalandage va augmenter et reviendra aux années que nous avons connues où il y avait 33 000 et, à une certaine période, 50 000 usagers par jour.

Les raisons qui militent en faveur de la modernisation. Le train constitue un type de transport à vocation régionale qui s'intègre parfaitement aux autres modes de transport en commun. C'est d'une façon systématique que, depuis 25 ans, tous les experts ont reconnu le bien-fondé de cette modernisation. Il serait illogique d'abandonner une infrastructure capable de transporter en deux périodes de pointe, chaque jour, jusqu'à 50 000 passagers sur des voies réservées. Il n'est pas superflu de vous souligner l'opinion émise par le Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal en 1977. L'abandon de la ligne Gare centrale-Deux-Montagnes équivaldrait à gaspiller la très belle infrastructure de circulation que constitue le tunnel sous le Mont-Royal, entraînerait obligatoirement l'accroissement de l'engorgement routier et ferait disparaître un moyen essentiel de liaison entre le centre-ville, l'aéroport de Mirabel et les municipalités desservies.

À cet avantage d'éviter de construire de nouvelles autoroutes et d'épargner des centaines de millions de dollars s'ajoutent

aussi beaucoup d'autres avantages que vous connaissez pour le train. Ce sont, comme vous le savez, la très grande diminution de la pollution, le confort, la sécurité, la réduction du temps et la ponctualité, tout en aidant au développement domiciliaire et industriel. Une chose que vous devez prendre en considération aujourd'hui, c'est que d'autres qui sont passés avant nous ce matin vous ont demandé de créer quelque chose qui n'existe pas en vue des besoins éventuels. Mais il faut bien prendre en considération ce que nous vous disons aujourd'hui. Une des raisons principales, c'est que les infrastructures sont là dans le moment. Vous n'avez pas à investir, à dépenser de l'argent, la ligne est là, il s'agit tout simplement de l'améliorer et je pense que la facture qui pourra être présentée... Quand on dit que le montant date de 1918, je pense que le montant que vous pourrez investir en vaudra la peine. Il serait à peu près temps de le faire.

Comme vous pouvez le constater, le système de transport par les trains de banlieue, c'est la solution d'aujourd'hui. Les autoroutes, c'est fini. Quand même vous voudriez améliorer, multiplier les autoroutes vers Montréal, où allez-vous les placer, où allez-vous les mettre? Montréal est un bouchon actuellement qui est fermé, soit au nord, soit au sud. La solution, ce sont les trains de banlieue et il y a une population énorme qui demeure dans ce secteur du train de banlieue quand on considère les villes de Mont-Royal et de Saint-Laurent, ce qu'on appelle la communauté ouest de Montréal, Deux-Montagnes. Vous, du gouvernement, si vous voulez être logiques avec vous-mêmes, rendu à Deux-Montagnes, il y a Mirabel et, les deux partis, vous avez toujours dit: Il faut sauver Mirabel. Je pense que le moyen de sauver Mirabel, c'est l'extension de la ligne Montréal-Deux-Montagnes jusqu'à Mirabel. Comme le maire Lefebvre le disait avant moi, souvent, dans l'émotion, on dit des paroles, etc., mais je pense que cela a toujours été dit qu'il fallait sauver Mirabel et je pense que l'extension d'un métro hors terre jusqu'à Mirabel pourrait aider.

Il faut aussi comprendre que les grandes villes dans le monde entier sont dotées de trains de banlieue, que ce soit Hambourg, Paris ou Newcastle, que ce soit Londres, que ce soit Chicago, que ce soit Toronto. Quand on dit Toronto, on aimerait bien un jour ajouter Québec et je pense que vous n'auriez pas d'objection.

Vous avez, vous, du gouvernement, il y a quelque temps, amélioré la ligne gare Windsor-Rigaud. Vous avez les faits devant vous qu'en 1985, de 2 157 140 passagers, la ligne du CP a transporté, en 1986, 2 600 000 passagers, ce qui fait une augmentation de 40 %. Nous sommes convaincus, et les études le prouvent,

qu'avec l'amélioration de la ligne Montréal—Deux-Montagnes le cas échéant... Cette ligne, il y a 20 ans, au moment où le signal d'alarme était déjà donné sur la limite de sa vie utile, transportait quotidiennement 33 000 passagers dans un bassin qui se situe maintenant à environ 500 000 habitants, soit 50 % de plus qu'en 1966. Nous sommes convaincus que si le gouvernement décidait... Je pense que si vous voulez être fidèles à ce que vous avez toujours dit dans vos campagnes électorales, et à ce moment-là vous étiez conscients de ce que vous disiez - je vise les deux partis... Vous n'en étiez pas conscients? Cela n'est pas mon problème, M. Dufour. Ne faites pas de chicane de clocher, c'était une priorité dans chacun de vos programmes électoraux, la modernisation de la ligne Montréal—Deux-Montagnes.

En terminant, nous voudrions vous faire les recommandations suivantes: Nous considérons que les étapes qui visaient à bien circonscrire le problème, à identifier les concepts potentiels de modernisation comme structure essentielle de transport en commun ont été franchies et que l'heure de la décision est arrivée.

Il nous apparaît, d'autre part, que la maîtrise d'oeuvre du programme de modernisation de la ligne gare centrale—Deux-Montagnes devra être assumée par le gouvernement lui-même si on veut un maximum de concertation, éliminer les conflits potentiels de juridiction et éviter la multiplication des intermédiaires entre le CN, qui est propriétaire de l'emprise, le gouvernement du Québec et, le cas échéant, le gouvernement du Canada.

Nous recommandons, premièrement, l'engagement formel du gouvernement du Québec pour maintenir et améliorer le service de train de la ligne gare centrale—Deux-Montagnes. L'engagement formel et officiel du gouvernement constituera une action prioritaire qui permettra à la fois de mettre fin aux spéculations et aux rumeurs qui n'ont jamais cessé d'exister.

Deuxième recommandation: mise en marche sans délai du processus de réalisation de toutes les actions requises en vue de faire de la ligne Gare centrale—Deux-Montagnes un service moderne, efficace et attrayant.

Troisième recommandation: préparation en collaboration avec les municipalités concernées et les organismes de transport qui desservent leurs territoires, des plans d'intégration intermodale et des projets d'amélioration des gares et des facilités reliées à l'exploitation du train.

Quatrième recommandation: mise en oeuvre d'un programme de promotion du train comme moyen efficace et privilégié de transport de masse et comme équipement intégré de transport en commun.

Dernière recommandation: création

immédiate d'un groupe de travail qui assurera la concertation et la coordination de tous les intervenants dans la mise en oeuvre du plan de revalorisation de la ligne gare centrale—Deux-Montagnes.

En terminant, j'aimerais inviter chacun de mes confrères à prendre la parole quelques minutes, s'il vous plaît!

Le Président (M. Rochefort): En vous rappelant, si vous le permettez, qu'il reste trois minutes pour votre présentation globale.

M. Dawson: M. le ministre, M. le Président, membres de la commission, Mont-Royal est née et s'est développée à la suite de la construction du tunnel Mont-Royal. Comme je l'ai déjà dit, je suis maire depuis 36 ans et j'ai été témoin du développement considérable de cette communauté durant cette période. Cette croissance est due en grande partie à la capacité des résidents d'atteindre le centre de Montréal en dix minutes par train.

Pour la population de Mont-Royal, se rendre au centre-ville par train est une tradition que l'état actuel de détérioration et de vétusté des équipements n'a pas réussi à ébranler. Pour se déplacer en direction ou en provenance du centre-ville par tout autre mode de transport, y compris le métro, les usagers du train devraient multiplier par cinq ou six leur temps quotidien de déplacement terrestre. La suppression de ce service s'avérerait un désastre pour la ville de Mont-Royal et un malheur pour les autres municipalités qui se trouvent dans sa ligne. Si l'on considère que toute l'infrastructure est en place, il apparaîtrait imprudent de l'abandonner. La solution qui s'impose, comme l'ont conseillé de nombreuses autorités dans le passé, c'est la modernisation de la ligne, soit le remplacement de l'équipement vétusté qui, ayant servi pendant 75 ans, est de loin le plus ancien en usage en Amérique du Nord.

En conclusion, je plaide énergiquement en faveur de la continuation du service de transport ferroviaire pour la communauté que je représente en accordant un appui favorable au programme de modernisation de la ligne 3 du schéma d'aménagement de la CUM dans lequel les deux niveaux de gouvernement et les chemins de fer nationaux du Canada se sont engagés à investir des millions de dollars.

Nous vous remercions de votre attention. Je vous prie d'agréer, M. le Président et messieurs les membres de la commission, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Président (M. Rochefort): Quelqu'un d'autre? Oui, M. Cousineau.

M. Cousineau (Jean-Louis): M. le

Président je vais être bref. Je veux simplement dire que j'endosse ce qui a été dit jusqu'à maintenant. D'ailleurs, je ne serais pas ici à cette table si j'avais un avis contraire, (16 heures)

Nous, à Saint-Laurent, nous avons trois gares et nous sommes placés au milieu du problème. Notre ville ne se serait pas développée d'une façon aussi formidable si nous n'avions pas eu ce train. Moi-même, je voyage tous les jours par ce train depuis 22 ans et, si vous avez tout à l'heure des questions à poser relativement aux usagers, je puis vous répondre sincèrement. Merci.

M. Bellefeuille (Louis): M. le Président, mesdames et messieurs, je représente la ville de Pierrefonds qui a une population de 42 000 citoyens. Nous en avons 2000 qui prennent le train tous les matins et qui y sont restés fidèles, malgré tout ce qui a été dit. J'ai de la misère à ajouter autre chose au témoignage de M. Bergeron qui a décrit la situation. Nous croyons sincèrement qu'on pourrait tripler les usagers à notre gare si l'équipement était modernisé. Les entrepreneurs sont en train de construire 500 logements à moins de 1000 pieds de la voie ferrée, qui seront terminés au mois de mai. Nous demandons de l'équipement un peu plus moderne. On ne veut pas le grand luxe, on veut simplement une température un peu moins chaude l'été et un peu moins froide l'hiver, un peu plus tempérée. Je vous remercie de nous avoir entendus.

Le Président (M. Rochefort): Merci. M. Boll.

M. Boll (William): Mr. Chairman, I just want to try to bring out to the commission some of my personal involvement in this question in the hope that it can bring home to everybody what, I think, is the main issue which the commission is faced with in regard to this railroad line. That main issue is the use of this line as part of the surface transportation system of the Montreal region and as an example of the proper use of a surface railroad line in a regional transportation system. I think that really is the basic issue regarding this Two Mountains' line. I think we can justify it on all sort of grounds, but its great justification, I think, is in its use as part of a regional system.

And, as I said, I want to bring out my personal involvement in this because it illustrates the frustration that one has when trying to talk logically, rationally, sensibly, objectively about the issue of a surface transportation system and the use of railroad lines and having to face the problems of the

political involvement that you come up against.

I was elected to the council of Roxboro in 1961, and after I went to live in the town of Roxboro because I thought I was aware of the future. What I saw was the future value of the CN line to the regional transportation system. I went to live in Roxboro after examining the surface railroad lines around Montreal, including the Rigaud line, then the line to the south shore. Both of these lines were functioning commuter railroad lines, but neither was effectively totally used. The CN line was the most used of all those lines and appeared to have the most future.

In other words, I did not get involved in this because I am presently the mayor of Roxboro simply wanting to ensure that this station remains in the town of Roxboro. I was interested in surface railroad transportation before I went to live there. I want to emphasize that particular point because I was aware of the way in which surface railroad lines are used in every major metropolitan area in Europe and the way in which they are properly integrated thereby carrying millions and millions of passengers. I could not believe in those days when I came there in 1955, that Montreal would not eventually have a comparable planning to use the surface railroad lines.

I was elected in 1961 and, in 1963, I became a representative on a study committee which undertook the first major study of the CN line in order to produce recommendations regarding its future use. The report was produced in 1964. A decision should have been made years ago on the basis of many recommendations.

This is the first report which was published in 1964 which recommended the modernization of this line. I think it is worth mentioning that the anticipated cost at that time was around 40 000 000 \$. That included a projected branch going to Laval or potentially going to Laval. The estimated cost amounts to much less than the cost to build one mile of a subway metro system at the present time.

If that had been implemented at that time, in 1964, Montreal would have been the prime example to Canada of the effective and proper use of a surface railroad line with a projected use up to over 60 000 people a day. Instead of this, much to my amazement after this was all produced into my area, it was rejected. Nothing was done. The main reason nothing was done was because of the fact that this was contrary to the policies of the city of Montreal.

I bring this out at this point because it in fact illustrates the basic problem that has existed over the years with this railroad line. You can produce all the rational arguments

you like or which we have in the past produced - all the rational objective statements - but they always run up against the problems in the relationship with the city of Montreal and subsequently with the Montreal Urban Community.

This first report was in 1964. In 1965, a report was done by Canalog again recommending the modernization of this line both for the Montreal—Deux-Montagnes line and its projection to the Mirabel Airport. In 1977, a study was done by the University of Montreal. This, obviously was not one which had any political involvement at all. Again it recommended the modernization. Many other studies have been made on this line. The last one, in 1985, was by a Technical Study Committee which was named by the Montreal Urban Community, and I, along with Mayor Bergeron, was a member of that Technical Study Committee. Again, the recommendation was: Modernize the line. And again we ran into the failure of the MUC to take a firm position on this issue and to stand by the recommendations. Instead, the report disappeared into some high levels and we finally finish up in front of the Parliamentary Commission.

One of the crucial things that I found in the more recent years in all these various studies has been the continuous effort made to downgrade the potential use of this line. It is a line in which the ridership has gone down for reasons that have been brought out. It has deteriorated and it has been caused to deteriorate. It is not just a matter of natural attenuation. It is a matter of a conscious deterioration of the line. I think it is one of the worst examples of the misuse of a potential public transportation that you could find anywhere.

There have been also a sort of distortion of calculations or projections made of the potential use of the line. I want to emphasize again that in the 1960s when I first went on that train riding downtown, when it was on the heaviest use days, it went up to 55 000, a day. That was when there were major snowstorms and so on in the region and people were not using their cars or the public bus transportation; they were getting on the railroad train. Ridership of 30 000 to 40 000 a day was the norm. That is approximately the bus ridership on the whole of West Island at the present time. The deterioration which has gone on, of course, has taken us down to ridership which is about 12 000 a day. It is about 65 000 a week against 35 000 a day in the past. In the Technical Study Committee, as a consequence of having to compromise with the technocrats of the MUCTC, predictions of ridership with modernization of some 21 000 a day were given. This was a compromise because the MUCTC technocrats insisted on claiming that the ridership on

this line would remain low.

To me, it is absolute nonsense. We had to compromise and go along with that 21 000. Can you imagine that if this line were modernized, that ridership would not escalate to at least the sort of ridership which existed in the 1960s, when the population was much lower. In the report made of the line by the University of Montreal, they are not talking of 200 000 in the area served. We are talking of much more people than that. There is no way in which, if this line is modernized, the ridership is not going to escalate just as the ridership has escalated on the CP line, the Rigaud-Montreal line escalated higher than predictions, just as the ridership in the Go Train of Toronto, has escalated. We are not talking of 21 000 per day. We are talking of thousands more. In the present ridership, we have about 3 000 000 riders a year. That is going to escalate, I suggest, on modernization, to a very high figure, at least 9 000 000, 10 000 000 a year.

It is incredible to me that, over the years, the initiative has not been taken previously to ensure that this line is modernized. It is an interesting thing that when the Go Trains were proposed, who objected most of all to the installation of Go Trains? Metro Toronto, the inner city. What happened? Look at what is happening. It is one of the most successful, if not the most successful, use of the surface railroad lines in Canada. It has been extraordinarily successful.

We have failed, in fact to lead Toronto and Ontario in this regard. If that report of 1964 had been implemented, if the modernization had taken place, the ridership would have been up at goodness knows what now. It would have been an example to all of Canada. The point obviously is that the decision regarding this line will never be made by the MUC. Because of the political ramifications and the influences that are therein, there is no way that a decision regarding modernization of that line will take place in the MUC. It is a Quebec decision and I suggest you, gentlemen - you are in 1964, put yourselves back then - you can make a decision now, a recommendation now, which at least will correct the failure of 1964 and I suggest that you do that.

Le Président (M. Rochefort): Je vous remercie. Maintenant, j'inviterais M. le ministre pour les échanges. Je vous indique immédiatement qu'il reste douze minutes à chacune des formations politiques.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. MM. les maires, M. Bergeron en particulier, qui a fait une présentation dont la racine des propos remonte à 25 ans, donc une bonne connaissance du dossier avec

toutes les péripéties et les nombreuses études, en passant par Toronto, le Go. Transit dont j'ai eu le plaisir de commanditer la visite comme ministère. Cela rapporte des fruits très intéressants. Il y a aussi une visite que j'ai faite le 20 mars 1987 aux gens de Deux-Montagnes pour exprimer mon point de vue. Au coeur de cet échange, il y avait, bien sûr, les deux études que recommandait le ministère. Je suis un petit peu honteux d'en parler aujourd'hui après avoir vu l'ensemble des études qu'il y a eu depuis 1964. Mais il demeure néanmoins qu'on a fini les études. Pour votre satisfaction et la mienne, les études ont été déposées il y a une semaine au ministère et l'analyse en a été faite. Les fonctionnaires du ministère ont analysé une solution parallèle qui se rapproche sensiblement de la vôtre en termes de coût d'intervention dans la mesure où le gouvernement décide d'intervenir.

(16 h 15)

Si on prend l'exemple de la ligne Montréal - Rigaud, pour les premiers 30 000 000 \$ d'investissement, 80 % ont été défrayés par le gouvernement fédéral et 20 % par le gouvernement provincial. Les autres 45 000 000 \$ nécessaires ont été financés 50-50, ce qui signifie très nettement une participation quant à l'immobilisation, aux travaux nécessaires, de l'ordre de à peu près 75 000 000 \$ ou 76 000 000 \$ défrayés en totalité par le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral.

Mettons les cartes sur table dès ce moment? cela fait suffisamment longtemps que vous en parlez pour que la vérité puisse avoir droit de séance. Il y a eu effectivement 40 000 000 \$ de réserves plus 10 000 000 \$ du CN à travers une entente fédérale-provinciale quant au développement des trains de banlieue. Plusieurs rumeurs ont circulé voulant que ces 40 000 000 \$ qui ont été transférés, à la demande du gouvernement fédéral pour la réalisation de l'autoroute 13 étaient de l'argent qui avait été ni plus ni moins qu'usurpé à la réalisation du train Montréal—Deux-Montagnes. Dans l'entente que j'ai signée comme ministre des Transports avec M. Bissonnette, le ministre des Transports à l'époque, les deux gouvernements se sont engagés à remettre les 40 000 000 \$ pour réaliser Montréal—Deux-Montagnes, de même que les 10 000 000 \$. On a en cagnotte actuellement 50 000 000 \$ d'acquis.

Votre projet, vos estimations, les nôtres en ce qui concerne le ministère, qui sont différents de celles proposées par les deux études que nous avons, nous allons finir de les éplucher, on va rendre les études publiques, et dans pas beaucoup de temps, donc disponibles pour analyse, à la fois celle qui comparait le métro régional et le train de banlieue modifié, de même que l'étude

qui, elle, était totalement à part et qui faisait état des coûts inhérents à l'abandon pur et simple de la ligne.

Je n'hésite pas à vous dire, à midi, que la ligne Deux-Montagnes - Montréal fait partie de la conservation du patrimoine - c'est clair - et devrait donc être considérée, quant à nous, au même titre que certains ajustements en ce qui concerne le métro qui sont nécessaires aujourd'hui pour maintenir la qualité de l'offre. Quant à vous dire si la décision se prendra dans un mois ou après les fêtes, je pense que la réponse définitive est davantage dans l'ensemble des besoins de transport en commun qu'analysera le gouvernement au début de 1988. Le temps des études est terminé, on passe maintenant à l'analyse et à l'action, globalement.

Ma question est claire à ce moment... Un autre petit bout pour vous rappeler nos conversations du sommet des Laurentides. Je ne vous blâme pas de faire des tentatives sur le petit bout sur Mirabel, mais on s'en reparlera dans quelques années. Autant être franc pour l'un comme pour l'autre, oubliez cela maintenant, on va d'abord régler le problème de Montréal—Deux-Montagnes et, après cela, on s'attaquera à l'autre problème qui, lui, avait été réglé lors du sommet.

Donc, on peut évaluer approximativement à 150 000 000 \$ le coût de modernisation de la ligne. Je pense que les études que vous avez menées rejoignent ce qu'a le ministère, et c'est beaucoup en deçà de ce que les professionnels du monde privé nous ont donné.

D'après vous, quels devraient être les partenaires au financement de l'immobilisation, d'abord? On se parlera d'exploitation après parce qu'il va falloir régler l'exploitation avant même de décider de l'immobilisation. Dans ce cas, vous allez me répondre, bien sûr, le provincial et le fédéral. Dans quelle proportion, d'après vous, cela serait-il acceptable?

M. Bergeron: Provincial et fédéral, je pense que c'est à vous de vous battre assez fort pour que cela soit le moins cher possible pour vous.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas pour rien que le dossier a duré 25 ans, ce sont des réponses de politiciens.

M. Bergeron: Enfin, écoutez bien! Ce n'est pas à moi à décider du pourcentage que Québec et Ottawa devraient mettre dans le dossier des trains de banlieue. Je pense que c'est la façon dont Québec présentera son dossier à Ottawa qui va influencer Ottawa et lui faire mettre tel pourcentage dans le pot.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, on peut...

M. Bergeron: Si j'ai quelque chose à défendre, je vais essayer de le défendre au meilleur de ma connaissance pour aller chercher le plus possible. Je ne peux pas répandre autre chose que cela.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je comprends, c'est qu'on peut compter sur votre appui pour aller chercher le même genre d'arrangement sur le plan financier pour Montréal—Deux-Montagnes que pour Montréal—Rigaud. Merci de votre appui.

M. Bergeron: Jusqu'à un certain point.

M. Côté (Charlesbourg): Deuxième question. À partir du moment où, dans une hypothèse comme celle-là, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral, de même que le CN, assumaient la totalité des coûts d'immobilisation, j'aimerais savoir qui va payer l'exploitation.

M. Bergeron: C'est la même réponse que j'ai entendue ce matin, qu'une taxe soit prélevée sur l'essence ou sur les plaques d'immatriculation, ou que ce soit une taxe générale. D'ailleurs, c'est ce que la ville de Montréal présentait ce matin.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que ce ne sera pas assez, il ne faut pas se conter de peur, cela demeure dans le domaine très large des vœux pieux, mais il va falloir - c'est clair - régler le problème du coût de l'exploitation de la ligne avant même de dire que le gouvernement investit X millions de dollars pour la modernisation complète au cours des cinq années qu'il faudra pour la rénover. De ce côté-là votre groupement a souhaité tantôt une coordination un peu plus serrée pour continuer de maintenir l'information très active entre les deux. Je pense qu'il faut réfléchir grandement à cela parce que cela va être un élément très important de la décision que le gouvernement aura à prendre: Qui doit payer l'exploitation? Dans la mesure où il y a une amélioration de la qualité de l'offre pour l'usager, il y a une partie à aller chercher là et, comme vous êtes des maires de municipalités, il faudra s'informer de votre niveau de générosité quant à votre participation au coût de l'exploitation. Semble-t-il que les vertus de cette ligne très bien défendue depuis 25 ans... Si, à Pierrefonds, il y a 500 personnes qui attendent des logements, cela donne une plusvalue à la ville et, normalement, cela pourrait nécessiter une participation de la ville au coût de l'exploitation. Est-ce envisageable?

M. Bergeron: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Parfait!

Une voix: Ils y tiennent.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, ils y tiennent. En tout cas, cela me paraît assez clair. L'époque, c'est peut-être le niveau qui est le moins clair, mais je pense que dans nos discussions futures on pourra en reparler. En tout cas, il m'apparaît très clair à ce moment-ci que le temps des études est terminé, c'est maintenant le temps des décisions, et des décisions viendront à la fin de 1987 ou au début de 1988, très tôt au début de 1988, compte tenu des échéances que fixe le CN, et cela fait partie, quant à moi, du bloc prioritaire de conservation du patrimoine.

Pour ce qui est des quatre dernières minutes qui me restent, peut-être que Madame... D'accord, l'alternance.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le maire Bergeron, je vous ai entendu plaider avec conviction. Vous y avez mis beaucoup de flamme et on sentait que vous plaidez pour beaucoup d'argent. Pardon?

M. Bergeron: Je n'ai pas compris.

M. Garon: J'ai dit qu'on sentait que vous plaidez pour beaucoup d'argent. Maintenant, vous avez entendu tout à l'heure les propos du maire de Laval. Comment les demandes concernant des ponts et des autoroutes s'intègrent-elles par rapport à votre conception des choses? Parce que la position de Laval et votre position m'ont semblé contradictoires.

M. Bergeron: Voici. La position de Laval est facile à comprendre. C'est bien entendu que le trajet de la ligne Montréal—Deux-Montagnes passe par l'extrémité ouest de la ville de Laval. Bien sûr que les seules municipalités qui sont concernées, grosso modo, peuvent être Laval-sur-le-lac, Chomedey, Sainte-Dorothée et peut-être Saint-Martin. C'est sûr que pour le maire de Laval ce n'est pas une priorité, et vous avez bien remarqué, M. le député, qu'il n'en a aucunement parlé aujourd'hui.

Alors, pour lui, ce n'est pas une priorité, mais il reste un fait, et je ne voudrais pas me faire l'interprète du maire de Laval, absolument pas, mais, moi, lorsque le ministre, comme il le disait tout à l'heure, a payé notre voyage à Toronto, on a remarqué quelque chose, par exemple, c'est que des villes aux environs de Toronto ont profité énormément du développement du Go

Transit. Ces municipalités se sont développées non seulement à cause du Go Transit du gouvernement de l'Ontario, non seulement parce que le train passait là, mais parce qu'il s'est fait, là où le train passait, un développement domiciliaire épouvantable. À ce moment-là, il y a eu des extensions. Je pense que si jamais on était favorisé par la modernisation des trains de banlieue, il arriverait à la ville de Laval, dans cinq ou dix ans, c'est bien entendu, ce qui est arrivé aux villes de Scarborough, de Mississauga, d'Oakville. Le comité du Go Transit de Toronto, en l'espace de 17 ans, a dû prendre huit décisions importantes à cause de la popularité, du développement qui s'était produit.

J'ai peut-être été long, mais je pense que, si jamais on modernisait les trains de banlieue, ce phénomène, indirectement, dans cinq ou dix ans, ferait que Laval pourrait se développer davantage et profiter d'extensions secondaires grâce à cette popularité. C'est sûr que, si je demandais cela au ministre aujourd'hui, je me ferais raseoir, mais c'est une éventualité, dans quelques années. C'est la façon dont je vois le problème avec Laval.

Pour ce qui est des autoroutes, cela ne change rien. Comme je l'ai dit tout à l'heure, M. Garon, c'est un bouchon. On a l'autoroute 13, on a l'autoroute 15. Le seul moyen de décongestionner cela, d'enlever 5000 ou 10 000 autos, c'est de moderniser les trains de banlieue. Vous arrivez - vous connaissez Montréal autant que moi - par la rive nord, on arrive dans un bouchon; par la rive sud, on arrive dans un bouchon. On est congestionné. Qu'est-ce qu'on fait? On élimine des autos. Pour éliminer des autos, il faut moderniser les trains de banlieue, ce qui couvre tout le West Island ainsi que Deux-Montagnes.

M. Garon: Quand vous dites que cela amènerait un développement dans l'ouest, voulez-vous dire que cela amènerait un déplacement de la population vers l'ouest?

M. Bergeron: Le moins que je puisse vous dire...

M. Garon: Il n'y a pas beaucoup de croissance pour le Québec dans les prévisions démographiques. Cela doit rester autour de 7 000 000 d'ici l'an 2000.

M. Bergeron: Je ne sais pas quel sera l'accroissement du développement dans le secteur ouest de Montréal, mais je peux dire que je recevais dernièrement, il y a environ trois ou quatre mois, l'analyse démographique du Canada qui disait que le comté de Deux-Montagnes s'était développé à 12 % et qu'il était troisième dans la province de Québec. Au moins dans notre secteur, en tout cas,

cela se développe énormément.

M. Garon: Vous voulez dire que cela amènerait un déplacement de la population tant dans votre secteur que dans l'ouest de l'île de Laval...

M. Bergeron: Certainement.

M. Garon: ...comme cela s'est passé à Toronto?

M. Bergeron: Oui. Nous sommes allés à Toronto et je vous disais qu'il y avait huit décisions qui avaient été prises en 17 ans. Les responsables du Go Transit nous disaient qu'à un certain moment on allongeait la ligne en plein champ sur des longueurs de 15 kilomètres et, cinq ans après, il n'y avait plus de champ, il y avait tout simplement des villes. Allez voir le développement démographique d'Oakville, de Scarborough, de Mississauga - ce sont des noms qui me reviennent - cela a été développé par les trains de banlieue. Pourquoi cela n'arriverait-il pas chez nous quand cela arrive ailleurs?

M. Garon: Mais pensez-vous que, d'une façon générale utiliser les moyens de communication pour faire de l'étalement urbain, c'est une bonne chose?

M. Bergeron: Pardon?

M. Garon: Pensez-vous que d'utiliser les moyens de communication pour faire de l'étalement urbain, aujourd'hui, c'est une bonne chose sur le plan de l'urbanisme?

M. Bergeron: Je pense. Je ne vois pas la contradiction. Je pense que le plus rapidement vous pouvez vous rendre à un endroit dans le meilleur...

M. Garon: Ce n'est pas cela que j'ai dit. Vous dites: Vous mettez 15 milles en plein champ et, après cela, vous remplissez les champs.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Bergeron: Oui.

M. Garon: C'est ce que j'ai compris.

M. Bergeron: Oui.

M. Garon: Alors, vous vous servez des moyens de communication...

M. Bergeron: C'est bien ce que j'ai dit.

M. Garon: ...pour faire de l'étalement urbain plutôt que de la densification urbaine.

M. Bergeron: Écoutez, je...

M. Garon: Cela coûte cher, cela!

M. Bergeron: Si vous allez dans ce bout, vous allez voir que la densification est assez forte, M. Garon. Il n'y a plus de champ.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Garon: Ha! Ha! Ha!

M. Bergeron: C'est plein.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Bergeron: C'est plein.

M. Garon: Pardon?

Une voix: À part cela, M. Garon, plus il va y avoir de monde dans les villes, plus les cultivateurs vont en profiter pour produire, pour les nourrir.

M. Garon: À condition que leurs champs n'aient pas été tous pris par les chemins de fer.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

(16 h 30)

M. Garon: Mais ce n'est pas cela le problème. Les prévisions démographiques démontrent qu'au Québec il n'y aura pas de croissance de la population, qu'on a actuellement à peu près 6 600 000 et qu'on pourrait être autour de 7 000 000; certains disent même qu'on pourrait baisser. Mais personne ne voit d'explosion démographique au Québec. Quand vous dites: Utilisons les trains de banlieue, étalons cela et, ensuite, les gens vont se déplacer pour suivre les trains, je n'en suis pas convaincu. Ils vont partir de quelque part pour aller là. Cela veut dire que la place d'où ils seront partis, il va falloir s'en occuper, en plus des nouveaux endroits où ils vont arriver.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Garon: Cela peut coûter cher au gouvernement.

M. Bergeron: De toute façon, vous avez l'exemple du West Island. Vous avez l'exemple de Mont-Royal. Vous avez l'exemple de Saint-Laurent. Vous avez l'exemple de Roxboro et vous avez l'exemple de Pierrefonds.

M. Garon: Oui.

M. Bergeron: Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise? C'est un fait. Maintenant, qu'on soit moins nombreux qu'en Ontario, je le comprends. Enfin, on ne peut peut-être pas faire la comparaison, comme vous venez

de le dire, mais il reste que les municipalités concernées qui sont ici doivent leur développement aux trains de banlieue.

M. Garon: Je ne nie pas cela.

M. Bergeron: Comme M. Boll le disait tout à l'heure, il y a eu une période où la population était de 50 % moins élevée que dans le moment et où on transportait 50 000 personnes par jour.

M. Garon: Je ne nie pas cela.

M. Bergeron: Ce sont des faits.

M. Garon: Je ne nie pas cela parce que c'est vrai ce que vous dites, que les trains ont amené un déplacement de population. Cela a été vrai même pour les provinces, puisque c'est ce qui est arrivé au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta. Quand il y avait juste le cheval, cela n'allait pas vite; quand on a mis les chemins de fer, cela a commencé à amener des gens, etc.

J'ai compris quelle était votre... Au fond, vous considérez que le train de banlieue est un instrument de développement pour l'ouest de Montréal afin d'amener la population dans ce secteur.

M. Bergeron: Pour la rive nord de Montréal aussi.

M. Garon: Je vous remercie.

Le Président (M. Rochefort): Mme la députée de Deux-Montagnes.

Mme Legault: Merci, M. le Président. Messieurs les membres de la commission, il me fait plaisir de vous accueillir et de saluer les maires de la ligne 3 de Deux-Montagnes—Montréal, et particulièrement le maire de Deux-Montagnes, M. Jean-Guy Bergeron. Je vais reprendre les paroles de M. Garon. Je vais continuer, M. Garon, à entretenir la flamme de M. Bergeron...

M. Garon: C'est vous sa flamme.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Une voix: Cela va faire des flammèches.

M. Garon: Là...

Mme Legault: Pour le train de banlieue, M. Garon.

M. Garon: ...on est dans les confidences.

Mme Legault: Je remercie la commission de permettre aux maires de

banlieue de défendre ce dossier qui tient à cœur aux utilisateurs de la ligne 3 du train de banlieue. La position que j'ai toujours défendue auprès du ministre, c'est la modernisation du train de banlieue et la conservation de nos acquis. Les maires des municipalités desservies par le train sont tous très favorables au maintien, à la modernisation et à l'amélioration de la ligne. Nous croyons que, pour l'avenir, c'est la seule solution pour le transport en commun. Pour le développement régional, c'est un moyen indispensable. C'est dans cette même ligne de pensée que nous pourrions, de façon adéquate, désengorger nos autoroutes et diminuer la pollution et le taux d'accidents dus souvent à l'impatience de nos automobilistes qui se voient en retard à leur travail. La tension et le stress s'emparent d'eux et leur rendement au travail est beaucoup moins rentable. Pour toutes ces raisons, je me permets de demander aux membres de la commission de se pencher favorablement sur les recommandations du mémoire des municipalités de Deux-Montagnes, de Mont-Royal, de Pierrefonds, de Roxboro et de Saint-Laurent. Comme M. le maire Bergeron le répète souvent, il faut être un athlète et être brave pour prendre le train: il est chaud en été et on y gèle en hiver. Je crois qu'il serait vraiment temps de mettre le train dans un musée.

Le Président (M. Rochefort): Merci, Mme la députée. M. le député de Jonquière, en vous rappelant qu'il vous reste trois minutes.

M. Dufour: Si je peux me permettre comme membre de la commission, il semble que tous les coûts soient connus, mais, pour la modernisation de ce train, quels sont les coûts?

M. Bergeron: En fait, comme je l'ai mentionné, M. Dufour, les coûts qui ont été projetés toujours l'ont été par des ingénieurs. Il est sûr que nous, les maires...

M. Dufour: Cela ne me rassure pas, remarquez bien, mais dites-le-moi quand même.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Bergeron: Pardon?

M. Dufour: Cela ne me rassure pas, mais dites-le-moi quand même.

M. Bergeron: Cela ne vous rassure pas, mais je veux bien m'en défendre tout de même.

M. Dufour: Ha! Ha! Ha!

M. Bergeron: Nous, les maires, vous parlions du rapport du BTM, en 1985, du rapport qui a été fait par le Bureau de transport métropolitain. C'est sûr que, nous, les maires des municipalités concernées, étions là. C'est bien entendu que lorsqu'est arrivée la question des chiffres, la question du prix de chaque wagon, du prix pour la transformation de la ligne, à ce moment-là, nous n'avions qu'une chose à faire, c'était de regarder passer le train, c'est le cas de le dire.

Le rapport qui est là dans le moment, c'est 157 000 000 \$. La modernisation de la ligne Montréal—Deux-Montagnes comprend l'amélioration de la gare centrale et des travaux dans le tunnel; il faut refaire la ligne et, bien sûr, il faut du matériel roulant nouveau. Vous êtes chanceux de demeurer à Jonquière parce que... Si vous avez le temps, ce soir, vous viendrez faire un tour de train dans la ligne Montréal—Deux-Montagnes, vous n'aimeriez pas beaucoup, quoiqu'ils sont en grève.

M. Dufour: Non, mais quand je viens...

M. Bergeron: C'est 157 000 000 \$ pour ce projet, et, comme M. Boll l'a dit, en 1964, lorsque le premier projet a été présenté, il coûtait 40 000 000 \$.

Le Président (M. Rochefort): Merci. Alors, cela met fin à nos échanges. M. le ministre, pour le mot de la fin?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, je veux dire merci aux gens qui nous ont présenté un mémoire très bien préparé et ont su le défendre avec conviction, étant donné leur vécu. Je veux les rassurer quant à l'époque des études. Je veux quand même leur dire que des études avec des ingénieurs, c'est toujours utile pour être bien sûr qu'on ne sera pas obligé de reprendre tout cela dans quelques années. Dans la mesure où on intervient, on interviendra pour plusieurs années.

De ce que j'ai compris de l'état du train l'hiver comme l'été, je comprends pourquoi cela vous prend une flamme permanente pour assurer le développement, la modernisation du train Deux-Montagnes—Montréal. Vous pouvez compter sur le soutien du ministre des Transports actuel quant à une solution prochaine à vos problèmes.

Le Président (M. Rochefort): Merci. M. le député de Lévis.

M. Garon: Je ne voudrais pas être trop long puisque le président nous dit que le temps nous presse. Je vous remercie d'être venus, d'avoir fait un mémoire détaillé et de l'avoir défendu avec conviction.

Le Président (M. Rochefort): Merci beaucoup. Je vous remercie de votre participation à nos travaux et j'inviterais maintenant les représentants de Montréal-Nord à prendre place à la table des témoins.

Ville de Montréal-Nord

Je demanderais aux membres de la commission de reprendre immédiatement leur place, s'il vous plaît! Je vous rappelle que nous avons toujours une heure trente de retard.

Une voix: ...

Le Président (M. Rochefort): Oui, on est à faire cela, mais peut-être que vos collaborateurs pourraient s'approcher, ce qui va probablement accélérer l'addition des chaises, M. le maire.

M. Ryan (Yves): ...d'habitude, la présidence prenait un petit...

Le Président (M. Rochefort): Non, justement, M. le maire, on veut...

M. Ryan (Yves): Je regarde tellement les débats à la télévision que cela m'influence de travers.

Le Président (M. Rochefort): Le, M. le maire, on n'entreprendra pas un débat là-dessus. Je pensais que vous étiez venu nous parler de transport.

M. Ryan (Yves): C'est exactement ce que je vais faire, M. le Président.

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

M. le maire, nous vous souhaitons la bienvenue parmi nous. Nous vous invitons à nous présenter les gens qui vous accompagnent et, par la suite, à utiliser la vingtaine de minutes qui est à votre disposition pour nous faire part des points les plus importants de votre mémoire.

M. Ryan (Yves): Je vous remercie, M. le Président. Je voudrais vous présenter ceux qui s'en viennent comme ceux qui sont là, en commençant par ceux qui sont là: le conseiller Guerriero, de Montréal-Nord, à ma gauche; les conseillers Bélanger, Paquin, Dupont et Coulombe; le conseiller Fortin qui s'attable; il y a également les conseillères - c'est rare que les femmes sont en retard sur les hommes - Morin et Allaire qui s'amènent et qui se joignent à nous; il y a également dans l'assistance le directeur des services de la ville de Montréal-Nord.

On sait que votre patience, à cette heure-ci, est probablement un petit peu plus usée qu'elle ne l'aurait été plus tôt ou ce

matin. On va essayer de vous présenter notre mémoire avec efficacité et de façon compréhensible, sans oublier l'essentiel. Je pense bien que la présidence et les membres de la commission, mesdames et messieurs, vont comprendre que cela fait longtemps qu'on a un cas à présenter. Cela fait longtemps qu'on le présente et qu'on le détaille. Je pense bien que ce ne sont pas quelques minutes de plus d'attente qui nous ont offusqués. On compte bien sur votre compréhension.

On doit d'abord vous remercier d'avoir tenu votre commission à Montréal, épargnant temps, énergie et argent à des tas de gens. C'est beau de voir que les commissions parlementaires se déplacent de cette manière. Le cas de Montréal-Nord est sûrement un peu différent des autres cas qui ont été présentés devant vous, puisqu'il y a plusieurs cas qui vous ont été présentés. L'introduction de notre mémoire vous donne un petit aperçu que nous sommes bien conscients des priorités qui existent, des sommes d'argent qui sont nécessaires. Nous sommes conscients des dépenses de 6 000 000 000 \$ qui ont été faites en matière de transport au cours des 20 dernières années. Il y en a également au moins 1 500 000 000 \$ de plus qui ont été faites en matière d'épuration des eaux, de même que pour l'aménagement de parcs régionaux.

Nous sommes cependant d'avis que plusieurs de ces mesures ont profité largement à des générations contemporaines de citoyens, tandis que d'autres s'adressent principalement aux générations futures. Dans le domaine de la construction du métro, le nord-est, Saint-Léonard, la ville de Montréal-Nord et le quartier démographiquement explosif de Rivière-des-Prairies, une population globale, si on y ajoute une partie de Rosemont, qui vous est particulièrement cher, on aboutit quand même facilement à 300 000 de population et à 17 % de la population du territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

Je vous dirai, et c'est une de nos prémisses - peut-être qu'elle n'a pas beaucoup affaire dans le transport, mais elle en a si on considère le transport comme une infrastructure importante - qu'on a peine à ne pas reconnaître dans cette négligence, dont nous avons été les victimes d'une façon ou d'une autre, à nous doter d'une infrastructure de transport rapide un peu le pendant des autres négligences et des autres manques d'attention qui ont donné le résultat qu'on connaît dans l'est de Montréal, dans le grand est de l'île qui a été aux prises, depuis quelques années, avec des difficultés d'ordre économique, industriel et social assez remarquables. Il y a des efforts qui se font; on espère que cela donnera des résultats, mais on considère que vous avez, dans le

nord-est de l'île... Je le dis tout de suite pour être bien sûr de ne pas l'oublier, Montréal-Nord est la sixième des villes les plus peuplées du Québec, à laquelle, je viens de le dire, il faut ajouter le territoire de Rivière-des-Prairies qui atteint presque ses 40 000 âmes et vous avez là, en partant, 21,5 % de la population de la ville de Montréal comme telle.
(16 h 45)

Selon nous, le grand est n'est pas fait seulement pour le pétrole, ses odeurs, le gaz, les carrières et les dépotoirs. Il est fait pour plus que cela. Il est capable de plus. Qu'on s'apparente à l'est, à Montréal-Nord, parce qu'on est à l'est du boulevard Pie IX et parce qu'on a souffert également de plusieurs des situations qu'ils ont eues à déplorer... Cela ne fait pas tellement d'années. Je commençais à être maire quand on m'appelait pour me dire que les boîtes de conserve tombaient des tablettes parce que du dynamitage avait lieu aux carrières Miron et Francon.

Les difficultés économiques que certaines de nos familles ont pu connaître par suite de certaines difficultés de l'est, des difficultés dans le domaine du pétrole en particulier, dans le domaine de l'industrie en particulier, ne nous sont pas étrangères. On vous rappelle dans cette introduction que la plus grande réalisation dans l'est de Montréal n'a pas été le stade olympique, contrairement à ce que plusieurs pourraient penser. Cela a été bien plus le jardin botanique qui date de bien avant l'ère Drapeau. Je pense qu'il est important de le mentionner parce que la grandiloquence de Montréal a pris beaucoup d'argent depuis quelques années. Fort heureusement, il semble y avoir certains changements d'orientation. Les priorités n'ont pas toujours été placées où elles auraient dû l'être. Je me souviens fort bien d'avoir pris mes responsabilités quand c'était le temps comme maire de Montréal-Nord et d'avoir fait campagne pour la tenue d'un référendum bien avant les Olympiques. Avec les besoins d'argent qu'on avait dans le temps pour faire l'épuration des eaux, les prolongements du métro, tous les programmes qui étaient nécessaires à la communauté urbaine, on n'avait pas d'argent à mettre dans des priorités que l'on considérait comme absolument étrangères aux besoins les plus immédiats et les plus essentiels de la population.

Je vais vous présenter rapidement la ville de Montréal-Nord, en supposant que la plupart d'entre vous la connaissez passablement bien, bien qu'elle agisse habituellement avec un profil plutôt retenu. C'est la cinquième ville de la province, je vous le disais. Il y a 35 000 foyers à Montréal-Nord. Nous avons une évaluation de 1 800 000 000 \$ et l'industrie y représente 20 %; 50 % de notre rôle d'évaluation est

constitué de maisons unifamiliales, de duplex et de triplex. Le transport en commun y est assuré chez nous par la société de transport depuis 1959.

Nous avons mené des enquêtes sans cesse tous les ans à l'occasion de notre recensement qui révèlent que de 17 % à 18 % de notre population prend le métro régulièrement, 55 % ne l'utilise qu'occasionnellement, tandis que le reste préfère l'auto, et pour cause.

Je vous rappellerai également, quand je parle de l'est, que la ville de Montréal-Nord se classait, lors du dernier recensement fédéral de 1981, au 27^e rang sur 28 municipalités de l'île de Montréal quant au salaire familial annuel moyen. La ville est bornée au sud-ouest par le quartier Saint-Michel, à l'ouest par le quartier Ahuntsic de la ville de Montréal, au sud-est par la ville de Saint-Léonard et à l'est par le quartier de Rivière-des-Prairies.

J'ai cru bon, M. le Président... Et on vous remercie de nous avoir invités parce qu'il aurait été presque impensable que votre commission ne juge pas à propos de nous inviter, car on est le moins au courant de ce qui s'est produit à Montréal-Nord en matière de prolongement du métro. On a cru bon de vous dresser un historique au travers duquel je vais passer très rapidement. Combien de fois notre métro a-t-il été voté? On ne s'en vient pas vous faire la preuve qu'on a besoin d'un métro, c'est devenu une vérité de La Palice. Quand vous aurez lu les résolutions qui ont été adoptées, vous allez vous demander comment il se fait que jamais il n'a été livré.

Avant d'aller plus loin, je devrais vous dire - on a quand même quelques minutes, même si on a commencé une minute en retard, M. le Président, j'espère - que, parmi les raisons qui ont contribué, et qu'on reconnaît être les vraies raisons, qu'on est obligé d'admettre, à retarder la réalisation du prolongement qui était voté pour chez nous dès 1970, il y a eu la priorité qui fut placée en 1970 sur la construction de la ligne 1, dans toute sa longueur, en prévision - je vous l'ai dit tantôt - de la tenue des Olympiques. La ligne 4 avait été faite en prévision d'Expo 67. Il y a eu ensuite de nombreux moratoires imposés par tous les gouvernements qui se sont succédé à Québec, qui ont au moins considérablement retardé la construction de certains prolongements. Il y a eu la crise économique du début des années quatre-vingt qui ne fut pas de nature à favoriser les projets d'envergure et il y a eu le débat sur la ligne 6 qui a permis à plusieurs de gagner une couple d'années.

Plus récemment encore, en 1985, alors que le gouvernement du temps - cela peut-être vous faire encore plaisir un peu - était favorable à l'extension du métro vers notre territoire, au point qu'à la page 34 de

notre mémoire vous allez voir même un projet de protocole qui avait été transmis à la communauté urbaine par l'ex-ministre des Transports, M. Tardif, à ce moment, des discussions survinrent entre Montréal et la banlieue au sujet de la ligne 7 vers Montréal-Nord et la ligne 5 vers Anjou. C'est là qu'on a découvert que la ville de Montréal était prête à faire la ligne 7 en partant de Jean-Talon vers Montréal-Nord, mais elle n'était pas tout à fait prête à la faire de Jean-Talon jusqu'au stade olympique, alors que la ville d'Anjou désirait avoir son prolongement de la ligne 5 vers chez elle, avec le résultat que le temps a passé, les élections ont eu lieu et le nouveau gouvernement a annoncé par la voie de son ministre des Transports la tenue de cette commission parlementaire.

Dès 1970, M. le Président, le 17 septembre 1970, et je veux mettre un accent particulier sur cette étape, il y a eu approbation par le comité exécutif, alors formé de sept représentants de la ville de Montréal et de cinq de la banlieue, d'un rapport du directeur du Bureau de transport métropolitain qui était chargé de bâtir le métro sous forme d'une brochure qui s'intitulait alors: **Le transport public... un bond en avant.** Cela devient presque un vieux souvenir, mais il n'est pas méchant de montrer ce qu'elle avait l'air, parce que sûrement que plusieurs ne l'ont pas vue. Cela a été publié en septembre 1970.

Dans ce projet, on retrouvait - vous verrez cela à la page 7 du mémoire - en première phase: prolongement de la ligne 1 vers l'est de la rue Frontenac à Beaugrand, vers l'ouest de la rue Atwater à Monk; b) ligne Saint-Léonard—Montréal-Nord—Rivière-des-Prairies; c) prolongement de la ligne 2 vers le nord-ouest, de Bonaventure à la rue Paré. Deuxième phase: prolongement de la ligne 2 de Paré à Bois-Franc et ligne transversale, de Victoria à Berri. Tout cela a été accepté par le comité exécutif du temps. Le 29 septembre 1970, en assemblée spéciale du conseil de la communauté, le tout était approuvé. Le conseil, le comité exécutif se faisait alors autoriser à préparer la réglementation nécessaire et à mettre le tout en branle.

Lorsque le tout a été soumis, un projet de 430 000 000 \$ - vous verrez cela à la page 14 de notre mémoire - on retrouve dans le règlement d'emprunt de 430 000 000 \$ les prolongements que je viens de vous énumérer. Pour les fins de notre discussion de cet après-midi, on repassera ensemble: a) prolongement de la ligne 1, on peut dire que tout cela est fait aujourd'hui; b) Montréal-Nord—Saint-Léonard, ça, ce n'est pas fait; c) prolongement de la ligne 2 vers le nord-ouest dans Saint-Laurent, c'est rendu à Côte Vertu, c'est fait; c) ligne transversale entre les deux branches de la

ligne 2 au nord du mont Royal, eh bien, ça, c'est la ligne qui est actuellement en construction, la 5, qui devait emprunter ce grand corridor et qui a été passée au travers comme une ligne absolument électorale par la ville de Montréal dans le temps. Elle part de Snowdon et elle va à Saint-Michel. Elle n'est pas terminée dans sa partie ouest. Elle fonctionne à titre de ligne à temps partiel - pas les fins de semaine, seulement le jour - pour son tronçon à peu près de Castelnau à Saint-Michel. Cela, alors, c'est fait. Il y avait ensuite une modification à la première résolution, amélioration aux ouvrages et équipements du réseau existant. C'est évident que chaque semaine on dépense des sommes considérables.

Le 12 septembre 1974, M. le Président, et cela fait partie d'une chronologie importante dont nous devons saisir votre commission, le Bureau de transport métropolitain est autorisé à procéder à un appel d'offres pour l'excavation de l'emplacement de la station Lionel-Groulx. Un peu plus tard, le 10 octobre, cela va de soi, le contrat est donné dans le temps pour l'excavation et c'est à ce moment-là que, dans un premier temps, on s'aperçoit que le comité exécutif du temps... Vous savez comment cela fonctionne dans une communauté urbaine comme la nôtre et avec un comité exécutif, une fois que les sommes sont mises à la disposition du comité exécutif, le comité exécutif s'en va avec cela et tant mieux si vous siégez là, vous pouvez surveiller de plus près vos intérêts; si vous n'y siégez pas, vous pouvez avoir un peu plus de difficulté. Il est arrivé... Je vous le dirai tout de suite pour la compréhension de ce que je viens de dire, moi, j'ai siégé de 1970 à 1974 et j'y suis revenu vers 1986. J'ai été absent un temps, par la force des choses, avec le résultat qu'on a bâti la ligne vers Saint-Laurent en parallèle avec la ligne 3 dont vous venez d'entendre parler, avec le résultat que la ligne Saint-Laurent a aujourd'hui de par sa clientèle des effets diminutifs sur la ligne 3, en plus de la poussière dont on peut se plaindre, comme vous avez pu l'entendre tantôt.

Il manquait un volet à notre mémoire, je l'ai ajouté de vive voix en vous parlant de la ligne 5 de Snowdon à Saint-Michel qui est de toute évidence une ligne... Dans le temps, on s'en souviendra, avant 1982, l'administration de Montréal avait des problèmes particuliers de transport en commun dans ce secteur et elle y a vu. Il est bon de vous rappeler également que le comité exécutif dans ces années-là n'était toujours formé que de sept représentants de la ville de Montréal et de cinq de la banlieue. Pour des gens de politique avisée comme vous l'êtes tous, je pense que vous aurez rapidement compris comment il se fait que des décisions de ce genre ont pu être

prises.

En mars 1981, la communauté urbaine avec ma seule dissidence, celle du conseil municipal qui m'accompagne d'ailleurs, dont certains étaient là, d'autres qui sont plus récents, donne son accord de principe au plan de Belval d'un réseau de transport intégré dans l'île qui prévoit notamment la construction d'une ligne 6. La ville de Montréal-Nord s'y est opposée pour des raisons qu'on vous énumère en partie seulement, à la page 17, et dont je vous ferai grâce de la lecture. Les événements, je pense, ont prouvé que ce plan s'avérait beaucoup plus chimérique qu'irréaliste et moins utile qu'on n'aurait pu le croire dans le temps avec bonne foi dans plusieurs milieux.

En 1982, il y a la réforme des structures de la communauté avec l'insertion du principe des commissions, des commissions permanentes de la communauté dont une sur le transport en commun et c'est là que la discussion sur Montréal-Nord renaît. Elle reprend de la vigueur. En septembre 1983, la commission permanente du transport en commun présidée par le conseiller Sigouin de Montréal, prend connaissance du rapport d'un comité ad hoc formé précédemment par l'exécutif de la communauté et vote en faveur d'une ligne de métro souterraine dans un corridor sud-nord partant de la station de métro Pie IX de la ligne 1 vers la municipalité de Montréal-Nord en traversant celle de Montréal et de Saint-Léonard, qui était une ligne 7 qui va revenir tantôt dans des résolutions, je vous fais grâce de cela, mais cette ligne 7, pour les fins du débat, était sur une longueur de 11,7 kilomètres et comportait quatre stations dans Montréal, quatre dans Saint-Léonard et quatre dans Montréal-Nord. On reviendra tantôt sur une solution que nous suggérons aujourd'hui de 5 plutôt que 7. Je pense bien qu'on parviendra à se comprendre.

Ces débats à la commission permanente se poursuivent sur une plus longue période parce que le comité ad hoc est élargi, mais la commission permanente en vient à une conclusion à peu près semblable en ajoutant quelques atouts politiques comme une extension vers Pointe-aux-Trembles probable, pensable, qui pouvait être mise à l'étude pour tâcher d'un peu couvrir l'ensemble du territoire et donner un peu de vigueur, comme je le disais tantôt, à la partie est de l'île.

(17 heures)

Tous les rapports de ces comités et de cette commission permanente ont été approuvés par le conseil de la communauté. Le 6 octobre 1983 - je suis à la page 23, mesdames et messieurs, M. le Président - le comité exécutif - je viens de parler de cette affaire - a élargi le mandat du premier comité ad hoc, mais on s'apercevra plus

tard, vers la page 27, que le deuxième rapport du comité ad hoc a reçu la même sanction, la même approbation des élus de la communauté.

Les décisions auxquelles les élus de la communauté en sont venus au cours de tous ces débats font aujourd'hui partie de ce qu'on appelle le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal. On doit donc considérer qu'à partir de ces moments, en 1983 et 1984, le projet de métro vers Montréal-Nord faisait un autre petit pas très lent vers l'avant.

Printemps 1987, à la faveur de l'annonce de cette commission parlementaire, le débat se ravive et le comité exécutif de la communauté urbaine devant présenter un mémoire à cette commission forme un comité multidisciplinaire impressionnant de plus de 20 personnes, comité d'orientation sur le transport en commun. Juillet 1987, ce rapport est produit, et c'est ce qui m'amène à faire un petit addenda, comme vous l'avez sûrement reçu, à ce moment-là, le rapport de ce comité proposait le prolongement de la ligne 5 vers Montréal-Nord une fois de plus. Mais mon addenda dit que nous continuons de donner notre appui au mémoire de la communauté même si ce pépin s'est produit alors que notre mémoire était déjà rendu devant votre commission. Nous en faisons quand même tout de suite mention par loyauté envers tous les gens concernés.

La même vérité au travers de toutes ces années de la présence d'un bassin de population important, le seul à ne pas être encore desservi sur l'ensemble du territoire de l'île par un transport rapide Montréal-Nord, Saint-Léonard et Rivière-des-Prairies, a quand même continué de prévaloir au travers de toute espèce de comités qui ont pu être formés et qui ont pu produire des rapports. Et on comprend pourquoi si on se reporte maintenant à la page 29 du mémoire, M. le Président. Si vous jetez un regard sur la carte de densité de la population qui est jointe à ce mémoire, je pense que je n'ai pas besoin de faire de dessin à personne pour établir que, dans l'est de Montréal, dans le nord-est de Montréal, il n'y a absolument aucune forme de transport rapide et, si vous regardez cette carte, vous allez vous apercevoir, en regardant du côté ouest, en commençant par le côté ouest, que vous avez le métro qui va vers Saint-Laurent; ça, c'est la ligne noire en foncé vers les 94 300 et 156 000 de population. Vous avez juste à côté, en parallèle, en pointillé noir, la ligne 3 dont vous avez entendu parler tantôt. Un peu plus loin, vous avez la ligne 2. Vous avez, au sud de la carte, au bas de la carte, la ligne qui va jusque dans l'est, la ligne de métro numéro 1, et au centre vous avez la ligne 5, qui est indiquée comme allant vers Anjou, mais qui ne se rend pas là, qui se rend au boulevard Saint-Michel; cette ligne 5

part à Snowdon et se rend à Saint-Michel. Vous regardez vers le nord et l'évidence même s'établit.

Vous savez, ces petits points noirs sur cette carte de densité de population représentent chacun 100 personnes et les chiffres que vous avez là, je puis vous attester qu'ils ont été comptés en bonne et due forme. Ce n'est pas facile, en bonne et due forme, et la population qui est indiquée dans les cercles qui apparaissent sur cette carte de densité de population est réelle et correspond au nombre de points indiqués là, montrés là par le service de planification de la Communauté urbaine de Montréal.

La communauté, quand vous regardez cette carte, il faut se souvenir qu'elle offrait déjà, dès 1984, 32 kilomètres de métro et 53,6 kilomètres de service de train, pour un total de 85,6 kilomètres de service de transport rapide à l'ouest du boulevard Saint-Laurent, tandis qu'à l'est de Saint-Laurent on pouvait compter sur 28,8 kilomètres de métro en incluant les 4,2 kilomètres vers Longueuil.

À cette même période, le service de planification de la Communauté urbaine de Montréal nous confirmait que le centre géographique de la communauté se situait aux environs de Blue Bonnets. La population de la communauté urbaine à ce moment atteignait 1 760 000 âmes. Il s'en trouvait près de 160 000 de plus dans le bloc est que dans le bloc ouest. Cette situation n'a aujourd'hui guère changé si on considère le développement. Quelques diminutions dans des villes comme Montréal-Nord, qui sont passées de 98 000 à 90 000 ou 91 000 de population, Saint-Léonard qui se maintient et le quartier de Rivière-des-Prairies avec quelque 40 000. Cela n'a aucunement changé les projections de population, c'est-à-dire l'établissement de la population qui apparaît à la page 29 du mémoire.

Je vous rappelais tantôt, et je ne le répéterai jamais assez, que la population totale de Saint-Léonard, Montréal-Nord et Rivière-des-Prairies forme quand même 21,5 % de la population de Montréal, si on établit cette dernière à 1 000 000. L'annuaire statistique des municipalités du Québec la mettait à 1 400 000 dans le rapport 1986.

L'accord technique, M. le Président, sur un choix parmi l'éventail d'options nous semblait réalisé jusqu'à ces dernières semaines autour du prolongement de la ligne 5 qui finit, à toutes fins utiles, prématurément, comme je viens de vous le dire, à la station Saint-Michel et Jean-Talon. Il importe de la compléter afin de lui permettre d'atteindre toute sa rentabilité parce que c'est une ligne présentement à temps partiel. Maintenant, quand la ligne 5 sera terminée à partir de Snowdon, il est bien évident que peut-être on pourra songer à ce moment à

ce qu'elle ne soit plus à temps partiel. La ville de Saint-Léonard, si cette ligne 5 était prolongée par son territoire jusque dans Montréal-Nord, trouverait également son compte puisque son territoire n'est présentement qu'à 1,2 kilomètre de l'actuel métro. Elle en serait remarquablement rapprochée.

Le Bureau de transport métropolitain, en 1970, lors de la présentation de la plaquette à laquelle je faisais allusion tantôt, rappelait que les raisons qui motivaient le choix des circuits, des prolongements dans le temps, c'était le nombre total d'usagers du transport pour chacun des prolongements, le nombre de passagers par pied linéaire de tunnel, le coût de construction d'exploitation par passager, la rentabilité exprimée par le coût par nouveau passager du métro. Ces quatre facteurs, selon le Bureau de transport métropolitain dans le temps, déterminent l'ordre d'exécution des travaux. Ils découlent des calculs basés sur les populations prévues en 1981. En utilisant comme base de calcul les populations prévues en 1981, les quatre facteurs varient proportionnellement, mais l'ordre des priorités reste le même. À notre point de vue, ce texte conserve, M. le Président, toute son actualité par rapport au prolongement qui fait l'objet du présent document.

Ne semble-t-il pas ironique de vous rappeler que dans un rapport daté du 10 novembre 1971, intitulé "Programme des travaux du métro", le directeur d'alors, M. Gérard Gascon, soumettait un échéancier des travaux - que vous allez retrouver à la page 32, M. le Président - où on indique que le début des travaux pour la construction des stations Forest et Charlevoix sera le 6 juin 1974, Robert et Couture, dans Saint-Léonard, le 27 juin 1974, alors que le métro n'est même pas rendu chez nous et n'est même pas orienté vers chez nous? On y indique le début de la construction de la station Du Collège dans Saint-Laurent, où le métro est maintenant rendu, comme étant postérieur au début de la construction des travaux à Montréal-Nord. Le 29 août 1974 pour la station Du Collège - je n'en prends qu'une dans Saint-Laurent - alors que, chez nous, cela devrait commencer le 6 juin 1974.

Enfin, pour démontrer comment nous avons parfois pu passer proche - j'y faisais allusion tantôt - vous trouverez à la page 34 de notre mémoire un texte soumis à l'exécutif de la communauté urbaine en janvier 1985 par l'ex-ministre des Transports, M. Tardif, une espèce de texte, une proposition de protocole d'entente pour le métro vers Montréal-Nord. Je pense que cela suffit pour indiquer qu'au travers de toutes les années jamais nous n'avons fait défaut de résister à l'analyse quant à nos besoins et quant à la justification d'une ligne vers le nord-est.

J'en arrive maintenant - je passerai

rapidement sur ce chapitre, même si cela nous a paru important au cours des années - à la participation financière des villes de la CUM depuis leur entrée dans le club du transport en commun, en particulier la participation des villes de l'est. Je vous rappellerai, dans les grandes lignes, que les villes de l'est ont contribué à 12 % des 1 500 000 000 \$ qui ont été payés par l'ensemble des villes de la communauté, y compris Montréal, tant pour les déficits d'exploitation que pour les immobilisations du premier et du deuxième métro depuis 1967. Alors, sur cette période de 1967 à 1987, 12 % de la contribution est payée par les villes de l'est. Les villes de l'est ont quand même payé 25,27 % de la contribution des villes de la communauté. Cela vous donne une idée. Les villes de banlieue ont payé...

Combien était-ce? La contribution totale des villes de banlieue, 25,27 %. Elle représente près de 12 % de la contribution totale. C'est ce que je viens de vous dire, je m'excuse.

Je dois porter à votre attention que 68 % de ce montant va aux déficits d'exploitation et 32 % vers les immobilisations. Cela veut dire, si vous les séparez... Prenons le cas des villes de l'est. Je ne veux pas plaider la cause de toutes les villes de l'est, mais je pense que notre cas, nous l'avons dit dès le début, est apparenté au cas de l'est de Montréal. On ne peut pas passer sous silence qu'Anjou a payé 33 000 000 \$, presque 34 000 000 \$, pour les déficits et le métro, répartis, grosso modo, comme ceci: 22 500 000 \$ pour les déficits et 10 500 000 \$ ou un peu plus pour le métro; Montréal-Est: 12 000 000 \$ pour les déficits, 5 000 000 \$ pour le métro, 18 000 000 \$ au total; Pointe-aux-Trembles, dans le temps où elle existait: 8 500 000 \$ pour les déficits, 4 000 000 \$ pour le métro, pour un total de 12 500 000 \$; Montréal-Nord: pratiquement 32 500 000 \$ pour les déficits, 15 247 000 \$ pour le métro, pour un total de 47 669 000 \$. Vous n'avez pas ce détail, je peux le fournir à la commission; j'ai simplement décortiqué les chiffres un peu plus vagues que je vous ai transmis dans le mémoire. Saint-Léonard: 37 000 000 \$ pour les déficits, 17 459 000 \$ pour le métro, pour un total de 54 500 000 \$. Ce qui veut dire que, pour les déficits, les cinq villes de l'est ont fourni 112 000 000 \$, pratiquement 113 000 000 \$, et, pour le métro, 53 132 000 \$, pour un grand total de 166 000 000 \$, ce qui fait les 12 % et plus dont je vous parlais tantôt et avec lesquels je me suis un peu mêlé.

Montréal-Nord et Saint-Léonard ensemble, les cinquième et sixième villes les plus peuplées, ont payé 102 211 000 \$, 69 500 000 \$ pour les déficits d'exploitation et 32 700 000 \$ pour les immobilisations. Je

voudrais transmettre cette copie, et peut-être quelques autres, à la commission pour être bien sûr que ces chiffres peuvent être authentifiés si le besoin s'en fait sentir.

Ce rappel de quelques chiffres, M. le Président, est ce sur quoi nous nous basons pour réclamer quand même, en cette circonstance assez historique, l'application d'une justice distributive pour corriger l'injustice distributive qui a prévalu dans notre cas depuis tant d'années.

(17 h 15)

Je vous rappellerai que la ville de Longueuil a participé, jusqu'à la fin de 1985, pour un total de 24 500 000 \$, au même titre que les villes de l'est que je viens de vous mentionner, et que son appartenance au club très sélect provenait du fait qu'elle était en partie desservie par des circuits de la commission de transport de l'époque sur son territoire; il y avait à peu près le quart du territoire qui était desservi. Il est à noter que, malgré sa contribution au même titre que les autres villes pendant quelques années, elle n'a tout de même pas encore payé près de 4 000 000 \$, 3 500 000 \$, qu'elle avait accepté de payer lors de la construction du tronçon de Longueuil avant Expo 67 et que c'est par ailleurs, nous, toutes les villes, qui l'avons payé. Je ne veux pas nécessairement lui jeter le blâme, mais cette affaire, que la ville de Longueuil n'ait pas encore payé sa première station et qui a donné lieu, vous le savez, à quel développement sur la rive sud, est assez étrange. Cette petite affaire nous amène à nous interroger sur les partages qui doivent prendre place en matière de transport en commun et sur la part additionnelle que certaines villes doivent assumer, ou sur la part qu'elles devaient assumer au cours des années. Je vous rappellerai que, dès 1984... Je reviendrai sur le cas de Longueuil dans quelques minutes. En voyant le nom de Longueuil, j'ai un peu devancé mon affaire.

Je suis à la page 42, pour votre indication, M. le Président. Dès 1984 on avait une idée du tableau général de la distribution des stations de métro sur le territoire de l'île. Il y en aura tantôt 65 au total. Il y en avait 55, soit de 90 % à 95 % du total, qui étaient situées sur le territoire de Montréal, 7 en banlieue et 3 qui étaient à cheval sur Montréal et sur la banlieue. Au cours de l'année qui s'achève, M. le Président, votre gouvernement a annoncé notamment, malgré le fait que la ville de Longueuil n'ait pas encore payé sa première station, votre gouvernement a annoncé des travaux de rénovation et de modernisation de la station de Longueuil pour 5 000 000 \$. Si ma mémoire est bonne, vous avez annoncé cela au Sommet de la Montérégie. Au même temps, M. le Président - vous trouverez cela à la page 42 - la communauté urbaine, le conseil de la communauté approuvait un

règlement d'emprunt qui avait été décrété par la société de transport pour effectuer des réparations urgentes de 3 500 000 \$ au tunnel qui coulait à Longueuil par suite de l'application d'abrasifs sur les voies de surface. Ces 3 500 000 \$, ajoutés aux 5 000 000 \$ de subventions que vous avez promis, aux 3 300 000 \$ qui ne sont pas payés, je pense bien que ce sont des choses à noter et à remarquer sans jeter la pierre à personne. Vous avez annoncé également, M. le Président, des travaux de rénovation et de construction, à toutes fins utiles, de la transformation d'une gare à Dorval en station intermodale de l'ordre d'une dizaine de millions. Vous avez annoncé des travaux d'amélioration et de modernisation de la voie du CP Montréal-Rigaud de l'ordre de quelques millions. Je pense que cela nous autorise à dire - au bas de la page 42 - qu'on ne se surprendra sûrement pas qu'il nous apparaisse tout à fait indiqué et normal que les prochains investissements d'importance puissent se faire dans le prolongement de la ligne 5 vers le nord-est avec tous les avantages qu'il comporte.

Dans nos recommandations, M. le Président, nous recommandons le prolongement de la ligne 5 vers le nord-est en disant qu'il s'impose de façon prioritaire. Maintenant que nous croyons avoir démontré, même si on a passé rapidement pour vous économiser du temps et ne pas vous exaspérer, qu'historiquement toutes les générations d'administrateurs de la Communauté urbaine de Montréal ont approuvé le principe, la faisabilité et l'opportunité d'un prolongement du métro vers Montréal-Nord, maintenant qu'on croit l'avoir établi, qu'il a reçu l'aval de tout le monde, qu'il a été établi qu'il a résisté à l'analyse - je vous l'ai dit tantôt - de tous les comités imaginables d'experts et de planificateurs, si on se tourne vers vous aujourd'hui, ce n'est pas comme envers un tribunal d'appel des décisions des élus de la communauté parce que nous disons quelque part dans notre mémoire que nous sommes d'accord sur le principe que ce sont les élus de la communauté qui doivent voter les orientations du réseau. Nous ne nous tournons pas vers vous comme un tribunal d'appel, nous faisons confiance à nos collègues de la communauté. La preuve, c'est qu'ils nous l'ont voté pendant 17 ans, le métro. Pourquoi devrions-nous aujourd'hui cesser de leur faire confiance? Il faut bien penser que les quatre ou cinq autres où ils vont le voter, ils vont encore voter de la même manière. Je pense que c'est important de le mentionner. Alors, on ne vous envisage pas, on ne vous regarde pas, on ne s'adresse pas à vous comme à un tribunal d'appel, mais on voudrait que, lorsque vous penserez de resserrer la ceinture, M. le Président, de couper les crédits, de vous retenir, on voudrait que vous

teniez compte qu'il y a encore des gens qui n'ont pas eu leur première voix au chapitre, alors que dans le même club il y en a, et cela ne fait pas si longtemps, qui vous demandent déjà d'avoir la parole pour la deuxième fois, quand il y en a qui n'ont pas encore parlé une première fois. Je peux vous dire une chose, M. le Président, ce n'est pas de gaieté de cœur que je suis ici aujourd'hui, cela me fait infiniment plaisir de vous voir tous avec les membres de mon conseil. Ce n'est pas de gaieté de cœur que je suis ici aujourd'hui parce que personnellement cela fait tellement longtemps que je parle du métro de Montréal-Nord qu'on a pu en arriver à penser que c'était un produit de l'imagination du maire de la place et un ballon politique. Cela a été voté par mes congénères, cela a été voté par mes collègues, cela a été reconnu comme une réalité et, ne serait-ce que pour venir faire le point aujourd'hui sur cette histoire, je pense que nous nous devons de l'écrire, aussi fastidieux que cela a pu sembler, nous nous devons de l'écrire et de vous la transmettre.

M. le Président, si on ajoute à la population 225 000 personnes du territoire visé par le prolongement de la ligne 5 le fait que des dizaines de milliers d'usagers additionnels, qui ne seront pas nécessairement tout à fait d'accord avec l'abstention de leur maire, viendront de Laval par suite de l'établissement d'une nouvelle tête de pont du métro, il est évident que la proposition est recevable financièrement et qu'elle vaut l'investissement. Je vous le demande: Comment pourrait-on justifier - à la page 44 - plus longtemps de nier à la population du nord-est le droit à un service rapide de ce transport en commun quand toutes les exigences de base sont satisfaites? Va-t-on attendre d'être obligé, M. le Président, comme c'est d'ailleurs déjà commencé, de renouveler les premiers métros pièce par pièce avant de compléter la grille originale? Les citoyens du nord-est, en plus de devoir toujours être servis en dernier, vont-ils devoir accepter d'être totalement privés sous prétexte que les coûts sont élevés? Ces mêmes citoyens n'ont jamais invoqué cet argument lorsqu'il s'est agi de contribuer à l'établissement du premier et du deuxième métro. Auraient-ils raison, vous demandais-je en boutade, à l'instar de cet ingénieur, voilà quelques années, avait-il raison l'ingénieur qui demandait: Est-ce qu'on ne serait pas mieux de commencer les prolongements du métro par les extrémités pour être bien sûr qu'il va aller où il doit aller?

D'autres grandes agglomérations à travers le monde, M. le Président, ont prouvé, ont fait la preuve qu'on n'arrête pas un réseau à mi-chemin. Le prolongement de la ligne 5 est une solution minimale qui recèle tout ce que l'on peut demander de prudence financière à la Communauté urbaine

de Montréal. Tantôt, j'imagine qu'à la faveur des questions sur la ligne 7 et sur le changement de 7 à 5 et de 5 à 7 on pourra se parler d'obligations financières et vous pourrez, à ce moment-là, M. le Président, mesdames et messieurs, mieux interpréter le choix pour la ligne 5 que nous faisons aujourd'hui par rapport à la ligne 7 parce qu'il est question de coûts, il est question de contraintes budgétaires, il est question de réalisme de notre part et on a fait notre bout de chemin.

Si on prend, en plus de réduire la longueur du projet que l'on réclame, la précaution de bâtir des stations qui ne seraient pas nécessairement du type cathédrale, comme cela a été habituellement la tradition dans Montréal - le prestige, cela coûte cher - mais d'un type fonctionnel à l'entretien moins coûteux, sans qu'elles fussent pour tout cela insuffisantes ou inconfortables, le prolongement peut être réalisé, M. le Président, à des coûts beaucoup moins élevés que ceux auxquels il a été fait allusion dans certaines interventions publiques au cours des dernières années.

J'en arrive, M. le Président, au financement. Je pense que je devrais vous dire avant d'arriver au financement, à la page 45, que la construction de ce tronçon servirait sûrement à soulager le boulevard Pie IX qui, comme vous devez le savoir, est toujours un bouchon parce que, nous, dans l'est, on n'a pas grand-chose, mais on n'a pas de boulevard Décarie non plus.

M. le Président, en matière de transport en commun, qui fait l'objet de notre deuxième recommandation, à notre point de vue - je vais essayer de m'en tenir particulièrement au texte - votre gouvernement devra dans ce domaine faciliter l'accès à de nouvelles et additionnelles sources de financement plutôt que de songer à diminuer sa participation ou à graduellement se retirer. Il doit apporter un nouveau leadership, non encore démontré au Québec, et qui ne devrait pas prendre la forme d'une tutelle élargie sur les communautés et les villes, comme c'est le cas présentement, parce que l'appui financier que le gouvernement apporte n'a rien de l'autonomie. Nous sommes devenus adultes et avons prouvé que nous étions capables d'assumer nos responsabilités en général. Vous conviendrez avec nous que l'administrateur élu n'est pas moins efficace et compétent du fait qu'il oeuvre au niveau municipal. C'est plutôt l'état de dépendance, tout à fait constitutionnel par-dessus le marché, des administrations locales et non leur incapacité qui donne l'impression parfois qu'elles quémandent constamment.

De là l'importance pour les administrations locales, et particulièrement par rapport au transport collectif, de pouvoir compter sur des sources de revenu

permanentes, statutaires, progressives, par-delà probablement le strict champ de l'impôt foncier, même s'il est bien occupé. Dès le moment où l'on reconnaît le transport en commun comme une responsabilité collective des villes, des communautés et des gouvernements, il faut que tout ce monde-là s'entende sur le financement. Vous faites beaucoup au gouvernement provincial depuis quelques années en matière de transport et j'espère que, comme nous, vous acceptez le principe qu'un métro c'est l'équivalent d'une autoroute à piétons.

Il faut donner au transport public une formule nouvelle et dynamique de financement et arrêter de donner l'impression qu'il n'est qu'un boulet au pied de la société. C'est cela l'impression qu'on a dans le public depuis quelques années; il n'y a pas seulement les grèves qui ont donné cette impression-là, le financement également, même si l'imagination populaire parfois en semble un peu plus éloignée. Le transport en commun, selon nous, est une infrastructure vitale, l'épine dorsale de l'organisation de notre vie urbaine, et un système efficace de transport constitue une contribution à la vie sociale et économique de nos villes et une garantie contre l'engorgement du centre-ville qui doit pouvoir toujours fonctionner à plein régime. On prie le gouvernement de ne pas hésiter à s'inspirer des recommandations du mémoire de la communauté urbaine, recommandations-chocs dans certains cas, et c'est pour cela que dans notre troisième aliéna on accorde notre appui au mémoire de la communauté urbaine en dépit de l'amendement qu'on a été appelé à apporter à la dernière minute par suite de changements dans des négociations et des discussions au niveau des maires et de l'exécutif.

On aurait dû vous faire une quatrième recommandation, celle de la mise en place dans l'attente d'une infrastructure comme celle-là, qui s'agit être dans ce cas-là de trois, quatre, cinq kilomètres - on ne considère pas que c'est la mer à boire - mais de la mise en place aussi de ce système des voies réservées et des réseaux express de transport de surface pour le temps où on n'est pas capable de satisfaire à plein les appétits si légitimes, si logiques et si justifiés soient-ils.

(17 h 30)

Nous ne sommes pas devant vous, M. le Président, pour préconiser des demi-mesures et promouvoir la crainte d'investir. On n'est pas contents que les crises économiques et les restrictions nous frappent toujours, nous, en plein front dans le nord-est. On n'est pas contents - je ne sais pas si cela dépend des vents - que de façon intercontinentale le développement aille toujours vers l'ouest. On n'aime pas trop cela et on essaie d'obtenir de vous des correctifs.

Nous ne sommes pas enclins à vous proposer de taxer, nous sommes plutôt enclins à vous proposer de taxer davantage certains secteurs qui ne le sont pas encore au chapitre du transport, ou de nous autoriser à le faire si, politiquement, vous trouvez la mesure trop risquée. C'est vous demander beaucoup, mais on le risque quand même. C'est en pleine connaissance de cause qu'on a donné notre consentement, notre appui au mémoire de la Communauté urbaine de Montréal. Quand on parle en particulier de l'essence - je suis bien d'accord avec vous qu'il y en a beaucoup, tout le monde va dire cela - quand on parle d'un versement en transport, comme il y a en France actuellement, en particulier, je pense que c'est une chose qui est pensable. Je crois que c'est une affaire acceptable, praticable, et c'est pour cela qu'à ce chapitre en particulier nous avons donné notre appui aux recommandations de la communauté urbaine de ce côté.

Nous prétendons que tout cela mis ensemble, cela pourrait être le point de départ d'une philosophie et d'un financement positifs, et mettre le point final à une période d'hésitation négative. On ne peut pas demander à un gouvernement libéral de marcher à reculons, on a l'impression que c'est beaucoup plus dynamique que cela. On ne peut pas demander d'étouffer le transport en commun et d'essayer d'investir dedans, je pense que c'est dynamique d'y penser et d'y croire.

La ville de Montréal-Nord n'hésite pas à croire que votre gouvernement, dans lequel elle a confiance, saura poser les actes nécessaires pour marquer une fois de plus sa confiance dans l'île comme l'un des principaux moteurs de l'économie du Québec et dans le transport collectif sur le territoire de la communauté urbaine comme outil privilégié de développement économique et d'épanouissement social.

M. le Président, je termine en vous disant que, dans ce mémoire, nous avons pensé plus réseau que simplement local, malgré l'impression que nous pouvons donner. Mais en pensant réseau, comme nous le disons quelque part, que vous l'appeliez comme vous voudrez, il y a toujours une ligne qui, irrémédiablement, doit être pensée en fonction du nord-est parce que c'est le seul bassin important qui n'est pas encore desservi. On a connu, en matière de transport en commun dans le nord-est, des années de misère, bien avant que vous soyez tous au gouvernement. Qu'on se rappelle les Lavai Transport et les Chambly Transport. On a toujours été, dans quelque domaine que ce soit, à cause sûrement de notre éloignement physique du centre-ville... Est-ce qu'on est congénitalement de travers? Est-ce qu'on est né à la mauvaise place? On a toujours eu un service de bout de ligne et ce qu'on

vous demande aujourd'hui, c'est d'être sur la ligne.

Merci, M. le Président, merci de votre patience. Je demeure à votre disposition s'il y a des questions.

Le Président (M. Rochefort): Je vous remercie, M. le maire, de votre présentation. À moins d'avis contraire des membres de la commission, chaque formation disposerait de quatre minutes pour les échanges. Évidemment, j'entends recevoir des suggestions de modification. Non?

M. Côté (Charlesbourg): On va commencer, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Oui, mais je veux savoir à quel moment je vous arrête, M. le ministre.

M. Garon: Si le ministre est convaincu, il n'a pas besoin de plus de quatre minutes.

Le Président (M. Rochefort): Allez-y! On vous fera signe à trente secondes de la fin.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, d'autant plus qu'il y a mon collègue de Sauvé qui désire intervenir aussi. Je pense que l'historique que vous avez dressé des péripéties de l'implantation du métro dans le nord-est est très bien traduit. J'aborderais immédiatement une question. Est-ce que vous éliminez irrémédiablement toute autre solution possible que le métro?

M. Ryan (Yves): Comme solution définitive, absolument. On les élimine parce qu'on considère qu'on y a droit et que ça s'impose de compléter la grille. Regardez la carte, M. le ministre, je pense que la preuve en a été faite tantôt et vous auriez encore plus de facilité parce que les couleurs sont plus vives lorsque l'organisme a plus d'argent pour préparer son mémoire. Si vous regardez la carte dans le mémoire de la communauté ce matin, vous verrez très bien qu'il y en a qui ont eu droit de parole deux fois, qui ont eu droit à des projets deux fois et qui en demandent même un troisième. Nous, nous n'avons strictement rien en matière de transport rapide. Est-ce que nous devons être considérés comme des citoyens de seconde classe? Je ne demande pas cela pour le prestige d'avoir un métro à Montréal-Nord. C'est un moyen de communication reconnu et nous considérons que c'est le seul qui puisse chez nous, et de façon souterraine, être utile et praticable à cause du territoire de notre ville et de son quadrillage, de sa construction et de son développement.

M. Côté (Charlesbourg): Deux autres questions. Ce matin, on a entendu la CUM.

Vous appuyez le mémoire que la CUM a déposé ce matin. Est-ce que la proposition que vous faites est conforme à ce moment-ci au schéma de la CUM ou si cela fait partie du travail qui reste à faire?

M. Ryan (Yves): M. le Président, je dois dire que le schéma d'aménagement de la CUM, qui vous était très bien traduit dans le mémoire de la CUM sur la carte à laquelle je viens de faire allusion, comporte la ligne 7. C'est une excellente question parce que la ligne 7 était un projet dans le rapport du comité ad hoc de 1984 de 300 000 000 \$, 296 300 000 \$. La ligne 5, son prolongement de Saint-Michel—Jean-Talon à Montréal-Nord, est un projet de 150 000 000 \$.

Alors, le mémoire de la CUM, ce matin, à la page 23, rappelait que les 450 000 000 \$ d'investissement qu'elle propose équivalaient à 70 % de moins d'investissement que ce qui s'est fait dans les 20 dernières années. Si on fait le compromis de la ligne 5, je vous dirai que c'est justement pour être en ligne avec les disponibilités de la communauté urbaine à ce chapitre, qui n'ont peut-être pas été précisées dans le mémoire de la communauté urbaine, question d'une certaine timidité de dernière minute, mais qui ont quand même fait l'objet de travaux du comité multidisciplinaire auquel j'ai fait allusion tantôt dans la présentation du mémoire et qui a donné lieu à une certaine correction de ma part quant à la dernière version du mémoire de la communauté urbaine.

M. Côté (Charlesbourg): Dois-je comprendre que, dans les 450 000 000 \$ revendiqués pour des immobilisations additionnelles au cours des dix prochaines années, parce qu'on n'a pas pu le savoir ce matin, est inclus ce que vous souhaitez?

M. Ryan (Yves): J'ai la conviction, M. le Président, M. le ministre, que le tronçon de ligne 5 que nous demandons ferait nécessairement partie des priorités que la CUM décidera d'établir en temps et lieu parce que, comme je vous l'ai dit tantôt, elle a toujours voté pour le métro de Montréal-Nord, bien qu'elle ait changé d'administrateurs. Que peut-on demander de mieux?

Je suis convaincu qu'étant donné que c'est un projet moins ambitieux, qui ne fait que 150 000 000 \$ plutôt que 300 000 000 \$, la CUM va se satisfaire et va accepter de l'inclure dans ses priorités à établir parce qu'il sera toujours possible tantôt, si le développement dans l'île de Montréal le justifie, de faire un autre tronçon de la ligne 5 jusqu'à la ligne 1, comme le prévoyait originellement la ligne 7.

M. Côté (Charlesbourg): Dans la mesure où le gouvernement reconnaîtrait l'enveloppe qui a été demandée ce matin pour les dix prochaines années de 1 100 000 000 \$, en tenant compte des 450 000 000 \$ d'immobilisations additionnelles qui font partie des 1 100 000 000 \$, et que le gouvernement disait oui pour les dix prochaines années, est-ce que vous considéreriez que le gouvernement aurait dit oui à votre projet?

M. Ryan (Yves): Je considérerais que le gouvernement est bien proche, mais j'insisterais, puisqu'il est un partenaire financier important - on espère qu'il va le demeurer - j'insisterais pour qu'il surveille la situation.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait nettement référence à la période de 1974-1984?

M. Ryan (Yves): De 1974 à 1984 où j'ai été absent du comité exécutif. Si vous me donniez votre parole aujourd'hui comme ministre que vous allez insister dans le temps, je vous dirais que je suis sûr.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne peux pas vous donner une parole qui va être sur plusieurs années, compte tenu du fait que vous connaissez le temps de passage des ministres des Transports qui est à peine de deux ans. C'est déjà une bonne moyenne que d'être là deux ans. Mais les réponses vont venir au début de l'année 1988 quant aux immobilisations.

Le Président (M. Rochefort): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Garon: J'écoutais votre dernière réponse, M. le maire et je me demandais comment vous ajustiez cela avec l'autonomie municipale. Vous avez demandé la tutelle du ministre.

M. Ryan (Yves): J'ai bien dit, M. le Président, que je m'adressais à un partenaire financier important qui a toujours prétendu avoir son mot à dire. Nous n'avons jamais nié ce droit du gouvernement de dire son mot. Nous l'avons parfois contesté lorsque ce mot se place à coups de moratoires. Mais cela ne nie pas le principe que les orientations soient votées par les élus locaux; je pense que c'est un principe admis universellement. J'ai pris la peine de rendre hommage à tous mes collègues tantôt qui ont toujours reconnu le bien-fondé d'une ligne vers Montréal-Nord. C'est l'économie qui nous a enfargés. Ce sont les changements de gouvernement qui nous ont enfargés. Ce sont les difficultés temporaires que nous avons

eues qui nous ont enfargés et ce sont surtout... Je vous ai bien parlé tantôt du comité exécutif qui dispose à un moment donné de l'argent. Je vous avoue que j'ai beaucoup appris depuis ce temps. Le comité exécutif, à un moment donné, à mon point de vue, ne devrait pas avoir la liberté de modifier des résolutions, des règlements d'emprunt lorsqu'il dépense les choses. Il n'a pas modifié, il a simplement modifié l'ordre de réalisation.

Alors, quand vous aviez un comité exécutif formé de sept de Montréal et de cinq, s'il y avait eu un gouvernement à ce moment-là pour dire: Votre affaire dans le bout de Snowdon, on comprend bien, Montréal, que c'est bon pour vos élections, mais, si vous voulez nous autres qu'on participe dans le partage à 100 % des immobilisations, qu'on paie à 100 % les immobilisations, vous allez vous occuper des gens dans le nord qui n'ont absolument rien, quand vous allez gaver les autres qui en ont moins besoin et qui sont moins nombreux... Cela, je pense que c'est là une intervention en faveur de l'application de la justice distributive qu'on ne pourra jamais nier à un gouvernement qui est un partenaire aussi important au point de vue financier.

M. Garon: M. le Président, je regardais justement l'introduction du mémoire de la communauté urbaine. On dit: "Rappelons également le principe maintes fois mis de l'avant du respect de l'autonomie municipale qui doit accompagner le pouvoir de subventionner du gouvernement." C'est à cela que je pensais. Je suis content de voir que vous voyez que l'autonomie municipale n'est pas un principe absolu.

Maintenant, j'aimerais vous demander comment vous voyez cela. Vous avez entendu des mémoires. Tout à l'heure, il y avait Laval, appuyé par un député de l'île, qui demandait un pont dans l'est reliant l'autoroute 25 nord à Laval. il disait que ça réglerait le problème parce qu'il y aurait moins de monde qui passerait, que cela réglerait le problème de l'achalandage de façon prioritaire, que c'étaient les routes de périphérie qui régleraient le problème. Ensuite, cela a été le groupe de Deux-Montagnes, appuyé par le député de Deux-Montagnes, qui dit que c'est le train de banlieue qui est important parce qu'il réglerait votre problème, les gens s'en iraient vers l'ouest.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Garon: Alors, moi, je me demande, simplement pour vous... Le député de Sauvé n'a pas encore parlé. Il va donner un appui local aussi et le ministre va être pris avec tous ces appuis locaux. Mais j'aimerais savoir de vous quelle priorité... Je ne veux pas vous

mettre mal à l'aise puisque vous êtes maire de Montréal-Nord, mais vous, dans cet ensemble de demandes... à moins que le ministre n'ait beaucoup d'argent, parce que le nouveau président du Conseil du trésor nous disait qu'en 1986 il y avait des problèmes; il paraît qu'en 1987 il n'y en a plus. Alors, peut-être qu'il a de l'argent pour satisfaire toutes les demandes. Mais, vous, dans votre esprit, dans la perspective du transport en commun, qu'est-ce qui devrait être privilégié dans tout cela?

M. Ryan (Yves): Je voudrais m'abstenir de commenter le mémoire de la ville de Laval parce que je n'en ai pas pris connaissance. J'ai entendu quelques remarques du collègue de Laval tantôt. Quant au pont, je peux vous dire l'effet immédiat qu'on voit sur un pont chez nous. Cela n'a absolument rien à voir avec notre transport en commun plus que ça. Ça soulagerait le boulevard Pie IX, et nos boulevards, et notre circulation locale. C'est la première constatation qu'on fait, nous, de la possibilité de la construction d'un pont pour lequel il s'exerce actuellement beaucoup de pressions. J'ai noté par contre son manque d'intérêt pour le métro, je le comprends, il connaît la facture qui est au bout. Il a toujours eu cette attitude depuis quelques années. Cela n'empêche pas les gens de Laval de se servir du métro de façon quand même assez notoire. Ils paient un transport à Laval et ils embarquent sur le nôtre. Et, maintenant, avec la carte, ils sont beaucoup plus favorisés. Ils sont même favorisés par le fait que cette carte facilite les choses plus qu'avant.
(17 h 45)

Quant à la ligne 3, cela pourrait faire l'objet d'un débat. J'ai simplement mentionné dans notre mémoire, je l'ai mentionné plutôt de vive voix tantôt, que, si on avait eu le métro, on n'aurait probablement pas eu le plaisir d'être devant vous pour une autre considération que de parler d'argent et de financement du transport en commun. On ne serait sûrement pas venu vous demander un train par-dessus le marché. Quand vous regardez dans l'ouest et quand on pense aux propositions qui ont cours, parfois, d'allonger la ligne 2 ouest de Côte Vertu à Bois-Franc parce qu'elle permettrait d'absorber tout le trafic ouest, y compris celui du train de Deux-Montagnes, et de l'acheminer dans le métro ligne 2 ouest, celui qui va à Saint-Laurent, cela met en cause la rénovation, la transformation de la ligne 3, le train de la gare centrale à ma Baie, à Deux-Montagnes, qui est censé venir à bout de souffler, sous toute forme, en 1992. Ce train, il n'était pas question de sa transformation dans le temps où on votait le métro du nord-est, en 1970; il avait encore 22 ans de vie. Jamais quelqu'un ne pense si longtemps d'avance.

Aujourd'hui, c'est l'abolement général. C'est cela que j'appelle une deuxième voix au chapitre, c'est d'avoir un métro et un train en parallèle. Des considérations sur le train, cela peut donner lieu à de nombreux débats sans pour tout cela jeter la pierre à ceux qui le demandent et qui le désirent. À un moment donné, dans l'établissement des priorités, cela va devenir drôlement corsé et important.

Le Président (M. Rochefort): Messieurs de la commission, chacune des deux formations politiques a utilisé à peu près le même temps pour des discussions. Toutefois, compte tenu de l'heure, on ne pourra pas, de toute façon entreprendre l'étude d'un nouveau mémoire. Oui, vous voulez entreprendre une étude? Donc, je n'ai rien dit. Sauf avis contraire, le temps accordé à chacune des formations politiques serait expiré.

M. Côté (Charlesbourg): ...

Le Président (M. Rochefort): Je veux bien, M. le ministre. Il est 17 h 48, je veux bien. Il y a le député de Sauvé, le député de Lafontaine et la députée de Maisonneuve qui ont demandé à prendre part à nos travaux. J'allais vous proposer qu'on prenne les douze minutes qui restent pour permettre aux membres de la commission qui veulent discuter avec les gens de Montréal-Nord de le faire et qu'on poursuive, à 20 heures, avec le CIT de Deux-Montagnes, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Combien de mémoires aurons-nous ce soir?

Le Président (M. Rochefort): Il reste le CIT de Deux-Montagnes, Transport 2000, la ville de Mirabel et le Comité des usagers de la ligne 3 Montréal—Deux-Montagnes. Écoutez, je demande simplement une indication des membres de la commission que je vais tenter d'appliquer.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je pense qu'on pourrait permettre une question au député de Sauvé compte tenu de son implication au niveau de son comté, une question à l'Opposition et, ensuite, procéder avec le prochain mémoire.

Le Président (M. Rochefort): Parfait! Cela va? J'ai le consentement des membres de la commission? M. le député de Sauvé, pour une question.

M. Parent (Sauvé): Très rapidement, M. le Président. Je ne poserai peut-être même pas de question au maire de Montréal-Nord. D'abord, je veux remercier le maire de Montréal-Nord et le féliciter d'être venu présenter à cette commission les

préoccupations des citoyens de sa ville, des citoyens du comté de Sauvé et du comté de Bourassa. Le portrait qu'il a dressé devant les membres de cette commission parlementaire dans le but de les éclairer sur la problématique du transport en commun dans le nord-est de Montréal, c'est de la plus pure vérité. Cela a été reconnu par toutes les couches de la population et par les gouvernements précédents. Le gouvernement qui nous a précédés a reconnu la nécessité d'avoir un métro à Montréal-Nord. Il s'est même vanté, à un certain moment, de posséder les sommes nécessaires pour le réaliser. M. le maire, je pense que vous nous avez brossé un tableau assez éloquent de la situation malheureuse vécue par les gens de Montréal-Nord depuis que l'on parle de la construction du métro à la Communauté urbaine de Montréal.

Une chose m'inquiète, M. le maire, par exemple.. Tout à l'heure, lors de votre discussion avec le ministre des Transports, il vous posait une question: Si le gouvernement actuel répondait favorablement - c'est toujours hypothétique - aux demandes de la communauté urbaine, M. le maire, quelles sont les assurances que la communauté urbaine va vous renvoyer l'ascenseur? Vous nous avez dit d'une façon bien élocuente, bien claire, bien nette et bien précise, en pesant bien les mots, qu'on s'était fait jouer, non pas vous, mais nous tous, les citoyens de Montréal-Nord. C'est une question que je veux vous poser dans un premier temps.

Dans un deuxième temps, le député de Lévis, tout à l'heure, parlait de l'intervention du maire de Laval qui nous disait qu'avec l'aménagement d'un pont dans le prolongement de la 440 qui communiquerait avec la voie du tunnel Hippolyte-Lafontaine on diminuerait le flot de la circulation automobile dans Montréal-Nord. C'est vrai qu'on allégerait peut-être le boulevard Pie IX, mais ce que je veux faire remarquer aux membres de la commission, c'est qu'avant d'amener un surplus de population sur l'île de Montréal il faut quand même penser à se donner des infrastructures d'accueil. Comme infrastructures d'accueil, je pense que le métro à Montréal-Nord... Si jamais ce pont qui enjambrerait la rivière des Prairies venait à se réaliser, il ne faut pas s'imaginer que l'île de Montréal actuellement n'a pas les artères de communications adéquates pour recevoir ce flot de population. Donc, il faudrait absolument penser à de vastes espaces de stationnement et à une tête de métro pour accueillir les gens qui viendraient travailler à Montréal. Ce sont les deux inquiétudes qui me viennent à l'esprit à la suite de la présentation du maire de Montréal-Nord.

M. le maire de Montréal-Nord, je vous ai trouvé très généreux tout à l'heure lorsque vous nous avez dit que la plus grande

réalisation qu'on avait eue dans l'est de Montréal n'était pas le parc olympique, mais le jardin botanique. Mais la plus grande vertu des citoyens de l'est de Montréal, M. le maire, a été la résignation parce qu'on a toujours été traité en parent pauvre: Fermeture de Dominion Textile, fermeture de Canadian Vickers en partie, fermeture des usines Angus, fermeture d'une grande partie des usines pétrolières dans l'est de Montréal, ce qui a amené du chômage et une détérioration du tissu humain dans l'est et dans le nord-est de Montréal. M. le maire, je peux vous dire que vous avez l'appui du député de Sauvé dans vos demandes.

Étant donné le peu de temps qui nous reste - je sais que mon collègue de Lafontaine veut intervenir - je veux vous remercier, M. le maire, de votre cohérence et de votre ténacité parce que depuis X nombre d'années, je vous vois défendre le métro et vous êtes l'artisan du métro de Montréal-Nord. Messieurs et mesdames les membres de la commission, si on veut un métro à Montréal-Nord, comme le disait M. le maire, ce n'est pas une question de prestige, c'est une question de traiter d'une façon égale, d'une façon honnête, d'une façon respectueuse une partie importante de la population de Montréal de la même façon que l'on traite les gens des périphéries ouest et sud de Montréal. Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Je vous remercie, M. le député. Mme la députée de Maisonneuve, pour une...

Une voix: ...le maire.

Mme Harel: Il n'y a pas de question.

Une voix: il a juste des commentaires.

Le Président (M. Rochefort): Vous avez une réaction, M. le maire.

M. Ryan (Yves): Vous avez une question. Laquelle exactement?

Une voix: Il n'en avait pas.

M. Ryan (Yves): Il y en avait une. Au début de votre...

M. Parent (Sauvé): Je vous ai demandé, M. le maire, quels étaient les moyens que vous possédiez et...

M. Ryan (Yves): Oui.

M. Parent (Sauvé): ...quelle a été la foi que vous aviez envers vos collègues de la communauté urbaine.

M. Ryan (Yves): C'est cela, M. le

Président. Je fais un autre acte de foi aujourd'hui. Je vous le dis. Ils ne peuvent pas aller au point de ne pas voter encore en faveur. C'est impossible. Ils ne l'ont jamais fait. Comment pourrais-je commencer aujourd'hui à leur prêter des intentions? Je demeure convaincu et je fais un acte de foi. C'est au niveau de l'exécutif que les virages se sont produits au travers des années. Nous n'avons plus aujourd'hui un exécutif formé de sept contre cinq. C'est différent. La trame est différente. Récemment, un comité technique - je vous en parlais plutôt dans le mémoire, cela a d'ailleurs été l'objet d'une correction - avait fait un consensus dans un comité d'orientation qui a siégé plusieurs mois sur le prolongement de la ligne 5. Comment la communauté pourrait-elle vraiment revenir sur cette question d'une façon différente? Je fais publiquement un acte de foi qu'ils continueront de voter pour le métro comme ils l'ont toujours fait. Ce n'est pas nécessairement la faute des membres individuels du conseil de la communauté si leurs volontés n'ont pas été tout à fait exécutées.

Le Président (M. Rochefort): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Merci, M. le Président.

M. le maire et votre conseil exécutif, je considère que votre mémoire constitue une contribution absolument fondamentale à la compréhension des enjeux présentement en matière de financement de transport en commun à Montréal. J'apprécie et je suis presque étonnée, bien au contraire, non pas de votre résignation, mais de votre sérénité et de votre détermination. Parmi les éléments d'information que je retiens, je vous les cite à nouveau, c'est celui où vous nous disiez au tout début de votre mémoire... Je posais la question à la communauté urbaine ce matin, mais à cause du peu de temps à notre disposition, je n'avais pas pu obtenir réponse, à savoir 85,6 kilomètres de transport collectif des personnes à l'ouest de la rue Saint-Laurent et 28,8 kilomètres à l'est de la rue Saint-Laurent. Si on veut avoir un portrait plus éloquent, je pense que seuls ces chiffres militent vraiment en faveur de la compréhension de la situation actuelle que vivent les populations sur le territoire métropolitain.

Alors, vous savez, en vous écoutant, cela me rappelait presque des pans entiers de ma vie de députée et comme présidente du caucus de Montréal pendant bien des années. Je me rappelais cette fameuse querelle du fer et du pneu. Vous vous rappelez La Fontaine, "Le pot de terre et le pot de fer". C'était une querelle qui en était une quand même assez importante; vous avez cité M. Tardif qui disait: C'est fer sur fer au c'est laisser faire. Quel est votre

point de vue là-dessus?

M. Ryan (Yves): Dans le temps, on avait même fait accepter le principe au comité exécutif de la communauté urbaine: fer sur fer. Le fer sur fer, aujourd'hui, d'après ce qu'on a pu retenir de certaines recherches et des rapports qu'on a eus... Je suis allé moi-même en visiter, je me souviens d'en avoir visité un à Munich, ce n'est pas tellement bruyant. C'était la crainte du bruit, mais les technologies se sont développées et le fer sur fer fait moins peur.

Quant à la possibilité de l'exporter, il y a beaucoup de fer sur fer dans le monde. C'est l'argument qui était invoqué dans le temps, que cela pourrait nous faire un tremplin pour l'exportation. Je pense que ce serait plus compliqué au point de vue de l'entretien de la part de la société de transport qui serait obligée de s'équiper des ateliers nécessaires si vous aviez... À Paris, ils l'ont, c'est plus gros. Ils en ont, ils en transforment au fer et ils en transforment aux pneus, mais ils ont les ateliers nécessaires. Nous, je pense bien que cela compliquerait l'existence de l'entretien parce que les gens seraient obligés d'avoir les ateliers pour cela. C'est surtout la grande difficulté.

Le Président (M. Rochefort): Sur ce, je vous remercie. Brièvement, le mot de la fin, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci pour cet exposé très brillant qui trace un historique, avec documents à l'appui, du dossier. Cela fait partie de l'ensemble des décisions que nous aurons à prendre, mais j'ai compris que, dans la mesure où le gouvernement dirait oui à la proposition de la CUM de ce matin, au cours des dix prochaines années, l'espoir est au bout du tunnel pour autant qu'il reste encore suffisamment de gardiens pour garder intact le message.

Le Président (M. Rochefort): Merci. M. le député de Lévis, brièvement.

M. Garon: Alors, M. le Président, je voudrais remercier le maire de Montréal-Nord et sa délégation. J'ai constaté qu'ils faisaient un acte de foi. J'ai l'impression qu'il faudrait aussi qu'ils fassent un acte d'espérance et qu'ils espèrent que les autres fassent aussi des actes de charité pour que...

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Ryan (Yves): Si je reste là encore une secousse et que je n'ai pas plus de résultats, je vais être obligé de faire un acte de contrition!

Une voix: Un acte d'humilité.

M. Garon: Je peux vous dire que c'est la première fois que je vous entendais parler en commission parlementaire ou en quelque endroit que ce soit et je vous ai trouvé très convaincant. Je vous remercie.

Le Président (M. Rochefort): M. le maire, un petit mot de la fin?

M. Ryan (Yves): Je vous remercie, M. le Président, Mmes et MM. les membres et M. le ministre, de votre condescendance et de l'attention que vous avez apportée à notre mémoire. Je vous demanderais d'assurer la continuité et j'ai plein espoir dans nos institutions parlementaires, y compris la vôtre.
(18 heures)

Le Président (M. Rochefort): Nous vous remercions de votre participation à nos travaux. À la suite d'une entente intervenue entre les membres de la commission, j'inviterais immédiatement les représentants du CIT de Deux-Montagnes à prendre place à la table des témoins. Les membres de la commission, toutefois...

À l'ordre, s'il vous plaît!

Je demanderais aux membres de la commission de reprendre leur siège et de permettre aux représentants du Conseil intermunicipal de transport de Deux-Montagnes de prendre place à la table des témoins. Sans plus tarder, je vous souhaite la bienvenue parmi nous. Je vous demanderais de vous présenter de même que de présenter les personnes qui vous accompagnent pour l'information des membres de la commission et, par la suite, d'utiliser une période d'au plus vingt minutes pour nous présenter votre position.

Conseil intermunicipal de transport de Deux-Montagnes

M. Prévost (Jean): Merci, M. le Président. Je me nomme Jean Prévost, président du Conseil intermunicipal de transport de Deux-Montagnes; mon vice-président, M. Jean-Pierre Brunet; le préfet de la MRC de Deux-Montagnes, Me Guy Bélisle.

Après avoir écouté les trois dernières présentations, je dois mentionner que nous sommes des bébés dans cela parce que nous sommes des retombées de la loi 46. C'est seulement depuis septembre 1985 que nous fonctionnons comme groupe. Je dois vous avouer qu'on apprend beaucoup et rapidement lorsqu'on commence à s'impliquer dans le transport en commun.

J'aimerais mentionner que nous sommes heureux de l'initiative du ministère des Transports du gouvernement du Québec de procéder à une consultation visant à bonifier

les services de transport en commun dans la région de Montréal et plus spécialement la ligne de train de banlieue Montréal—Deux-Montagnes. Le Conseil intermunicipal de transport de Deux-Montagnes, en collaboration avec la municipalité régionale de comté de Deux-Montagnes, la Commission industrielle de Mirabel-Sud, la Chambre de commerce Saint-Eustache—Deux-Montagnes, désire vous communiquer ses observations.

Je vais passer assez vite parce que je crois que tous les membres lisent attentivement chacun des mémoires et en prennent connaissance avant qu'on arrive. Je vois aussi, M. le ministre, que vous en avez pris connaissance parce que j'ai vu, par vos réponses tout à l'heure, que déjà vous avez répondu en bonne partie aux demandes que nous avons dans notre mémoire. Vu qu'on croit qu'on va beaucoup attirer l'attention, si on peut écourter notre présentation pour vous donner la chance de récupérer le temps perdu, on va essayer d'aller le plus vite possible aux conclusions.

Vous avez mentionné quelques points, je dois cependant les présenter, vu notre mémoire. Je dirais ceci. À la fin des années soixante, le gouvernement fédéral cessa de subventionner les compagnies de chemin de fer pour leurs services de trains de banlieue situés dans les zones urbaines de Toronto et de Montréal. À partir de ce moment et jusqu'en 1982, pour la région de Montréal, le CN et le CP ont progressivement arrêté tous les investissements en infrastructures et en matériel roulant. De plus, ils ont progressivement augmenté les tarifs et diminué le service, ce qui entraîna une baisse de l'achalandage de plus en plus marquée. Deux des cinq lignes ont été abandonnées en 1979 et je peux énumérer davantage. On a mentionné des montants d'investissement, comme M. le ministre a mentionné, 70 000 000 \$, 47 500 000 \$ et 10 000 000 \$, un total de 127 500 000 \$. Je résume cela en disant qu'à ce jour une somme de près de 75 000 000 \$ au fédéral et au provincial a été investie dans le programme de modernisation de la ligne CP-Rigaud alors que très peu des sommes disponibles ont été investies sur la ligne Deux-Montagnes.

Il convient de signaler que la ligne Montréal—Deux-Montagnes a toujours été la plus achalandée et que, malgré sa désuétude et les tarifs effarants, elle continue de garder son achalandage. Grâce à sa modernisation, on peut sûrement affirmer que la ligne Montréal—Deux-Montagnes ne pourra que doubler ou tripler son achalandage.

Le transport. Le système de transport constitue un des plus forts instruments gouvernementaux d'orientation du développement et de l'aménagement du territoire. Son impact sur l'économie d'une région peut être prépondérant. J'arrive à ce point et je dis:

Est-ce qu'on a vraiment un plan d'ensemble de transport pour la grande région de Montréal à court terme, moyen terme, long terme? Je cherche toujours cela et je vois qu'il y a tellement d'influence gouvernementale qu'à chaque fois qu'on change de gouvernement on se demande si le programme est suivi ou s'il y en a un. On n'a pas tellement d'expérience, mais on a des comités, puis on a vu que cela dure depuis 25 ans dans notre bout, on voit que la région nord de Montréal semble avoir été plus ou moins suivie, c'est peut-être pour cela qu'il y en a tant qui déposent des mémoires et demandent que quelque chose soit fait, vu le déplacement de la population vers le nord aussi bien que vers le sud.

Croissance démographique prévue. On voit que chez nous il se pourrait que d'ici l'an 2001 on pourrait voir de 130 000 à 150 000 personnes aller vers cette région-là. La ligne Montréal—Deux-Montagnes est appelée à jouer un rôle très important dans le développement du secteur dans la région aéroportuaire et dans le développement de l'agglomération urbaine, qui est le pôle de croissance. C'est vrai que vous avez mentionné tout à l'heure, M. le ministre, qu'on va se rendre à Deux-Montagnes. J'ai pensé que peut-être une approche auprès du gouvernement fédéral en ce qui a trait au financement des lignes... Le prolongement d'un programme à moyen ou long terme pourrait peut-être intéresser le fédéral à contribuer en partie en ce qui a trait à la ligne additionnelle vers Mirabel. On prévoit 5400 entrées et sorties par jour, 3600 entrées et sorties par heure, aux heures de pointe de la journée.

Pour nous, le transport en commun, c'est un choix régional. Depuis le milieu des années soixante-dix, le gouvernement a affirmé à plusieurs reprises qu'il accordait la priorité au transport en commun. Cette solution a été retenue en raison des avantages multiples: réponse aux besoins de mobilité, diminution de la pollution, réduction du nombre d'accidents, solution de rechange aux autoroutes et aux ponts dont le coût est très élevé en milieu urbain.

Les études relatives à la situation du transport en commun dans la région de Montréal ont été, en général, axées sur le besoin de liens rapides entre divers points de la région métropolitaine. Il pourrait exister un système de transport à caractère régional, c'est-à-dire un système qui assure le déplacement entre les différentes composantes de l'agglomération. Les trains de banlieue, les autobus régionaux et éventuellement le métro de surface font évidemment partie de cette catégorie.

Le plein épanouissement de l'aéroport international de Montréal à Mirabel est largement tributaire de la mise en service d'un système de transport en commun rapide

entre Montréal et l'aéroport: la voie du CN passant par Deux-Montagnes avec entrée par le sud de l'aéroport.

J'aimerais mentionner, M. le ministre, un point important. On ne bâtit pas un aéroport sans lui donner les outils nécessaires pour se développer. Si, dans le passé, on n'a pas su pour toutes sortes de raisons, donner les outils nécessaires à l'aérogare de Mirabel pour qu'elle se développe, combien d'années va-t-on attendre pour donner suite à cette possibilité? Ce ne sera pas l'aéroport qui va décider de se donner un train rapide vers le centre ville, ce ne sera pas l'aéroport qui se dotera de routes comme vous avez annoncé, plus de bonne heure cet après-midi, à savoir la 13. C'est un projet d'ensemble. La grande région de Montréal en a besoin. Si on rationalise le plan de transport de la rive sud, du centre-ville et du nord de Montréal et qu'on regarde à offrir un service avec ce qui existe présentement, nous allons réduire les coûts pour plusieurs et nous allons déplacer les masses de la rive sud, du centre-ville vers le nord.

En ce qui a trait à la situation de l'aéroport de Mirabel, je voudrais mentionner un point. Pour nous, du nord, c'est une page de notre histoire politique, l'aérogare de Mirabel. Pour toutes sortes de raisons, n'étant pas dans les priorités, on n'a pas su donner suite aux nombreux projets, aux nombreuses recommandations, ce qui fait qu'aujourd'hui, on retarde son développement et son évolution. Il faut penser au développement économique régulièrement et ceci touche la grande région de Montréal. On ne vient pas ici pour vous demander, dans le cas de Mirabel, de parler d'une affaire locale, mais bien d'une affaire régionale à Montréal. Les décisions du fédéral, récemment, ainsi que de vous-mêmes, vous voyez que cela joue un rôle prépondérant dans la grande région de Montréal. Le plein épanouissement de l'aéroport de Mirabel est largement tributaire de la mise en service d'un système de transport en commun rapide entre Montréal et l'aéroport.

Nous avons un chapitre économique. Je vais juste dire que très peu de citoyens sont enclins à utiliser l'autobus, si spacieux soit-il, si la fréquence est trop faible, les horaires incertains et irréguliers et son accès soumis aux intempéries et aux longues marches. En d'autres termes, il faudrait qu'un service soit quasiment plus attrayant que l'usage de sa propre automobile pour qu'il soit pleinement utilisé.

Je vais passer outre et je vais mentionner que le gouvernement fédéral a décidé de doter Montréal d'un outil de développement économique qui est l'aéroport de Mirabel. De ce fait, la région nord de Montréal a pris un nouvel envol sur le plan du transport en commun et dans l'orientation de ses stratégies de développement

économique. À l'aurore des années quatre-vingt-dix, nous pourrions présager que des passagers venant de Mirabel et se dirigeant vers Montréal, et vice versa, utiliseraient la voie ferroviaire de Deux-Montagnes si cette voie a les structures nécessaires pour les accueillir. Si nous voulons compétitionner avec la grande région de Toronto, qui a des structures de transport en commun efficaces, nous devons, pour notre expansion démographique et économique, rendre les structures existantes rentables, tout en prévoyant l'avenir. La CIMS croit que le train de Deux-Montagnes est un outil de développement économique indispensable parce qu'il permet de maintenir un certain service existant tout en souhaitant l'expansion des structures existantes pour accepter la croissance que la région nord connaît actuellement.

Les trains de banlieue, des services régionaux. À la suite de la mission à Toronto, on peut affirmer qu'un système régional de transport efficace et sûr favorise la vitalité des banlieues. Il n'y a qu'à regarder l'expérience de Toronto depuis vingt ans pour comprendre que, sans un tel système régional, le gouvernement ontarien aurait dû consacrer des centaines de millions de dollars en autoroutes supplémentaires pour satisfaire les milliers d'usagers qui, autrement, seraient venus travailler chaque matin avec leur automobile.

Pour la ligne Deux-Montagnes, en concertation avec le CIT, la STL et la STCUM, on doit moderniser le service actuel jusqu'à Deux-Montagnes dans le plus bref délai et songer éventuellement à établir une station régionale près de l'autoroute 640. Ce réseau régional diminuerait grandement les problèmes d'embouteillage aux abords des ponts en plus de réduire le besoin d'un grand nombre d'autobus aux heures de pointe. Le train de banlieue du CN, lequel relie Deux-Montagnes et Montréal, doit être amélioré progressivement et doit devenir la voie de transport en commun rapide vers l'aéroport.

Je vais sauter quelques pages. Les usagers du train. Selon une recherche effectuée par Transport Québec, les usagers identifient le train comme le mode de transport idéal. Cependant, les deux principales causes d'insatisfaction résident dans le tarif et dans la rigidité des trajets couverts par le train. La non-satisfaction à l'égard du train manifestée par les usagers réguliers de ce mode de transport touche la rapidité, la fiabilité, le confort, la sécurité et l'ambiance qu'on y retrouve.

Selon l'enquête Origine-destination de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal exécutée à l'automne 1982, 54 % des déplacements de travail originant des rives nord et sud de la région se dirigeaient vers l'île de Montréal.

En conclusion, au Québec, la limitation

de la circulation automobile au centre-ville est un phénomène tout à fait inconnu ou presque. Cependant, de nombreuses pressions se font sentir et des règlements en ce sens pourraient être adoptés d'ici quelques années à Montréal. Une meilleure intégration des trains de banlieue aux réseaux existants est un des éléments de solution qui mériteraient d'être évalués. De tels investissements pourraient, dans certains cas, être la solution la mieux adaptée aux besoins.

Le Comité intermunicipal de transport de Deux-Montagnes présente les recommandations suivantes. Le train de banlieue de Deux-Montagnes doit être considéré par le gouvernement comme partie intégrante du réseau de transport en commun de la région de Montréal. Le développement du train de Deux-Montagnes doit être reconnu comme la solution régionale au problème de transport des personnes de la région de Montréal. La modernisation de la ligne Montréal-Deux-Montagnes existante doit être entreprise et complétée dans les meilleurs délais par le gouvernement, en concertation avec les intervenants. La modernisation du train de Deux-Montagnes réduira l'encombrement des autoroutes 13 et 15. Le financement des infrastructures régionales incombe au gouvernement au même titre que le métro, les ponts et les autoroutes. Le train demeure un mode fiable de transport, c'est le moins vulnérable aux intempéries, aux conditions climatiques. Le Conseil intermunicipal de transport de Deux-Montagnes met tout en oeuvre afin d'assurer aux citoyens de la région un transport régulier et adéquat au train de Deux-Montagnes et intègre à son réseau ce mode de transport à compter de septembre 1987. (18 h 15)

En résumé, la modernisation du train de banlieue de Deux-Montagnes répond aux besoins régionaux de transport. Elle s'inscrit dans une politique globale de développement bénéfique à l'ensemble de la région de Montréal. Cependant, malgré toute sa détermination, le CIT de Deux-Montagnes reste tributaire d'une volonté politique ferme du gouvernement de doter à long terme Montréal d'un service de trains de banlieue moderne, efficace et sûr. Investir pour la modernisation de la ligne Deux-Montagnes, prolongée jusqu'à l'aéroport international de Montréal à Mirabel, répondrait aux besoins des citoyens de la grande région métropolitaine de Montréal et permettrait une rationalisation des dépenses en matière de transport en commun. Il y aurait lieu d'offrir à un coût moindre un service qui pourrait englober la rive sud de Montréal, le centre-ville et la rive nord. Ce geste comporterait de multiples retombées pour l'ensemble de la population de la grande région métropolitaine de Montréal et permettrait la réalisation d'objectifs

envisagés depuis plusieurs années.

Notre philosophie de service à Deux-Montagnes. Nous tenons à souligner que dès septembre 1987 le CIT de Deux-Montagnes réorganise son transport par autobus en intégrant des arrêts et départs au train de Deux-Montagnes. Notre préoccupation pour le territoire de Deux-Montagnes est de maximiser le plus possible l'intégration train-autobus afin que notre population soit des mieux desservies.

Sans vouloir tricoter davantage, M. le ministre, j'aimerais quand même mentionner que dans un plan de dix ans on devrait considérer une possibilité de prolonger le tout vers Mirabel. On devrait aussi faire en sorte que cette possibilité offrirait peut-être une certaine participation financière du fédéral à un pourcentage un petit peu plus élevé que de l'arrêter seulement à la gare de Deux-Montagnes. Vous avez posé la question et vous avez dit: Le financement... Comme vous le savez bien, l'histoire chez nous a montré qu'il y avait eu de l'argent pour la 13 sur cela, c'est vrai, et nous avons vécu toute cette expérience. Je vais la résumer en disant, pour ce qui a trait à l'aéroport de Mirabel: On ne peut pas développer une aérogare si on ne lui donne pas d'outil pour se développer.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Prévost. Je cède maintenant la parole à M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. Prévost, ainsi que ceux qui vous accompagnent et qui défendent ce dossier depuis de nombreuses années. D'abord, l'inquiétude principale de votre présentation, c'était dans le sens qu'on ne sentait pas un programme stable de développement pour les dix prochaines années et que ce programme pouvait être remis en cause par un changement de gouvernement, compte tenu des situations sur le plan financier. Vous avez parfaitement raison.

L'objectif de cette commission parlementaire était effectivement de faire la cueillette des projets futurs des différents intervenants, non pas seulement de l'île de Montréal mais de la couronne, qui a aussi des problèmes. Tenter de régler uniquement les problèmes de l'île sans régler nos problèmes de ponts - parce qu'on en a - sans régler nos problèmes de trains de banlieue, je pense que ce serait manquer à nos devoirs. L'exercice que nous tentons de faire est effectivement de bien camper pour les dix ou quinze prochaines années ce que devrait être notre action en termes de développement de services additionnels concernant l'offre de transport en commun. Donc, en ce qui a trait à cela, est-ce qu'on réussira? Je l'espère bien. Nous allons y mettre tous les efforts nécessaires. C'est

l'objectif, finalement, de cette commission. Nous voulons faire en sorte que la contribution gouvernementale à l'exploitation soit au moins très bien déterminée" et gelée sur le plan du processus au moins pour les cinq prochaines années, pas nécessairement un processus financier gelé mais du moins le contrat qui pourrait intervenir entre les communautés locales et le gouvernement, de telle sorte qu'à la fois pour nous et pour les communautés locales chacun sache à quoi s'en tenir pour ce qui est du financement de l'exploitation pour les cinq prochaines années.

Quant aux immobilisations, c'est clair que, lorsqu'on parle de ponts, de trains de banlieue, de métro, ce sont des sommes assez appréciables. Le gouvernement devra, de manière globale, les apprécier et dire jusqu'à quel point il peut aller. De concert avec le gouvernement fédéral dans plusieurs domaines et celui qui vous intéresse plus particulièrement, il faudra voir ce que le fédéral peut faire. Donc, je n'ai pas à répéter ce que j'ai dit pour le mémoire précédent, puisque vous étiez ici, concernant la ligne de Deux-Montagnes, malgré certains autres commentaires qu'on a pu entendre. Cela demeure un élément qui fait partie du patrimoine et qu'il faut conserver.

Dans la mesure où les deux gouvernements conviendraient d'injecter X millions de dollars dans Deux-Montagnes pour régler le problème, pas chromé - je pense que ce n'est pas ce que les gens demandent - au moins un calorifère à l'intérieur pour être capable de chauffer de temps en temps, mais un minimum que le ministère a pu établir jusqu'à ce moment-ci par ses études, à partir du moment où on s'entend quant aux immobilisations, quelle pourrait être votre participation relativement au déficit d'exploitation?

M. Prévost: Je dirais, comme il semble... On voit que le gouvernement provincial aurait, d'une part, la responsabilité de déplacer les gens entre les villes, et cela devrait être à la région de s'occuper de les déplacer de l'est à l'ouest, on va dire; si on parle nord-sud, lorsqu'on regarde la ville de Montréal, on croit que, sur la ligne principale, c'est le train qui devrait déplacer les gens à cause des embouteillages sur toutes nos routes vers le nord; nous, nous devrions chercher une solution en ce qui a trait au déplacement des gens de l'est à l'ouest. La solution du "Go Transit", à Toronto, qui fait en sorte que le gouvernement provincial s'occupe du financement du train et laisse le système municipal s'occuper de déplacer les gens, eh bien, peut-être que cela peut être un exemple à suivre.

M. Côté (Charlesbourg): Donc, vous n'êtes pas fermé à une participation éventuelle en ce qui concerne l'exploitation.

M. Prévost: Non, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, compte tenu du fait que l'immobilisation pourrait être assumée par le gouvernement, dans la mesure où le gouvernement... Déterminer, à ce moment-ci, qui va financer l'exploitation, c'est extrêmement important. J'ai vu les chiffres. Votre qualificatif "des coûts effarants", ce n'est pas parce que je mettais en doute votre parole, mais j'ai fait vérifier et, effectivement, il y a des coûts de 91 \$, en fin de compte, par mois pour les gens qui utilisent le train; cela commence à être des coûts passablement raisonnables en termes de passagers.

À partir du moment où on fait les immobilisations, d'après vous, quelle est la structure opérationnelle qui pourrait être responsable de l'exploitation du train?

M. Prévost: Il y a eu une proposition qui a été faite un peu plus de bonne heure, à savoir 1/3-1/3-1/3, quant aux structures. Est-ce que... Vous, c'est en ce qui concerne l'exploitation.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Prévost: Je pense qu'encore là il faut demander aux gouvernements supérieurs de jouer un rôle assez important, tout en essayant d'exiger une certaine participation de tous les participants, que ce soit les municipalités concernées ou l'usager ou le fédéral; je pense que c'est une formule d'ensemble qu'il faut considérer et non pas une formule axée seulement vers l'usager, seulement vers la municipalité ou seulement vers le gouvernement provincial.

M. Côté (Charlesbourg): Par exemple, dans votre esprit - comme dernière question - est-ce que la CUM ou la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal a une responsabilité vis-à-vis du train Montréal—Deux-Montagnes quant à son financement d'exploitation?

M. Prévost: Je demanderais, M. le ministre, si vous n'y voyez pas d'objection, au préfet de répondre à cette question, ayant vécu la situation dans le dossier plus longtemps que moi.

M. Bélisle (Guy): M. le ministre, pour répondre à votre question, personnellement, je vois très mal la CUM assumer la responsabilité des trains de banlieue, tout simplement parce que ceux-ci entrent, jusqu'à un certain point, en compétition avec le transport en commun qui relève actuellement de la CUM et qui devrait normalement ne se limiter qu'à l'île de Montréal. Si on fait référence au "Go Transit" à Toronto, c'est une administration complètement

différente. Cette administration devrait organiser les points de correspondance dans les municipalités de banlieue mêmes et faire en sorte que le train soit le plus attrayant possible. Je doute fort que le train devienne le plus attrayant possible en laissant à la CUM la responsabilité du transport par voie ferrée vers les banlieues.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que ça nécessite un certain éclaircissement. Le principe veut qu'en modernisant un train de banlieue, comme c'est le cas dans Rigaud-Montréal, le gouvernement ne subventionnera pas en parallèle le transport en autobus. Je pense que c'est tout à fait normal. On ne peut pas subventionner un déficit d'exploitation d'un réseau qu'on financerait en parallèle. Cela n'a pas de bon sens. Ce qu'on veut, c'est donner une plus grande qualité de service aux citoyens, mais de manière raisonnable. Dans ce cas-ci, comment se fera l'interface parce que se poserait un problème d'interface...

M. Bélisle (Guy): D'abord, il y a un aspect de complémentarité qui devra exister nécessairement. Maintenant, la destination, lorsque le train arrive en banlieue, il y a, à ce moment, les CIT ou des autobus qui, à des gares intermodales, en l'espace de cinq minutes, vident le train. Ils permettent aux usagers d'accéder aux autobus et d'aller immédiatement vers leur destination finale. C'est ce qui existe actuellement dans la région de Toronto. Je ne vois pas pourquoi ce ne serait pas possible de le réaliser chez nous. Cette complémentarité, je comprends très bien que la responsabilité du gouvernement devrait se limiter au transport par train. Le transport par autobus, la connexion par la suite devrait suivre les mêmes modalités de subventions que suivent les CIT pour le transport par autobus.

M. Côté (Charlesbourg): On est obligé de mettre fin à notre débat. Ce n'est pas un débat qui est terminé. On aura certainement l'occasion de se voir au cours de l'automne.

M. Bélisle (Guy): Oui. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Il reste quelques brefs instants, M. le député de Lévis et Mme la députée de Deux-Montagnes.

M. Garon: On va alterner.

Le Président (M. Saint-Roch): L'alternance, alors, M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, vous avez dit qu'en principe vous n'étiez pas rébarbatif à participer au déficit des frais d'exploitation. Quelle serait dans votre esprit la répartition

des coûts d'exploitation entre les intervenants?

M. Prévost: Disons que, si nous regardons, M. le député, le programme d'ensemble du transport, il s'agit de transporter les gens d'un endroit à un autre endroit. Il y a différentes possibilités pour les transporter. Si, d'une part, on voit le gouvernement provincial les transporter de ville en ville, peut-être qu'à moyen et long terme le rôle local reviendrait aux municipalités et à l'usager. Il y aurait une période de transition, n'est-ce pas? À un certain point, je crois que si on le regarde dans un ensemble on pourrait dire que le local, ça deviendrait, sur une période de temps X, la responsabilité des CIT ou des municipalités et de l'usager et, d'autre part, le provincial, qui voit à la ligne principale et transporte les gens de ville en ville.

Pour nous, le nord, ce serait une solution à moyen et long terme qui, financièrement, tout probablement satisferait tous les gens. Dans quelle proportion? Mais là, si vous prenez le train à 100 % et que les régions, éventuellement, en ajustant la formule, en viennent à prendre le local à 100 %, ou en proportion, eh bien là je pense que tout le monde trouve son profit. Peut-être que ce serait la solution à long terme. Il y a toujours une période de transition pour se rendre là. Là au moins on peut arriver à dire: Dans on ensemble, le projet coûte tant et, vu que le provincial investit tant sur la ligne principale, le local verra à prendre la différence. Cela va aller un peu dans les capacités de payer des municipalités concernées. Très souvent, on veut bien donner toutes sortes de services. Déjà on offrait une formule à 75 % des déficits. (18 h 30)

Si on avait besoin de trois autobus, on en achetait dix parce que c'était 75 % des déficits et, lorsqu'on a dit le plus bas de 40 % des revenus, 75 % des déficits, c'est certain qu'on a mis l'accent sur l'achalandage. En le mettant sur l'achalandage et en remettant les responsabilités aux municipalités par la loi 46, vous nous avez remis entre les mains les coûts et je peux vous assurer que chez nous, deux ans après nous l'avoir remis... On va aller dans les capacités de payer de nos citoyens, on va changer les services offerts. On n'aura jamais les déficits qui existaient. Cela nous a forcés à trouver des solutions. Si on fait la même chose, c'est probablement là qu'on va aller, mais je peux vous assurer qu'aujourd'hui le CIT de Deux-Montagnes, le 1^{er} janvier 1988, aura les services de minibus. À comparer aux autobus à 45 places, on ne paiera plus 62,50 \$ l'heure productive mais bien 33 \$ l'heure. On verra aussi à donner un meilleur service et la meilleure desserte.

Il faut remettre cela entre les mains des gens au niveau local. Quant au transport principal entre les villes, cela devrait être la responsabilité du gouvernement provincial, tout en disant que c'est sur une période de moyen et long terme. Cela peut être de cinq à dix ans, pour faire la transition.

M. Bélisle (Guy): M. le Président, me permettez-vous d'ajouter peut-être une précision ou un élément additionnel à la réponse de M. Prévost, en ce sens que l'on croit que les immobilisations comme telles devraient être payées à 100 % par les gouvernements. Le fonctionnement pourrait être réparti selon une formule à être discutée entre le gouvernement et les municipalités, mais il y aura sûrement un effort fiscal de la part des municipalités. Je ne pense pas que ce soit dans l'idée de personne que les municipalités pourraient avoir un service de train de banlieue absolument gratuitement sans aucun effort fiscal. Cependant, que les immobilisations soient payées à 100 % par le gouvernement, de la même façon que sur l'île de Montréal le métro est payé aussi à 100 % par le gouvernement.

M. Garon: Je comprends mai, parce que dans la plupart des villes du Québec, parce qu'il n'y a pas seulement Montréal, l'ensemble des villes du Québec, l'autobus est payé... Si le train remplace l'autobus, vous demandez que le train soit assumé entièrement par le gouvernement du Québec, alors que l'autobus est assumé partiellement seulement.

M. Bélisle (Guy): On a quand même un système d'autobus. On est un CIT aussi et on contribue dans la même proportion que tous les CIT et selon les modalités et les exigences de la loi 46, mais entre le train... Vous me permettrez d'exprimer une opinion personnelle, je faisais partie de la délégation commanditée par le ministre des Transports à Toronto et j'ai appris que la ville de Toronto est sûrement très forte à cause de la force que représente sa région métropolitaine et que c'est une ceinture, en fait, qui représente un bouclier économique extrêmement important. Il y a des industries qui ne peuvent pas s'établir en plein centre-ville à cause des problèmes de transport et des coûts que cela peut générer pour l'exploitation des entreprises. Ces industries s'installent ou bien à la périphérie de la grande région de Toronto ou encore en région métropolitaine. C'est une opinion personnelle, je le répète, cela devient une responsabilité sociale gouvernementale d'assurer la progression ou le développement économique que représente une grande métropole comme celle de Montréal et de Toronto également. Peut-être que cela ne

vous satisfait pas.

M. Garon: Non, ce n'est pas ce que je demande.

M. Prévost: M. le député, je vais réagir à votre question.

M. Garon: Vous avez parlé de deux choses.

M. Prévost: On ne peut pas accepter ce qui existe présentement, à savoir, d'une part, une ligne de train de banlieue parallèlement à une ligne d'autobus. On ne peut pas se permettre de subventionner cela; vous ne pouvez pas vous permettre de subventionner cela. Considérant la situation entre le sud et le nord, un système de déplacement avec un train qui va du sud de Montréal, centre-ville de Montréal, nord et jusqu'à Mirabel, là on déplace la masse nord-sud par le train. De là, on dit à chacun des CIT ou des villes ou des participants, vous êtes responsable du transport dans votre ville ou sur votre territoire ou à l'intérieur de votre CIT, parce que là on ne doublera plus le service. Vous doublez le service présentement et on ne peut pas se permettre de subventionner et les trains et les autobus. On cherche des solutions à ces déficits qui sont vraiment extraordinaires.

M. Garon: Non mais ce n'est pas cela que j'ai demandé. Vous avez une ligne de train et une ligne d'autobus...

M. Prévost: Oui, mais on ne veut plus l'avoir.

M. Garon: Bon, vous ne voulez plus avoir la ligne d'autobus.

M. Prévost: On veut garder l'autobus...

M. Garon:...qui n'était pas payé assez fort par le gouvernement du Québec...

M. Prévost: Non, non.

M. Garon:...et vous voulez que la ligne de train qui remplace l'autobus, où il y aura seulement une ligne de train, elle serait payée entièrement par le gouvernement du Québec. L'interville...

M. Prévost: Oui, puis si on prend la ligne d'autobus, nous autres, à long terme à 100 %, M. le député, vous ne trouvez pas qu'on fait affaire ensemble? On est prêt à en donner, puis on est prêt à en prendre, mais je veux dire la situation...

M. Côté (Charlesbourg): 11 y a une incompréhension qui résulte du fait que le CIT serait un genre de "feeder" au train. Le

CIT dit qu'il assumerait la responsabilité du transport par autobus, alors que M. le député de Lévis, dans sa compréhension, avait compris que le train de banlieue allait remplacer des autobus en parallèle et que, par le fait même, si le train remplaçait les autobus, qui eux, sont payés à 25 % à ce moment-ci par les municipalités quant à l'immobilisation, il était peut-être normal que le train soit payé à 25 %, si j'ai bien compris.

Mais on parlait de deux choses différentes, soit...

M. Prévost: Son, il s'agit d'arriver avec une formule plus moderne, comme je l'ai mentionné au départ. Comme j'ai dit au départ, on est des bébés, on cherche des formules modernes, on ne veut pas vivre dans le passé et dans les culottes de notre grand-père, mais je dois vous avouer que si vous regardez les CIT, M. le député, dans plusieurs cas, il y a des municipalités qui ont les capacités de payer et des municipalités à 3000 et 5000 de population; leur capacité de payer est très très limitée. C'est certain que le gouvernement provincial doit assumer la ligne principale pour le transport des personnes entre les régions ou les villes. Si ce n'est pas le cas, comme la loi 46 a remis entre les mains de ces mêmes municipalités ce transport, les gens discontinuent, réajustent et même, dans quelques cas, laissent tomber entièrement.

Alors, je pense que pour les plus démunis, dans certains cas, les plus petites municipalités... Vous aviez la ligne principale avant par autobus, vous passiez sur la ligne principale, mais cela n'offrait pas nécessairement le service à l'intérieur des villes qui sont aujourd'hui développées pas mai plus que 15 ou 20 ans passés. Il faut arriver avec une formule un peu plus moderne si possible et je pense qu'en coûts réels vous allez voir que les municipalités vont avoir à prendre pas mal plus de sous. Pour ce qui est de nous, on n'en avait pas avant, c'était Laval qui payait. À la suite de la loi 46, on est obligé d'hériter, du jour au lendemain, d'un déficit possible de 600 000 \$. Cela est certain que personne ne pouvait payer cela; alors, on a réduit nos services au point de vue de la grosseur, on a réduit nos coûts et on a augmenté, avec un autobus de 28 places plutôt que de 35 places. Peut-on anticiper une formule plus moderne?

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, madame la députée de Deux-Montagnes, pour de brèves remarques, s'il vous plaît.

Mme Legault: Merci, M. le Président. Je voudrais remercier les membres du CIT, M. Prévost, M. Bélisle et M. Brunet, d'avoir apporté leur appui sans équivoque au maintien de la ligne Montréal—Deux-

Montagnes. Je n'ai pas besoin de vous dire, M. le Président, que nous sommes tous d'accord pour la modernisation et la conservation du patrimoine. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, Mme la députée de Deux-Montagnes. M. le député de Jonquière, une brève question.

M. Dufour: Juste pour essayer d'éclaircir. Dans la plupart des municipalités, il y a système seulement, c'est un système d'autobus, excepté Montréal qui a un système intégré, autobus, train, etc. Ce qui arrive, il y a des transports entre les villes ailleurs, cela se fait par autobus; donc, les municipalités paient le déficit, comme le gouvernement, sur l'ensemble du réseau intégré. Ce que vous dites qui est différent des autres, c'est: On est prêt à payer pour l'intérieur de nos municipalités, à l'extérieur cela ne nous regarde plus. C'est là qu'il nous semble qu'il y a une incongruité par rapport à ce qui se passe dans l'ensemble du transport urbain. Cela cause le problème. Vous dites: On va remplir l'autobus, on va remplir le train, le reste, c'est votre responsabilité. Ce que vous demandez, c'est presque un traitement particulier par rapport à ce qui existe ailleurs, à mon point de vue, ou je comprends mal.

M. Prévost: M. le député, je pense qu'en ce qui a trait à l'artère principale c'est la responsabilité du gouvernement. En ce qui a trait aux lignes qui se joignent, peut-être qu'éventuellement le municipal peut jouer un rôle mais je sais que vous voulez toucher le point en ce qui a trait au montant mais je dois avouer que c'est un rôle que le provincial doit jouer qui est plus clairement défini qu'auparavant. Nous payons les deux présentement. Voulez-vous continuer à payer les deux?

M. Dufour: Mais, aux endroits où il n'y a que l'autobus, cela veut dire que bientôt, dans les régions, pour se réunir l'une à l'autre, le gouvernement devrait subventionner les gros réseaux de transport.

M. Prévost: Ou si vous laissez tomber le local et vous prenez entre les villes...

M. Dufour: À Québec et au Saguenay, par exemple.

M. Prévost: Nous parlons d'une petite région, on ne parle pas d'aller si loin que cela.

M. Dufour: Bien, vous parlez de quelques kilomètres aussi.

M. Prévost: La ligne est existante, M. le député, on ne parle pas d'aller en créer

une là, elle est existante.

M. Dufour: 150 000 000 \$ pour la modernisation...

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Jonquière. M. le ministre, pour des remarques de conclusion.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous remercie, c'est toujours un plaisir de vous revoir et de discuter du même problème en espérant que très prochainement on pourra parler de ce problème au passé.

Le Président (M. Saint-Roch): Je remercie M. le ministre. Je m'excuse, M. Prévost. M. le député de Lévis, en remarques de conclusion.

M. Garon: M. le Président, de la manière que le ministre vient de dire cela, j'ai l'impression que c'est le problème qui fait partie du patrimoine. Mais cela me fait toujours plaisir d'entendre des gens qui viennent expliquer leurs perceptions, leur vision des choses pour mieux informer la commission parlementaire dans le cadre des auditions que nous faisons sur la demande de consultation du gouvernement. Merci.

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

M. Prévost: M. le Président, M. le ministre, mesdames et messieurs du comité, nous vous remercions de nous avoir reçus et je crois que, même si on a répété un peu ce qui a été dit auparavant, vous avez été assez bons de nous endurer vu l'heure tardive, nous vous en remercions.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Prévost. Sur ceci, la commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 43)

(Reprise à 20 h 26)

Le Président (M. Saint-Roch): A l'ordre, s'il vous plaît. Alors, la commission de l'aménagement et des équipements reprend donc maintenant ses travaux pour poursuivre la consultation générale portant sur l'étude du document intitulé "Les infrastructures de transport en commun de la région de Montréal". Avant de débiter nos travaux j'aimerais attirer l'attention des membres de la commission sur le fait que, à la suite d'une entente intervenue entre les deux formations politiques, il a été convenu d'entendre les trois mémoires qui restent à étudier pour compléter notre journée, soit

Transport 2000, ville de Mirabel et le Comité des usagers de la ligne 3 Montréal—Deux-Montagnes. Sur ceci, je m'aperçois que les gens de Transport 2000 ont maintenant pris place et je demanderais au porte-parole de bien vouloir s'identifier pour le bénéfice des membres de la commission et du **Journal** des débats, ainsi que les gens qui l'accompagnent.

Transport 2000

M. Chartrand (Guy): Parfait. Merci, M. le Président. Permettez-moi premièrement de vous présenter les personnes qui m'accompagnent. A ma gauche, ici, M. Jacques Brière, secrétaire au conseil d'administration de Transport 2000, Mme Céline Auger, coordonnatrice et M. Pierre Bouchard, conseiller. Mon nom est Guy Chartrand, président de Transport 2000, Québec.

Avant de débiter, je dois dire, pour bien expliquer quelle est notre association, que nous sommes un organisme qui a été fondé il y a dix ans et que depuis cette période nous tentons, avec les ressources que nous avons, bien sûr, de représenter le point de vue des usagers du transport en commun. C'est dans cette optique que nous vous présentons aujourd'hui ce mémoire qui est le fruit de plusieurs mois de réflexion sur le sujet.

L'ère des restrictions budgétaires que nous vivons dans le transport en commun a au moins l'avantage de faire en sorte que l'on se pose les bonnes questions et, espérons-le, qui apporteront des bonnes réponses. La consultation entreprise par le gouvernement se veut un moment de réflexion sur l'avenir du transport en commun et permettra de ramener un certain réalisme dans la gestion et le développement de celui-ci.

Le métro qui a toujours été vu comme la panacée du développement du transport en commun ne répond plus au défi de l'avenir. D'une part, l'automobile reste le mode de transport prépondérant et, d'autre part, la croissance de l'emploi et de la population penche en faveur de la banlieue, accentuant les déplacements interurbains et intrabanlieue. La faible densité de la banlieue favorise l'automobile aux dépens du transport en commun. On entrevoit l'avenir avec pessimisme si rien n'est fait pour maintenir l'achalandage actuel et, à plus long terme, si on ne cherche pas à l'accroître par des mesures appropriées.

Le gouvernement nous dit que le transport en commun lui coûte cher d'autant plus qu'il lui faut dégager des sommes pour l'entretien de son réseau routier délaissé depuis quelques années. On ne comprend pas cette logique qui dit que l'on doit enlever à l'un pour donner à l'autre. Par cette attitude

le gouvernement se condamne au jeu du balancier qui fera en sorte que, lorsque le réseau routier sera remis en état, ce seront les infrastructures du transport qui seront dégradées. Cette dégradation fera baisser l'achalandage, donc, augmentera les contributions du gouvernement et des municipalités. Le cas des trains de banlieue est un bon exemple des effets de la qualité du service sur l'achalandage. La ligne Montréal—Rigaud démontre avec éloquence que la modernisation des équipements et un bon service peuvent apporter une hausse de l'achalandage.

Là-dessus je vous réfère, messieurs, M. le Président, à la page 29 de notre mémoire. On y lit bien - n'est-ce pas? - que l'achalandage sur la ligne Montréal—Rigaud a augmenté d'une façon substantielle depuis les débuts de la modernisation qui n'est pas encore achevée, comme vous le savez. Les chiffres que nous avons obtenus, c'est qu'en 1982 lors de l'intégration de ce service-là, on parlait d'environ 3700 usagers par jour tandis que maintenant on est rendu à 10 000 et plus. Alors, nous pensons que c'est une décision, la modernisation de la ligne Montréal—Rigaud, qui a vraiment valu la peine.

Nous pensons qu'un bon service peut apporter une hausse de l'achalandage. Qu'attend-on pour faire de même pour les lignes Deux-Montagnes et Saint-Hilaire. Dans le cas de la ligne Saint-Hilaire je dois faire un aparté. Nous aurons quelqu'un qui va venir présenter ici le point de vue des usagers de la ligne Montréal—Saint-Hilaire. Il est clair dans notre esprit et le CN a clairement indiqué que, d'ici quelque temps ou quelques mois s'il n'y a aucune décision de prise à la suite de cette commission parlementaire, le service va malheureusement disparaître, ce qui serait une aberration compte tenu de tous les problèmes que nous connaissons entre la rive sud et Montréal présentement, et surtout en ce qui a trait aux ponts. Donc, on se doit de moderniser ces deux lignes et ce, à des coûts réalistes qui démontrent bien que la fin des projets chromés est arrivée.

On a parlé beaucoup du métro aujourd'hui, mais je me permets de vous référer, M. le Président, à un article de **The Gazette** qui a paru le 6 juin dernier où on fait un peu l'histoire de la ligne 5. Je vous dis que ce n'est pas tellement édifiant de voir que pour construire une ligne telle la ligne 5 avec onze kilomètres et douze stations, on a pris presque dix ans et que cela a coûté presque le double de ce que cela devait coûter au début. On trouve cela un peu aberrant que la planification du transport en commun a fait en sorte que cela a été si long et si coûteux pour faire une ligne de métro qui finalement n'était pas si longue que cela à construire. Je vous

rappelle sur cela que la construction des 26 premières stations de métro de Montréal a pris quatre ans et demi lors du réseau initial, entre 1962 et 1966, et que là cela prend dix ans pour faire onze kilomètres et une dizaine de stations. C'est un peu difficile à accepter et à comprendre.

Les nouvelles infrastructures devront répondre à des besoins réels qui permettront d'augmenter la qualité du service et non la quantité des infrastructures. Pour nous, il est clair qu'à court et moyen terme le métro ne saurait répondre à ces conditions. Sur cela, je vous réfère à la page 14 de notre mémoire où on parle de systèmes à capacité intermédiaire. L'une des difficultés que nous avons pu déceler à Montréal, c'est que finalement on a un service d'autobus ou un service de métro, on n'a pas de système intermédiaire tel qu'il en existe dans plusieurs villes d'Amérique du Nord et plusieurs agglomérations en Europe. Il y a un mouvement qu'on peut déceler facilement de nos jours, c'est que plusieurs villes reviennent à ce qu'on appelait ici le tramway et ce qui s'appelle encore le tramway, mais qu'on appelle aujourd'hui le système léger sur rails, entre autres. Il y a d'autres systèmes intermédiaires tels que les voies réservées pour autobus qui ne sont pas encore implantées à Montréal même. Alors, lorsqu'on regarde la capacité du transport on pense que le métro a une très grande capacité, mais il y a d'autres systèmes intermédiaires entre l'autobus classique tel qu'on le connaît à Montréal dans des rues encombrées et le métro qui est rendu, comme on le sait, à presque 30 000 000 \$ le kilomètre en coût d'investissement.

Le problème principal auquel fait face le transport en commun est la lente dégradation du réseau de surface. La vitesse commerciale des autobus est tributaire de la circulation automobile qui, de plus en plus, est difficile surtout au centre de l'île et sur les ponts. Justement en parlant des ponts, on a appris tout dernièrement qu'on a vraiment brisé tous les records la semaine dernière sur le pont Champlain, un pont qui a été construit pour environ 80 000 automobiles par 24 heures où il y a eu apparemment 130 000 déplacements en 24 heures. On peut alors voir qu'il y a des infrastructures dans la région de Montréal, vraiment, qui sont complètement dépassées.

Le partage de la route est donc un objectif à court terme qu'il faut viser et qui ne sera pas facile à réaliser. Les voies réservées pour les autobus, les corridors et les routes pour autobus, les priorités aux feux de circulation sont quelques mesures que l'on peut appliquer là où le besoin se fait sentir. Il est inconcevable qu'en 1987, à Montréal, 85 personnes dans un autobus n'aient pas la priorité sur une automobile et son conducteur et peut-être son passager. En

plus d'être un complément au réseau actuel de métro toutes ces mesures favorisent la qualité du service offert aux usagers et permet des économies appréciables par le transporteur. La visibilité du transport en commun comme alternative à l'automobile est importante si l'on veut favoriser un transfert modal. Ici, je voudrais vous référer à cet effet au troisième paragraphe de notre mémoire à la page 19 où l'on parle effectivement des coûts minimes reliés à une voie réservée comparés à ceux d'une infrastructure lourde telle que le métro. À Québec, par exemple, sur la côte d'Abraham et sur les boulevards Dorchester et de la Couronne les coûts d'implantation ont été de 70 000 \$ pour une voie réservée pour les autobus; on ne parle pas de 450 000 000 \$ ou de 1 000 000 000 \$. On parle de coûts beaucoup plus réalistes, je crois, compte tenu des restrictions actuelles. Cela a été la même chose pour le pont Champlain. Je pense ne pas avoir de leçon à donner à personne sur cela, mais vous comprendrez bien que le succès de la voie réservée du pont Champlain est idéniable et ce sont des mesures qui n'ont pas coûté 50 000 000 \$ le kilomètre.

Je continue là-dessus. Donc, le rôle joué par le transport en commun dans la vie économique et sociale de la région montréalaise est reconnu par tous. Les récriminations des commerçants lors de la dernière grève à la STCUM nous ont appris que les commerçants ont perdu environ 60 % de leurs ventes lors de la dernière grève. Il y a eu même des conférences de presse des gens d'affaires de la région de Montréal, naturellement, qui réclamaient à hauts cris la fin de la grève et ils s'appuyaient justement sur le fait que le "business" à Montréal, au centre-ville du moins, était très affecté par la grève.

L'évolution démographique et urbaine concourt à créer sur les transports en commun des pressions négatives. Le recours à l'aménagement de ponts et d'autoroutes comme palliatifs à l'accentuation des problèmes de congestion automobile ne saurait être une solution économique. Là-dessus, je voudrais vous référer, M. le Président, à la page 8, au troisième paragraphe, où on parle effectivement de tout le problème de la démographie à Montréal. Entre 1971 et 1981, selon une étude de M. Yves Bussièrès qui porte le titre de "La demande du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal" qui a été publiée en 1986, la croissance de la population s'est située en banlieue. La CUM a même perdu, pendant la période de 1971 à 1981, 10 % de sa population, elle est passée de 2 000 000 \$ à 1 800 000 \$ d'habitants, la couronne urbaine passant, quant à elle, de 800 000 à 1 100 000 habitants. Plus significative encore est la

décroissance du poids relatif de la population de la CUM dans la région. Cette proportion est passée de 71 % à 62 % alors que la couronne urbaine voyait croître la sienne de 29 % à 38 %.

Également, à la page 16, on parle d'ailleurs du fait que l'autoroute 25, si jamais elle devait se faire - et nous sommes loin d'être convaincus d'une telle nécessité - finalement, il faudrait y prévoir au moins, si jamais on la fait, des routes pour autobus afin de diriger rapidement les autobus vers le métro. On n'est pas convaincus que la construction de cette autoroute-là est nécessaire, compte tenu de l'évolution démographique et de tout le problème de l'étalement urbain.

On devrait améliorer l'efficacité des réseaux par l'accroissement de la vitesse commerciale des autobus en limitant l'offre de stationnement et en améliorant la gestion interne des transporteurs. Le climat de travail devra s'assainir et on devra avoir recours à un marketing plus agressif. Les usagers devraient être davantage impliqués dans le processus décisionnel par suite de la création d'un comité consultatif. Je dois vous dire là-dessus que, malgré les réformes qu'on a eues dans les commissions de transport, on constate malheureusement qu'il y a une carence dans la représentation des usagers au niveau des sociétés de transport dans la région de Montréal. Présentement, sur la rive sud et à Laval, les usagers ne sont pas du tout représentés au conseil d'administration. À Montréal, il y a deux représentants des citoyens, mais ils ne sont pas, finalement, les représentants des usagers et on remarque une carence du côté de la représentation des intérêts des usagers au niveau des conseils d'administration des sociétés de transport et, encore pire, dans ceux des CIT où on sait que des décisions ne sont souvent, malheureusement, pas tellement favorables aux usagers.

Afin d'accroître les ressources financières, on devra réduire les dépenses sans pour autant miner la qualité des services offerts aux usagers. L'effort financier consenti par les municipalités de la CUM en 1987 pour contrer les effets des règles de plafonnement du décret de 1983 est tout à fait justifié et devrait s'intensifier. Alors, la question qu'on se pose: La contribution des municipalités devrait-elle augmenter? Là-dessus, je peux vous dire que... Vous avez posé cette question, je pense, à la page 10 de votre document de consultation où c'est clairement indiqué.

Les règles de partage des frais du service de la dette du métro devraient demeurer les mêmes. Par contre, le gouvernement devrait réévaluer à la hausse sa contribution en regard du coût de réfection du réseau du métro. Si le gouvernement veut alléger sa participation

aux frais du métro, il devrait peut-être faire contribuer les municipalités situées en dehors de la CUM. Tôt ou tard, on devra se résigner à faire contribuer ceux que l'on identifie comme étant les bénéficiaires non usagers du transport en commun.

Nous suggérons au gouvernement du Québec et aux municipalités de mettre à contribution les automobilistes via une taxe sur le stationnement sur les territoires juridiques des trois sociétés de transport et le transfert d'une partie de la taxe provinciale sur l'essence vendue sur tout le territoire desservi par un organisme de transport public dans la région de Montréal, et ça, y compris les CIT.

De plus, les propriétaires d'immeubles profitant d'un accès direct aux stations de métro pourraient être mis à contribution par une taxe spéciale. Les usagers des municipalités où le service de transport en commun est organisé par les conseils intermunicipaux de transport sont, sans aucun doute, ceux qui jouissent des moins bons services.

Si les objectifs entourant la création des CIT étaient louables, on peut cependant affirmer que, trois ans et demi après, le bilan est peu reluisant et fait peser un sérieux doute sur la volonté des municipalités, du moins, certaines d'entre elles, d'assumer leurs responsabilités en matière de transport en commun. Là-dessus, je pense que vous avez tous pris connaissance de l'article de La Presse du 25 juillet qui faisait état de la situation lamentable dans certains CIT de la région de Montréal.

En terminant, M. le ministre, en tant que promoteurs de l'utilisation des trains de banlieue, nous sommes en désaccord au sujet de tout projet, de désengagement dans le financement des coûts d'exploitation des trains de banlieue, que ce soit de niveau provincial ou de niveau de la CUM.

Nous croyons fermement qu'il y a des trains de banlieue et, là-dessus, je vous reporte à un schéma des trains de banlieue en page 32... Juste après la page 32, vous allez voir un petit tableau que nous avons préparé, un genre de petite carte de la région de Montréal et vous allez vous apercevoir que des trains de banlieue, il en reste peu de tout ce qu'il y avait à Montréal.

Peut-être que plusieurs ne se le rappelleront pas, mais il y avait un train de banlieue qui allait à Montréal-Nord et qui était un genre de branche de la ligne Montréal—Deux-Montagnes. Il y avait un train de banlieue jusqu'en 1980 à Sainte-Thérèse. Il y en avait un à Pointe-Calumet, à Farnham.

En tout cas, ce sont tous des services qu'on a perdus et, là, le train de Saint-Hilaire, je pense que tout le monde sait très bien que, s'il n'y a pas une décision prise bientôt, le CN a menacé très sérieusement

de le couper complètement.

Là-dessus, je pense que ce sont les principales idées que nous voulions amener aujourd'hui. Notre mémoire a une soixantaine de pages au complet. Alors, c'était difficile de résumer cela en quelques mots. Je comprends qu'on avait seulement vingt minutes pour lire tout ce document qui apporte quand même des chiffres, qui apporte des idées un peu différentes de ce que vous avez entendu peut-être aujourd'hui.

Nous, on ne réclame pas des métros partout. On pense qu'il y a d'autre chose que le métro qui peut faire en sorte que le transport en commun puisse s'améliorer à Montréal à des moindres coûts. Là-dessus, ça me ferait plaisir, à moi ou à mes collègues, de répondre à toutes les questions.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le président. Je cède maintenant la parole à M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je veux, en tout premier lieu, remercier le groupe Transport 2000, M. Chartrand en particulier, pour sa contribution qui est toujours assez remarquée et signaler le travail très actif, utile et nécessaire de Transport 2000 partout où il y a des feux dans le domaine du transport, partout où il n'y a pas de ponts non plus, que ce soit dans le domaine ferroviaire ou dans d'autres domaines.

Même si c'est pour critiquer des positions gouvernementales, je pense qu'un organisme comme le vôtre qui a dix ans d'existence - il les fête cette année, à tout le moins - mérite d'être appuyé, l'a été et continue de l'être et ce n'est pas une subvention de support avec une ficelle après qui vous attache.

Je pense que vos prises de position au cours des derniers temps n'allaient pas toujours dans le sens de la flatterie vis-à-vis du gouvernement, mais véritablement pour représenter un point de vue qui est nécessaire aujourd'hui et qui stimule ceux qui ont des décisions à prendre. Je vous incite, comme propos d'ouverture, à continuer dans cette voie, dans la voie où, bien sûr, vous avez des intérêts à défendre et vous les défendez bien.

Évidemment, le mémoire est très substantiel, une soixantaine de pages inspirées d'une vision, la vision de l'utilisateur, et traduit très bien ce que peut penser l'utilisateur du transport en commun de la grande région de Montréal et aussi dans le débordement de la couronne en ce qui concerne les CIT.

En ce qui concerne les CIT, on a eu effectivement l'occasion de se croiser, de discuter à l'occasion de certains problèmes du CIT des Basses-Laurentides et d'autres. C'est clair que ce n'est pas le bonheur total

partout avec les problèmes que ça suppose, mais, en contrepartie, il y a quand même des CIT qui font un bon travail. Heureusement, ils sont plus nombreux que ceux qui ne font pas un bon travail.

Mais c'est encore une jeune organisation qui mérite de continuer d'être appuyée et qui fait en sorte que, comme la démonstration que nous avons eue cet après-midi, il y a des tentatives de rationalisation extrêmement importantes à ce point de vue et d'adaptation de l'offre de transport à la clientèle.

(20 h 45)

Si on revient à votre principal cheval de bataille, si j'ai bien saisi l'essence du message, qui est le train de banlieue, je pense que c'est un élément extrêmement important de votre contribution. Vous évoquez le fait qu'il y a à la fois ceux de Montréal—Saint-Hilaire et de Montréal—Deux-Montagnes qui doivent être maintenus et modernisés dans les plus brefs délais, même avant le prolongement du métro, compte tenu des coûts et de l'utilité du service.

Si, demain matin, vous aviez à choisir entre Montréal—Deux-Montagnes et Montréal—Saint-Hilaire, à qui des deux donneriez-vous la priorité? Puisque vous êtes un relanceur de politiciens en termes de responsabilités, j'imagine que vous avez certains talents de ce côté-là aussi et c'est avec plaisir que je vais vous entendre quant à la priorité, soit Saint-Hilaire ou Deux-Montagnes.

M. Chartrand: Vous me posez une question bien difficile, M. le ministre. Si on prend les chiffres, il y a présentement environ 12 000 usagers par jour sur la ligne de Deux-Montagnes. Il en reste 600 par jour sur celle de Saint-Hilaire. Je pense que c'est évident. Je serais obligé de vous répondre, effectivement, que je pense que la ligne de Deux-Montagnes est peut-être plus utilisée présentement. Là, il y a plus d'usagers, c'est évident.

Cela dit, sur Saint-Hilaire, s'il y en a 600 par jours, 300 dans chaque sens, c'est parce qu'il y a eu un laisser-aller. Le potentiel n'est pas le même. Sur la rive sud, les problèmes sont un peu différents de ceux de la rive nord. Les ponts de la rive sud sont encore plus congestionnés que ceux de la rive nord, à certaines heures du moins. Il est évident que vous me demandez de prendre une position en faveur de l'un ou de l'autre, je dis qu'il faut garder les deux. Il faut garder les deux parce qu'on a eu plusieurs lignes de trains de banlieue dans la région de Montréal et il y en a plusieurs qui ont été fermées. D'ailleurs, je vous l'ai mentionné tantôt, après la page 32. Il y a plusieurs lignes qui ont été fermées et même il y a des gens, dans la région de Châteauguay, qui vous réclament, aujourd'hui, des trains de banlieue ou au moins quelque

chose de ce côté-là; là aussi, il y avait un train de banlieue, jusqu'en 1980, qui allait à Farnham; même s'il n'allait pas à Châteauguay, il passait sur ce fameux pont qui est à côté du pont Mercier.

Nous pensons que des services de trains de banlieue, on ne peut pas en avoir partout, c'est bien évident. Mais nous pensons qu'en utilisant les emprises qui existent dans la région de Montréal on pourrait faire une utilisation un peu plus intelligente du transport en commun, justement en utilisant ces emprises. Je suis d'accord que, présentement, il y a encore des problèmes quant aux coûts de l'utilisation de ces emprises. On attend toujours une loi du gouvernement fédéral sur le train de voyageurs au Canada; dans le projet de loi C-97, qui est malheureusement mort au feuillement l'an dernier à Ottawa, il y avait des propositions qui auraient pu faire en sorte que les trains de banlieue auraient été encore moins dispendieux à faire fonctionner dans l'avenir. J'espère que, tous ensemble, nous pourrions faire des pressions assez fortes auprès du gouvernement fédéral pour qu'un jour aboutisse ce fameux projet de loi.

C'est évident, à cause du nombre de passagers encore, que celui de Deux-Montagnes est plus important que celui de Saint-Hilaire, mais je ne suis pas prêt à dire qu'il faut laisser tomber celui de Saint-Hilaire. M. le ministre, encore une fois, cela prend les deux.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai compris, d'une réponse claire, vous l'avez bien enrobée, que Montréal—Deux-Montagnes devait être la priorité d'intervention compte tenu du volume de circulation.

M. Chartrand: C'est-à-dire, M. le ministre, qu'il y a aussi le fait... Il ne faut pas oublier qu'on parle d'une modernisation sur Montréal—Deux-Montagnes. Il y a un point très important ici. On parle de moderniser Montréal—Deux-Montagnes et il n'arrêtera pas demain matin, sauf qu'il y a une décision qu'il va falloir prendre bientôt parce qu'en 1992 cela va arrêter. Le CN a dit cela. Montréal—Saint-Hilaire, les projets de modernisation, on n'en entend jamais parler, mais on entend dire, par exemple, que, si d'ici quelques mois il n'y a pas de décisions de prises, il va disparaître. Donc, on pourrait penser aussi que ce sont peut-être des menaces qu'on pourrait dire lancées en l'air, mais cela ne semble pas être le cas, parce que le CN perd 1 000 000 \$ par année avec cette ligne.

M. Côté (Charlesbourg): M. Chartrand, je n'ai jamais été énervé par les menaces du CN; c'est très impersonnel, le CN, comme le CP d'ailleurs. Ces gens se sont essayés dans la région de Québec et cela n'a pas "poigné"

non plus. Alors, ils ont une responsabilité vis-à-vis de la collectivité et ils devront l'assumer. Ne jamais oublier que le bailleur de fonds du CN, en bonne partie, c'est le gouvernement fédéral. Donc, les contribuables du Québec ont des responsabilités qu'ils devront prendre à ce niveau, qu'ils le veulent ou pas. Certains administrateurs devront sortir de leur tour d'ivoire pour aller voir ce qui se passe sur le terrain. Cela m'apparaît assez clair; à ce niveau, la bataille viendra en temps et lieu.

Quant à Montréal—Deux-Montagnes, il y a cinq ans d'intervention. C'est clair, il faut prendre des décisions et effectivement, compte tenu du volume, cela nous paraît être la priorité d'intervention sans toutefois négliger l'aspect de Montréal—Saint-Hilaire, mais la fréquentation, même si elle a pu être influencée par une qualité de l'offre au fil des ans, paraît devoir favoriser Montréal—Deux-Montagnes. Mais il y a le problème de Châteauguay où effectivement une étude menée par le ministère, compte tenu des visites que j'ai faites dans le milieu, avec l'engorgement du pont Mercier, avec tous les problèmes que cela suppose... Avec Mme Cardinal on a eu à se pencher sur le problème à plusieurs reprises et nous examinons effectivement la possibilité actuellement d'utilisation des voies du CP et l'étude est en cours. Ce n'est pas une étude qui prendra un an, mais une étude que l'on devrait avoir complétée au cours de l'automne et pour prendre des décisions-là quant à ce niveau-là et quant à une desserte intelligente à partir d'infrastructures existantes qui feront en sorte que l'on pourrait soulager ceux qui veulent effectivement utiliser le transport en commun. Il y a longtemps que les gens de Châteauguay et tout l'arrondissement espèrent une solution ou un allègement à leurs problèmes quotidiens. C'est une avenue fort intéressante qui va dans le sens de ce que vous souhaitez et ce n'est pas très onéreux comme coût. On prendra les décisions dans ce cas-là aussi au cours de l'automne. Nous aurions fait un bon bout de chemin.

À la page 3 de votre résumé, il y a un paragraphe en bas qui me chatouille un peu. Vous dites: "Le recours à l'aménagement de ponts et d'autoroutes comme palliatif à l'accentuation des problèmes de congestion automobile ne saurait être une solution économique."

Bien sûr que, pris dans l'objectif d'ajouter des ponts pour mettre plus de monde dans le centre-ville de Montréal, cela ne règle pas le problème, vous avez raison. Par contre, on a des problèmes de congestion que le transport en commun peut à certains égards solutionner. Il y a des ponts qui pourraient être très utiles pour désengorger le boulevard Métropolitain. Il y a des constructions d'autoroutes qui pourraient

permettre de désengorger le boulevard Métropolitain. Si, demain matin, la construction de la 30 et la construction d'un pont sur rivière des Prairies faisaient en sorte que l'on soulageait le boulevard Métropolitain de 10 % à 15 % de son achalandage, on viendrait de régler une partie des problèmes. Cela ne veut pas dire qu'il ne reste pas des aménagements sur le plan autoroutier à Montréal pour lui permettre de garder son niveau de compétitivité pour ses entreprises, qu'il n'y ait pas des efforts à faire de ce côté-là. J'en ai discuté au souper avec le maire de Montréal et on a convenu de se revoir. Une affirmation aussi catégorique que des ponts ou la construction d'autoroutes ne régleraient pas un certain problème de congestion pris dans l'objectif que l'on remet du monde additionnel dans le système autoroutier actuellement à Montréal, c'est clair, vous avez raison, mais si c'est pour éliminer des gens qui obligatoirement doivent circuler à l'intérieur de la ville, mais n'ont pas affaire à l'intérieur des limites de la ville de ce circuit-là, on pourrait à ce moment-là faire un certain travail. Je ne sais pas si vous êtes d'accord avec moi, mais vous n'êtes pas obligé de l'être. C'est la perspective dans laquelle je voulais vous parier d'autoroutes et de ponts.

M. Chartrand: M. le ministre, j'aimerais faire un commentaire sur ce que vous venez de dire. Nous ne sommes pas convaincus que la construction d'un autre pont, par exemple, dans l'axe de l'autoroute 25... Malgré que je comprenne que vous ayez des collègues qui demandent cet investissement qui, selon eux, aurait dû être fait il y a longtemps, il en reste que l'on a remarqué que - et je pense que c'est un phénomène nord-américain - chaque fois que l'on construit un pont ou une autoroute, cinq ans ou au maximum dix ans après, il est bloqué. On l'a vu avec l'autoroute 13 et avec un paquet d'autoroutes dans la région de Montréal. C'est le premier élément.

Le deuxième élément, ici, ce n'est peut-être pas la place pour faire le débat sur la nécessité de l'autoroute 25 ou pas, parce que c'est un débat qui à lui seul pourrait demander une commission parlementaire ou du moins des discussions plus longues. Il reste qu'il y a tout le problème de l'étalement urbain et certains pourraient craindre que, par exemple, la construction d'un nouveau pont dans cet axe pourrait favoriser que des gens demeurant à Montréal aillent demeurer à l'extérieur, puis cela pourrait faire que le noyau de l'île se dépeuple encore. Ce qui n'est pas tout à fait dans l'optique du gouvernement, je pense, de dépeupler le centre-ville de Montréal encore plus qu'il ne l'a déjà été.

M. Côté (Charlesbourg): Il ne faut pas nécessairement non plus faire en sorte que l'on encourage un certain immobilisme et dans ce sens-là je me place dans la peau des citoyens qui sont au nord-est de la région métropolitaine et qui, eux, ont à faire des trajets assez longs pour être capables d'aller là où ils veulent. Cela crée aussi des problèmes et des préjudices à ces gens. S'il y a le phénomène des gens de la ville qui peuvent aller à l'extérieur, en banlieue, il y a aussi le phénomène des gens de banlieue qui, de par l'histoire même de l'implantation de l'industrie, doivent venir travailler dans le centre-ville et doivent aussi avoir des moyens de communication intéressants. C'est un débat qui dépasse largement le transport en commun, c'est davantage du système routier.

Je voudrais revenir au mémoire. Vous faites mention qu'il serait souhaitable de faire contribuer les municipalités hors CUM aux frais du métro. Bon, comment est-ce qu'on fait cela? Qui prend-on comme cela et comment est-ce qu'on fait cela?

M. Chartrand: C'est complexe, effectivement. L'un des problèmes qu'on peut noter dans cela, c'est qu'il n'y a pas d'organisme régional. Il n'y a pas personne au niveau régional qui prend une décision à cet effet. La rive sud et Lavai ne veulent pas payer un sou du métro sauf que, effectivement, je pense que n'importe qui se rend à Henri-Bourassa ou à Longueuil le matin va voir beaucoup de gens qui ne contribuent pas directement au coût d'exploitation du métro de Montréal qui l'utilisent. Alors, comment le fait-on? Je pense que ce serait... Si je peux peut-être le dire ici ou en tout cas avancer une idée dans ce sens, cela ne pourra pas se faire dans le contexte actuel où il y a trois sociétés de transport où les administrateurs ne se parlent pas toujours entre eux. Ils ne sont pas d'accord sur tous les points entre eux non plus. À mon avis, cela ne se fera pas le jour où il n'y aura pas un organisme régional qui pourra régler ces problèmes régionaux. Là, on parle de problèmes régionaux. Dans ce sens, les consensus vont être très difficiles à faire, je suis d'accord avec vous parce que c'est évident que les gens de la rive sud payent déjà les taxes pour leur société de transport, par exemple. Ces gens n'ont pas de voix en ce qui concerne l'administration de la CUM. Là, ils vont arriver avec "no taxation without representation". C'est évident que ce problème ne sera pas réglé tant qu'il n'y aura pas un autre organisme suprarégional, ou un autre gouvernement suprarégional mais au moins un organisme régional de transport qui fera en sorte qu'une vision plus régionale soit mise de l'avant et là il y aura peut-être des moyens de faire participer des gens qui

ne payent pas pour le réseau présentement.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a quand même une lueur d'espoir sur les propos entendus au cours de la journée, à la fois ceux de la CUM et de la STL, sur cette problématique qui est beaucoup plus grande d'interface et d'interconnexion de toutes ces sociétés ces commissions de transport. Je pense que le temps va nous permettre de cheminer à ce niveau et de tenter de franchir quelques barrières qu'il reste à franchir. À ce moment, M. le président, je prends acte que vous êtes très généreux dans votre commande et dans votre demande à l'État en termes de paiement, 100 % des immobilisations en plus d'un petit coup en ce qui concerne l'exploitation en étant toujours conscient qu'en fin de compte c'est le citoyen qui paie pareil, même si c'est l'État. Finalement, on peut en prendre bien gros et bien large sur nos épaules, mais en fin de compte c'est le citoyen par ses taxes qui examine cela.

Est-ce que vous avez examiné la possibilité d'autres sources de financement et quelles seraient-elles?

M. Chartrand: M. Pierre Bouchard va répondre à cette question. Il a travaillé ardemment à ce dossier.

M. Bouchard (Pierre): Pour ce qui est des sources de financement qu'on appelle nouvelles où on aurait recours à des bénéficiaires non usagers ou indirects, on a fait mention dans le mémoire de trois sources qui ne sont pas nouvelles. Cela a déjà été discuté lors d'autres débats à d'autres commissions parlementaires avant. Dans un premier temps on favoriserait une taxe sur le stationnement qui serait perçue évidemment par les municipalités elles-mêmes. Actuellement il n'y a que la ville de Montréal qui perçoit comme telle une taxe sur le stationnement. On voudrait que les municipalités contribuent davantage par cette taxe qui aurait l'avantage d'avoir un impact sur la demande en transport, notamment au centre-ville. Cette taxe pour nous ne devrait pas être uniquement en ce qui a trait au stationnement commercial, mais également en ce qui a trait à toute place de stationnement, finalement; qu'elle soit fournie par l'entreprise ou par les commerçants également.

M. Côté (Charlesbourg): Même le gouvernement qui installe ses bureaux au centre-ville.
(21 heures)

M. Bouchard: Oui. S'il fournit à ses employés un certain nombre de places de stationnement il faudrait que la municipalité puisse taxer cela. Donc, dans un premier temps on pense que, effectivement, le

stationnement, c'est la meilleure façon d'aller chercher des sommes supplémentaires, cela aura un impact sur la demande. C'est facile à gérer comme système, il s'agit de compter le nombre de places de stationnement. Ensuite, on ne voudrait pas justement que cette taxe s'applique uniquement aux places commerciales, donc, au centre-ville de Montréal. Il faudrait que cette taxation soit étendue à l'échelle de la région de Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): Dans votre esprit, est-ce que cette taxe devrait servir exclusivement à l'exploitation?

M. Bouchard: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Et non pas aux immobilisations parce que vous avez réglé le cas en disant: Le gouvernement paie à 100 %.

M. Bouchard: Oui, effectivement, cela irait à l'exploitation.

M. Côté (Charlesbourg): La deuxième.

M. Bouchard: La deuxième, on pense à la taxe sur l'essence qui est déjà perçue par le gouvernement du Québec.

M. Côté (Charlesbourg): L'ascenseur est bloqué.

M. Bouchard: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): L'ascenseur est bloqué.

M. Bouchard: Oui. Alors, on ne propose pas une nouvelle taxe comme telle, mais un transfert. On parlait, par exemple, dans le livre blanc d'une taxe de 2 % sur les carburants. On allait chercher à ce moment-là, si je ne me trompe pas, 19 000 000 \$. Dans le rapport SECOR de 1985 où on donnait l'exemple d'un demi-cent le litre, de sept dixièmes de cent le litre, où on allait chercher à l'échelle de la région de Montréal l'équivalent d'environ 20 000 000 \$. Si on actualise cela aujourd'hui, selon les chiffres qu'on a pu avoir, effectivement c'est de l'ordre de 30 000 000 \$, par exemple, 2 %. Cela est dans la région de Montréal, la région métropolitaine de recensement ou l'équivalent.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-là, si jamais une taxe comme celle-là était imposée, serait-elle répartie entre des commissions ou des sociétés de transport de la grande agglomération de Montréal et, si oui, quelle séparation en ferait-on?

M. Bouchard: Effectivement, il faudrait qu'elle soit perçue et transférée dans

l'ensemble de la région. Donc, on inclut les CIT, les organismes publics et ce que vous appelez les OMIT; alors, on voudrait que cette taxe soit perçue à l'échelle de ces territoires. Maintenant, le problème de la redistribution après la perception, c'est plus complexe, évidemment, mais on pense que cela pourrait se faire, dans un premier temps, simplement en vertu des ventes. Donc, il faudrait qu'il y ait une comptabilité en fonction des secteurs et ces fonds seraient redistribués aux organismes mêmes, donc, aux sociétés sur leur territoire juridique et sur le territoire des CIT.

M. Côté (Charlesbourg): Et il y avait une troisième source?

M. Bouchard: Oui, une troisième source, cela touche les promoteurs et les propriétaires immobiliers, enfin, les gens qui sont branchés sur le métro. Quand on dit "branchés sur le métro", cela veut dire qui ont un lien direct intérieur; donc, sans sortir à l'extérieur. On pense que ces gens-là, les propriétaires de ces immeubles devraient contribuer par une surtaxe qui serait versée également directement à la STCUM.

M. Côté (Charlesbourg): Merci.

M. Bouchard: Enfin, ce sont des suggestions qu'on...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela; oui, d'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Je cède maintenant la parole à M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le président, j'ai entendu parler de votre organisme en beaucoup de bien par la députée de Maisonneuve, Mme Harel, qui était la critique officielle de l'Opposition, comme des gens qui cherchent des solutions différentes et qui n'ont pas de préjugé défavorable envers différentes solutions, quand ils analysent les projets. Une chose m'a bien surpris, je vais être franc avec vous, c'est que vous privilégiez les trains de banlieue. Je vais vous dire pourquoi tout simplement. Comme j'avais déjà fait de la consultation sur la protection des terres agricoles... Parce que vous avez dit en même temps qu'il ne fallait pas encourager l'étalement urbain. Je me rappelle qu'à ce moment-là l'une des positions qui étaient défendues par des organismes disait: Encourager le développement des trains de banlieue, ce serait encourager l'étalement urbain. Plus les moyens de transport en commun vont aller chercher efficacement les gens le plus loin possible pour les amener en ville, les gens vont tendre... Remarquez bien que c'est la problématique du temps, le

vieillessement peut faire qu'on se rapproche de l'église en sentant la fin arriver, c'est dû au vieillissement de la population, mais parlons de la population dans son ensemble, ce transport en commun qui irait chercher les gens le plus loin possible pour les amener au centre-ville pourrait contribuer à l'étalement urbain. Est-ce que vous avez considéré cette question dans votre analyse?

M. Chartrand: Oui, monsieur. Effectivement, ça amène ce problème, c'est évident. Mais c'est à la condition qu'on ait des trains de banlieue qui iraient très loin. Lorsqu'on regarde le problème actuel, Montréal—Deux-Montagnes, je ne crois pas que c'est favoriser énormément l'étalement urbain de vouloir conserver une infrastructure qui est là depuis 1918.

Que je sache, la ligne Montréal—Deux-Montagnes dessert déjà - pour l'avoir parcourue à plusieurs reprises - des bassins qui sont presque complètement bâtis: Mont-Royal, Saint-Laurent, Pierrefonds, Roxboro, Deux-Montagnes, les alentours de la gare et même assez loin alentour de la gare, je parle de plusieurs kilomètres, c'est du bâti.

Montréal—Rigaud, c'est la même chose, du moins, sur le territoire de la CUM et même jusqu'à Vaudreuil. Il reste un train par jour jusqu'à Rigaud. Montréal—Saint-Hilaire. Écoutez, je pense que ce n'est pas... L'étalement urbain sur la rive sud, dans le cas de Saint-Hilaire, encore une fois, le corridor où le train passe, c'est à travers des villes qui sont passablement développées, Saint-Lambert, Saint-Hubert, Saint-Bruno. On arrive à Beloeil, McMasterville, Otterburn-Park. On demande de garder des acquis.

On ne demande pas de construire des trains de banlieue jusqu'à... Je ne sais pas, je pourrais vous dire jusqu'à Drummondville, Saint-Hyacinthe ou jusque dans les Cantons de l'Est. On demande de servir d'une façon plus rationnelle des infrastructures qui sont là.

Là, ce qu'on regarde, c'est qu'il y avait des trains de banlieue jusqu'à Montréal-Nord, Sainte-Gertrude, mais qui ont été abandonnés parce qu'on a ouvert la ligne de métro no 2 est en 1966. On recommence tout ce débat vingt ans après. Il y a des gens qui veulent avoir le métro à Montréal-Nord. Il y en a d'autres qui... Il y a eu des projets de la ligne 6 qui étaient exactement sur cette emprise.

Nous pensons que ces services n'auraient peut-être pas dû être abandonnés et ce n'était pas de favoriser l'étalement urbain de vouloir avoir un train de banlieue jusqu'à Montréal-Nord, M. le député. Je pense que c'est évident. Nous, ce qu'on pense, c'est de garder les infrastructures de trains de banlieue actives parce qu'on pense que ce sont les infrastructures qui sont là qui coûtent effectivement moins cher

d'investissements que le métro souterrain, par exemple.

Mais je serais d'accord avec vous sur l'étalement urbain si on réclamait à hauts cris des trains de banlieue partout et si on n'allait pas chercher justement... On inciterait des gens à aller s'installer de plus en plus loin si on construisait des trains de banlieue dans les champs, partout. On n'est pas d'accord avec ça. On veut simplement avoir des trains de banlieue où il y en a présentement et c'est pas mal partout dans du bâti, dans des secteurs ou des zones fortement peuplés ou au moins moyennement peuplés.

M. Garon: Cela a été invoqué cet après-midi par les maires des municipalités. Ils ont dit: Donnez-nous la chance de mettre un train quinze milles dans le champ et on va vous remplir les champs. Ce n'était peut-être pas l'expression qu'ils avaient employée... Cela s'est fait autour de Toronto.

M. Chartrand: Oui, j'ai entendu cette..

M. Garon: Vous, ce que vous dites - je pense que c'est important, ce que vous dites là - c'est, au fond, pour concevoir un système qui va rendre service aux gens, mais pas dans une perspective de développement résidentiel au bout de la ligne pour éventuellement devoir le prolonger.

M. Chartrand: Tout à fait. Nous, ce qu'on veut, c'est que les gens qui sont là soient bien desservis. C'est évident que, s'il y a un bon train de banlieue à Deux-Montagnes, il y a peut-être des gens qui vont vouloir regarder ça et aller s'installer d'une façon plus positive qu'aujourd'hui. C'est évident aussi que la valeur des propriétés alentour de ces gares, dans ces régions, va augmenter aussi.

Je pense que tout cela doit être tenu en considération. Mais pourvu qu'on reste dans des limites raisonnables alentour avec les trains de banlieue. Si on installe un train de banlieue vers Châteauguay, je pense qu'on va décongestionner le pont Mercier; on va le faire d'une façon intelligente sans que ça coûte une fortune et les trains vont s'en aller à la gare Windsor, pas de problème. On ne demande pas un train de banlieue jusqu'à Valleyfield. Là, effectivement, vos inquiétudes seraient tout à fait justifiées.

M. Garon: Par ailleurs, vous dites que, par rapport à Montréal-Nord, vous n'êtes pas d'accord. Ce n'est pas parce qu'il n'y en a pas d'existant. Mais quand Montréal-Nord parle d'avoir un métro, au fond, ce n'est pas un train de banlieue, mais c'est un genre d'équipement qui fait un peu le même service au point de vue de transporter les

gens qui sont déjà là, parce que je pense qu'il n'y a même pas de place pour de l'étalement urbain.

M. Chartrand: Non, il n'y a plus de place pour de l'étalement urbain à Montréal-Nord, mais effectivement il y avait un train de banlieue qui allait là et il y a eu tout un débat sur la ligne 6 versus la ligne 7 depuis quelques années, qui était effectivement un métro de surface sur cette emprise du train de banlieue qui allait jusqu'à Sainte-Gertrude, jusqu'à dans Montréal-Nord. Ce débat a viré en queue de poisson parce que, effectivement, il n'y a pas eu d'entente entre Québec et la CUM là-dessus et cette ligne n'a jamais été construite. Tout ce que l'on dit, c'est que jusqu'en 1966 il y avait une ligne là et que peut-être cela n'aurait pas été une mauvaise idée de la garder à cette époque. Puis, on ne serait pas pris aujourd'hui à penser à construire encore un métro à Montréal-Nord à 50 000 000 \$ le kilomètre. On pense que ce n'est peut-être pas la meilleure solution. Il y a d'autres solutions, pas seulement le train de banlieue, il y a des voies réservées pour autobus. Pourquoi n'a-t-on pas cela à Montréal? On se pose des questions. Dans l'emprise du boulevard Pie IX, il y aurait moyen... Et je sais que ce n'est pas facile pour les gens de Montréal de visualiser un service d'autobus vraiment rapide, parce qu'on a des autobus assez lents à Montréal. La vitesse commerciale est assez basse, merci, et j'ai entendu Mme Roy dire à plusieurs reprises que, si on pouvait augmenter la vitesse commerciale des autobus de Montréal d'un kilomètre, elle viendrait d'économiser 16 000 000 \$ sur les coûts d'exploitation. Mais on n'a pas eu encore de décision, malgré les belles promesses de voies réservées à Montréal. On les attend encore. Je n'ai rien vu de travaux majeurs là-dessus et j'attends encore. Des promesses, je pourrais vous sortir des piles de journaux là-dessus, faites par toutes sortes de gens à Montréal que l'on aurait des voies réservées, mais on dirait que cela ne coûte pas assez cher. Il faudrait que l'on ait quelque chose de bien cher.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Garon: Je ne sais pas tous les chiffres par cœur et, si je fais une erreur, vous me le direz. J'ai compris que le train de banlieue de Deux-Montagnes, juste pour faire des comparaisons pour voir comment vous voyez cela, couvre 143 200 personnes - je pense qu'on l'a dit tout à l'heure - des différentes municipalités, que Montréal-Nord couvre à peu près le double et que les coûts étaient à peu près identiques. On a parlé de prolonger la ligne 5 dont parlait le maire Ryan et qui coûterait 150 000 000 \$, d'après ce que j'ai compris, et on a dit que

la modernisation des trains vers Deux-Montagnes coûterait aussi 150 000 000 \$. Tantôt, vous avez dit que, entre deux trains de banlieue, vous préférez celui qui couvre le plus de monde. Alors, pourquoi à ce moment-ci dites-vous: Je ne veux pas avoir le métro vers Montréal-Nord, alors qu'il desservirait quasiment deux fois plus de personnes que le train de banlieue de Deux-Montagnes qui en desservirait beaucoup moins, mais qui coûterait à peu près le même prix? J'essaie de comprendre.

M. Chartrand: J'aurais plusieurs commentaires à faire là-dessus. Premièrement, on parle de la ligne Montréal-Deux-Montagnes, une infrastructure qui est là et qui pourrait être abandonnée si on ne la modernise pas. À Montréal-Nord il n'y a plus de train de banlieue, on parle d'une nouvelle infrastructure, d'installer, donc, de construire quelque chose de nouveau. Donc, il y a une différence entre abandonner des choses que des gens ont présentement - et je vous fais remarquer qu'il y a 12 000 usagers par jour qui utilisent ce train de banlieue - leur dire: On va vous enlever cela, vous allez vous organiser autrement, puis cela sera plus long de vous rendre à votre travail; on va vous causer un paquet de transferts et un paquet de problèmes... Les gens de Mont-Royal devront faire tout un détour pour se rendre au centre-ville. Présentement, par le tunnel de Mont-Royal jusqu'à la Gare centrale, c'est onze minutes selon les trains.

M. Garon: Ce n'est pas tout à fait cela.

M. Chartrand: Donc, il y a toute cette question de réseaux existants versus les réseaux que l'on rêve d'avoir. Deuxièmement, il y a le problème des coûts d'exploitation.

Un des problèmes auxquels on fait face... J'ai entendu les gens de la CUM ce matin dire: On a besoin de 25 000 000 \$, cela presse, on est mai pris, on a une impasse financière. Je vous ferai remarquer que c'est attribuable en partie à des décisions qui ont été prises il y a fort longtemps de construire la ligne no 5 du métro qui n'est pas encore complétée après dix ans. J'ai entendu les gens de la CUM l'année passée se plaindre que, lorsque l'on aura ouvert la partie de la ligne 5 qui n'est pas encore ouverte de du Parc à Snowdon, cela coûtera 10 000 000 \$ de plus de coût d'exploitation à la STCUM et ils n'ont pas l'argent. Ils sont mal pris, ils cherchent 25 000 000 \$. Ils vont probablement se mettre à genoux devant Québec pour avoir cela.

Donc, c'est une question de coût d'exploitation. Je suis un organisme qui aime le transport en commun. Je pourrais vous demander des lignes de métro partout.

D'ailleurs, le schéma de la CUM vous en donne des idées là-dessus. Des lignes de métro il y en a partout, ce n'est pas passible, il y a tellement de numéros, je les ai tous oubliés, sauf que (es coûts d'exploitation c'est là que cela arrive. On peut construire une ligne de 150 000 000 \$ et probablement qu'elle aura coûté 300 000 000 \$ quand elle sera finie, un peu comme la ligne 5 dans l'ouest, mais les coûts d'exploitation, qui va les payer? Je crois fermement que construire cette ligne 5 de Saint-Michel jusqu'à Montréal-Nord va augmenter encore les coûts d'exploitation de la STCUM de 10 000 000 \$ lorsqu'elle ouvrira. Quand elle ouvrira, peut-être pas avant dix ans, cela sera pas mal plus de 10 000 000 \$ à cette époque-là. Tandis que la ligne 3, toutes les études que j'ai vues disent: Ah, si on la modernise, on va aller chercher plus de monde et on va diminuer les coûts d'exploitation, parce que le problème actuel, c'est que le coût d'exploitation de ces vieux trains, de ces musées roulants, comme je les appelle, écoutez, ils sont très élevés parce que ça coûte très cher d'entretien.

(21 h 15)

Donc, il y a une différence entre garder un acquis et le sauver et faire diminuer les coûts d'exploitation et construire une nouvelle infrastructure, comme vous me le dites pour Montréal-Nord. Nous, on pense, en dernier lieu, je ne veux pas être trop long, qu'il y a d'autres moyens de desservir Montréal-Nord d'une façon efficace pour bien moins cher. Il y a l'implantation de voies réservées. Là-dessus, je veux vous rapporter à notre mémoire, à un moment donné où on parle des coûts de construction de certains réseaux. Cela coûte 50 000 000 \$ le kilomètre pour construire un métro. Je voudrais vous reporter à la page 15 de notre mémoire là-dessus, M. le Président. Vous allez vous reporter à la page 15 où on parle, au deuxième paragraphe, des coûts de construction de systèmes. Présentement, comme je vous l'ai dit, à Montréal c'est qu'on a un métro qui coûte 50 000 000 \$ le kilomètre ou un service d'autobus qui n'est pas très rapide et entre les deux il y a une fouie de villes en Amérique du Nord et en Europe qui ont trouvé d'autres moyens. Je pense au tramway. Les gens nous trouvent des fois démodés de parler de tramway. Eh bien! je vous dirais: Allez voir ailleurs. Grenoble ouvre son système de tramway. Ces gens avaient abandonné le tramway après la guerre. Ils l'inaugurent le 1er septembre. À San Diego, c'est un succès, à Sacramento cela vient d'ouvrir, à Portland, en Oregon, Bombardier a vendu sa technologie. Bien, pourquoi est-ce qu'au Québec on n'en a pas? Les coûts de construction au kilomètre sont beaucoup moindres et moi, je pense que pour

Montréal-Nord ça pourrait être une solution, mais qui n'a pas, à mon avis, été étudiée sérieusement par la CUM. C'était le métro ou c'était rien. Alors, malheureusement, je n'ai pas entendu beaucoup de commentaires aujourd'hui à l'effet qu'il y aurait peut-être d'autres systèmes de transport vers Montréal-Nord qui ne coûteraient pas 150 000 000 \$ et qui ne coûteraient pas après au moins 10 000 000 \$ de plus par année de coûts d'exploitation.

M. Garon: Justement, vous parlez des questions des routes et des corridors pour autobus. Avez-vous des études qui démontrent des résultats concrets d'expériences tentées dans d'autres régions ou à d'autres endroits, notamment, les coûts par rapport à ce que ça rapporte, les rapports coûts-bénéfices?

M. Chartrand: Oui, d'accord. M. Brière qui est ici à mes côtés a fait de longues recherches sur le sujet et ça va lui faire plaisir de vous répondre.

M. Brière (Jacques): En fait, c'est difficile de chiffrer cela en termes d'argent, bénéfices versus coûts. Nous, ce qu'on dit c'est que d'une part les coûts d'implantation sont minimes, c'est-à-dire qu'en fait vous prenez une voie de circulation et vous avez seulement à installer des panneaux et de la peinture pour des lignes. Enfin, c'est minime. Ce que ça donne comme résultat? En fait, vous assurez d'abord la régularité du service. Souvent si vos autobus sont coincés dans le trafic le transporteur va être obligé peut-être d'en ajouter un, deux ou trois de plus parce qu'il y est obligé, quand même, pour que l'autobus passe aux coins de rues aux cinq ou aux dix minutes. Il faut qu'il en mette plus parce que vous êtes toujours ralenti dans le trafic. Alors, les voies réservées à ce niveau-là vous assurent que votre service va être régulier.

Maintenant, quant à épargner des coûts, moi, je suis ailé voir à Québec. À Québec on m'a dit: Effectivement, dans les budgets vous n'épargnez pas des millions, ça dépend de la longueur de votre voie réservée. Si vous en avez un kilomètre sur un trajet de 30 kilomètres, vous n'économisez pas des millions. Par contre, c'est le service qui est rendu à l'usager, c'est la régularité de votre service qui, augmente l'achalandage que vous pouvez aller chercher parce que les gens qui roulent sur la voie réservée voient qu'à côté les autos, elles, sont arrêtées. C'est à ce niveau-là que vous allez chercher des avantages. C'est une question de visibilité, c'est une question de rendement aussi. Vous savez que, si vous programmez vos autobus pour être sur un coin de rue aux cinq minutes, ils vont être effectivement là aux cinq minutes et ils ne seront pas coincés

quatre rues plus haut au à un moment donné il n'en arrivera pas trois de suite et vous êtes là quinze minutes et vous n'en avez plus. C'est à ce niveau-là que les bénéfices se mesurent. Ce n'est pas vraiment en termes de coûts, d'économie d'argent. Vous en faites, mais ce n'est pas chiffrable. On ne peut pas donner un chiffre à ce niveau.

M. Garon: Mais est-ce qu'il y a des endroits où ce système-là a été généralisé sur assez de kilomètres - en tout cas peut-être pas généralisé - pour vérifier ça?

M. Brière: Pour vérifier les coûts.

M. Garon: Non, vérifier l'efficacité.

M. Brière: Dans le mémoire on dit que, dans la ville de Paris même, si vous prenez tous les trajets d'autobus, 20 % circulent sur voie réservée. Il y a sûrement des bénéfices à aller chercher à ce niveau. À Québec, vous connaissez sûrement le problème de la côte d'Abraham, c'est la solution qu'on a trouvée aussi. Il y a sûrement des bénéfices que le transporteur peut aller chercher. Maintenant, des coûts, comme je vous dis, je ne peux pas vraiment vous en donner parce qu'à aucun endroit on n'a vraiment chiffré les économies. Ce ne sont pas des économies qui sont fantastiques, à moins vraiment d'en implanter, mais alors là partout. À ce moment, vraiment vous pouvez économiser, mais vous n'implantez pas une voie réservée au bout de l'île où il n'y a pas besoin. Vous implantez cela où le besoin se fait sentir. C'est pour cela que ce ne sont jamais de très longs trajets. Ça peut être un, deux ou trois kilomètres. Vous pouvez en avoir un certain nombre dans une municipalité, mais vous ne pouvez pas généraliser le phénomène partout. Cela ne donne rien de mettre une voie réservée sur un boulevard à l'extrémité de l'île.

M. Chartrand: Comme complément de réponse, je sais que les gens de la STRSM vont passer ici et ce sont des gens qui ont défendu beaucoup leur voie réservée sur le pont Champlain malgré les problèmes qu'il peut y avoir. Je pense que ces gens pourraient être en mesure de vous dire, plus spécifiquement et plus précisément que nous, exactement ce que cela peut représenter, la voie réservée, comme économie pour eux. Parce que je vous dis que c'est un succès cette voie réservée. Je me rappelle moi-même avoir vécu sur la rive sud à cette époque. Le transport en commun à Brossard et à Saint-Hubert, ce n'était pas tellement développé. Mais allez voir aujourd'hui, la STRSM songe même à acheter des autobus articulés parce que la capacité actuelle de la voie réservée commence à être pas mal saturée. C'est un succès sur la rive sud;

sûrement qu'ils ont des chiffres là-dessus que je n'ai pas en ma possession présentement.

M. Garon: Dans votre mémoire, vous reconnaissez que le transport modal et le maintien de la clientèle ne pourront se faire que si l'on adopte des mesures centrées sur l'usager. J'aimerais savoir quelle est la nature de ces mesures centrées sur l'usager, dans votre esprit. Comme il ne me reste qu'une minute, aussi bien poser le deuxième volet de ma question. On ne vous bloquera pas. Je ne pourrais pas vous en poser une autre si je la pose après. Quelle forme pourrait prendre la consultation auprès des usagers quant aux modifications à apporter aux infrastructures dont je vous parlais à la page 24 de votre mémoire? Souvent, les usagers ne parient pas beaucoup. Le transport modal, pour vous situer, c'est à la page 13.

M. Chartrand: D'accord. Écoutez, notre organisme a assisté à plusieurs reprises à différentes réunions d'organismes publics de transport en commun dans la région de Montréal. Il faut comprendre que, jusqu'à il y a deux ans, les décisions au niveau de la CTCUM et des autres sociétés étaient prises en catimini dans des bureaux feutrés. On ne connaissait pas la teneur des décisions qui se prenaient là. Depuis, il y a eu une certaine démocratisation - n'est-ce pas? - et les conseils d'administration des trois sociétés de transport siègent en public. Il y a des périodes de questions. Dans le cas des CIT, cela a été un peu plus difficile. Il y avait des CIT qui nous jouaient le tour de faire des réunions qui n'étaient pas trop publiques où ils s'arrangeaient pour ne pas qu'on sache à quelle heure c'était pour ne pas qu'on aille poser des questions.

Dans ce sens, quand on dit qu'on veut que les usagers soient consultés, c'est que, je pense, les usagers sont les premiers bénéficiaires ou les premières victimes de décisions qui se prennent. Il n'y a pas suffisamment de consultations avec les usagers. Il y a des commissions permanentes à la CUM, où on peut déposer des mémoires et poser des questions. Il y a des ouvertures d'esprit à la STCUM présentement pour des comités de plaintes, etc. On va d'ailleurs faire partie d'un comité de plaintes à la STCUM. Il y a des choses qui se font, mais je pense qu'il y a encore beaucoup de problèmes de consultation. Les usagers ne sont pas toujours les bienvenus pour donner des idées. Malheureusement, dans certains cas, ce n'est pas facile. Nous, on aimerait que nous ou d'autres usagers soient plus consultés pour l'implantation de changements de circuits d'autobus.

Il y a eu des problèmes à Saint-Laurent dernièrement où les usagers à un moment donné se sont aperçus que leur autobus

n'était plus là, du jour au lendemain. Il y a eu des manques de consultation. C'est ce qu'on veut dire par ça.

Mme Auger (Céline): Il y a également le problème des CIT et des usagers qui sont plus ou moins consultés dans les conseils intermunicipaux de transport. Lorsqu'on connaît les problèmes, par exemple, celui des Basses-Laurentides... Alors, nous, si on a une demande à faire, c'est que les usagers soient davantage consultés dans ce colloque.

M. Brière: Si je peux ajouter quelque chose sur le transfert modal. Vous nous disiez tantôt qu'on parlait de mesures centrées sur l'usager. On entend par là aussi que l'usager a besoin d'informations. Par exemple, si vous prenez le métro de Montréal, lorsque vous sortez d'une station, vous n'avez pas de chose aussi simple qu'un plan de quartier. Si vous prenez le métro et que vous sortez à un endroit que vous ne connaissez pas, vous êtes perdu. Où allez-vous? Vous ne le savez pas, il n'y a pas de plan de quartier. Aux arrêts d'autobus, souvent vous allez avoir un banc, mais pas d'abribus; si vous avez l'abribus, vous n'avez pas le banc. Alors là, choisissez, vous avez le banc ou l'abribus, c'est cela. Les horaires ne sont pas affichés. C'est tout un paquet de petites mesures semblables, un paquet de petits points pour donner de l'information aux gens. La plupart du temps aussi, les plans de métro sont sur le quai. Alors, si vous voulez savoir quel autobus vous allez prendre, vous devez d'abord payer et aller voir sur le quai. Là, vous lisez la carte et vous sortez parce que, votre autobus, c'est en haut que le prenez, ce n'est pas à une autre station. Souvent, les cartes vont être sur le quai. Vous n'aurez pas de carte de plan du réseau à l'extérieur des barrières. C'est un paquet de petites mesures. C'est ainsi qu'on dit qu'à un moment donné il faut se centrer sur l'usager. Il faut aussi que les gens qui planifient le réseau de transport se mettent un peu dans la peau des usagers, qu'on leur donne une carte CAM peut-être, qu'on les embarque dans le métro ou dans l'autobus et qu'on leur dise: Promenez-vous un peu et allez voir comment cela fonctionne. Si vous restez dans votre bureau, comment voulez-vous savoir ce qui se passe vraiment sur les circuits d'autobus ou dans le métro? Vous ne le saurez pas. Ce sont de petites mesures comme celles-là dont on parle quand on dit qu'il faut se centrer sur l'usager.

M. Garon: Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. Nous en sommes maintenant aux remarques de conclusion. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je veux remercier le groupe des représentants de Transport 2000 pour leur contribution. Je suis convaincu que ce dixième anniversaire qui est fêté cette année fera certainement des petits au cours des futures années. Je retiens que ce n'est pas toujours une question de gros montants d'argent pour régler les problèmes, mais davantage d'interventions plus intelligentes qui, comme pour le pont Victoria où cela s'est réglé de façon définitive pour un bon bout de temps, règlent les problèmes de circulation et d'accès. Cela peut être assez intéressant de ce côté. J'ai eu moi-même l'occasion d'utiliser le tramway de Grenoble. C'est un look des années 2000 très intéressant que bien des gens auraient intérêt à regarder, en termes de solution de rechange au métro. Merci beaucoup.

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

M. Garon: Je voudrais vous remercier également. J'ai lu avec beaucoup d'intérêt les différents points que vous soulevez dans le document que vous nous avez présenté. C'est une analyse qui est bien différente de celle qu'on a l'habitude de voir. Comme vous le dites et comme vous l'exprimez dans votre mémoire, vous faites un effort pour vous mettre à la place de celui qui va utiliser les moyens de transport en commun plutôt qu'à la place d'autres personnes... d'autres organismes qui ont à oeuvrer dans ce secteur.

Je vous remercie de nous avoir présenté ce mémoire et je vous félicite d'avoir persévéré aussi longtemps comme groupe car, souvent, commencer, c'est facile, mais durer, c'est plus difficile.

M. Chartrand: Parfait! Merci de nous avoir entendus. Il y a une dernière parole que je voudrais dire. Effectivement, nous aurions pu arriver ici avec des demandes faramineuses de coût de construction de métro un peu partout, comme je l'ai dit tantôt, mais je pense qu'il ne faut jamais oublier les coûts d'exploitation. Et, comme vous le dites, M. le ministre, ainsi que d'autres personnes ici à la table, si on peut trouver des systèmes qui pourraient rendre service, qui coûteraient beaucoup moins cher et qui amélioreraient le service, ce serait un pas dans la bonne direction. Encore une fois, merci beaucoup de nous avoir invités. (21 h 30)

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le président ainsi que les membres de votre organisme pour votre contribution aux travaux de la commission de l'aménagement et des équipements.

À ce moment-ci, je demanderais aux autorités de la ville de Mirabel de prendre place, s'il vous plaît.

Permettez-moi, dans un premier temps, de vous souhaiter la bienvenue aux travaux de la commission. Je demanderais au porte-parole de bien vouloir s'identifier, s'il vous plaît, pour le bénéfice des membres de la commission et du **Journal des débats**.

Ville de Mirabel

M. Léonard (Charles): Charles Léonard, maire de la ville de Mirabel, ainsi que mes deux collaborateurs, à ma droite, M. Yves Lacroix, directeur général de la ville, et, à ma gauche, M. Marcel Lorrain, directeur adjoint.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, bienvenue, M. le maire. J'aimerais, maintenant, vous céder la parole, tout en vous rappelant que vous avez 20 minutes pour exposer votre mémoire aux membres de la commission.

M. Léonard: M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. de la commission, je dois, bien humblement, vous avertir que je ne me suis jamais senti aussi petit que ce soir. J'écoutais mes prédécesseurs, les maires de différentes villes, qui représentaient tant de population, des 300 000 et 220 000. Moi, je dois vous avertir que je représente environ 15 000 citoyens, mais tout de même une ville, une MRC, surtout une ville aéroportuaire.

Si nous sommes ici ce soir, c'est que nous sommes conscients de l'importance des travaux que la commission de l'aménagement et des équipements de l'Assemblée nationale entreprend en vue de mettre en lumière les besoins et les priorités quant à la planification et au développement des infrastructures de transport en commun de la région de Montréal. Est-il nécessaire de vous rappeler que la ville de Mirabel, qui occupe un territoire de 488 kilomètres carrés, soit une superficie qui équivaut à 199,2 % du territoire de la ville de Laval et 97,8 % du territoire de la Communauté urbaine de Montréal, a été justifiée par l'implantation et les promesses d'avenir de l'aéroport international de Mirabel?

Les autorités municipales de la ville de Mirabel sont relativement fières du chemin parcouru depuis la mise en place de la municipalité, qui compte maintenant 15 000 âmes et qui met en valeur, de façon rationnelle et prudente, ses potentiels de développement et ses caractères local et régional. D'autre part, compte tenu de l'étendue de son territoire, la ville de Mirabel, tout comme la ville de Laval, constitue aussi une municipalité régionale de comté. Cette double responsabilité du conseil permet à la fois de contrôler le développement de l'ensemble du territoire et d'intervenir de façon efficace dans la

solution de problèmes qui, dans d'autres MRC, pourraient requérir des interventions parfois divergentes de plusieurs entités locales.

Enfin, à l'intérieur de la ville et de la MRC, Mirabel est aussi un aéroport international moderne et conçu pour répondre non seulement à la croissance du transport aérien des personnes, mais aussi pour favoriser, avec un minimum de restrictions, d'abord l'implantation d'entreprises manufacturières liées à la présence de l'aéroport et à la mise en place d'activités aéroportuaires aussi diverses que l'exploitation d'un centre de rétention du cargo international et/ou d'un parc industriel en zone franche.

Jusqu'à ce jour, les autorités municipales et la population de la ville de Mirabel ont assumé pleinement les lourdes responsabilités que le gouvernement du Québec leur a confiées, tant au point de vue local que régional. Nous sommes, cependant, toujours en attente des décisions et des actions gouvernementales qui permettront enfin à Mirabel de s'engager avec les outils qui sont essentiels dans la voie de l'avenir.

L'avenir de Mirabel. Nous, les élus, à quelque niveau que ce soit, tant fédéral, provincial et municipal, devons considérer Mirabel d'abord comme une ville, mais prioritairement comme une ville à vocation aéroportuaire, et réaliser pleinement son potentiel aéroportuaire. Il nous semble important de mettre en lumière ces deux composantes essentielles de l'avenir de Mirabel.

Le développement de sa vocation aéroportuaire. La vocation aéroportuaire, principalement en ce qui concerne le nombre de passagers, le nombre de mouvements d'avion et le volume de cargo, apparaît à la fois sans limite et sans contrainte lorsque nous considérons les besoins prévisibles en équipements aéroportuaires et les restrictions qui sont imposées à un nombre croissant d'aéroports en matière de contrôle de bruit et de couvre-feu. L'aéroport de Mirabel a été conçu pour répondre à tous les besoins présents et futurs du trafic aérien de la région de Montréal et offre un service de 24 heures, ce qui représente une situation unique et exceptionnelle.

La ville de Mirabel a, à plusieurs reprises, constaté que la décision gouvernementale de construire un nouvel aéroport moderne pour la région de Montréal n'a pas été supportée par des programmes de développement des activités aéroportuaires. Le facteur le plus important nous semble, cependant, être le recul démographique important qu'a subi l'île de Montréal au cours de la dernière décennie et qui continuera, selon les projections des gouvernements du Québec et du Canada, jusqu'à la fin du prochain siècle. Ce facteur

qui revêt aussi une importance considérable au plan de l'économie de la région de Montréal a incité les gouvernements à favoriser la consolidation des infrastructures et des équipements de l'île de Montréal par opposition aux régions périphériques.

Il faut, cependant, souligner que la reprise économique a permis à l'ensemble de la région de Montréal de constater le développement d'un climat de confiance en l'avenir et de réaliser que les différents secteurs de la région de Montréal sont appelés à jouer au plan du développement économique des rôles beaucoup plus complémentaires que concurrentiels. Au plan international, il est de plus en plus certain que le potentiel particulièrement attrayant de l'aéroport de Mirabel se développera principalement en raison de la congestion de plus en plus grande qui se manifeste aux aéroports de Boston et New York et des inconvénients croissants que les transferts représentent pour les passagers à l'aéroport de Toronto à cause des distances et des temps de déplacement entre les divers points d'arrivée et de départ. La vocation aéroportuaire potentielle de Mirabel est incontestable et elle se modifiera à mesure qu'une autorité aéroportuaire autonome, dans le meilleur intérêt de l'ensemble de la région de Montréal, réévaluera les vocations particulières de chacun des deux aéroports. Nous avons la conviction que, si l'intérêt collectif est l'objectif primordial de l'autorité aéroportuaire, la croissance de l'aéroport de Mirabel est assurée.

Le développement de son potentiel industriel. L'un des avantages majeurs qu'offre l'aéroport de Mirabel c'est sa superficie totale et la disponibilité de terrains à vocation industrielle idéalement localisés et capables de répondre aux besoins variés des investisseurs potentiels. Nous devons constater que, si l'aéroport de Dorval a pu attirer à l'intérieur des limites de la zone aéroportuaire de nombreux investisseurs industriels, le développement d'entreprises industrielles liées directement à la présence de l'aéroport autour de cet aéroport ne peut durer que de deux à trois ans parce qu'il n'y aura plus de terrains disponibles et est limité à des projets d'envergure moyenne parce que les terrains disponibles sont des terrains de superficie limitée. Si nous ne voulons pas perdre à Toronto ou à l'Ouest canadien des projets d'investissements industriels qui sont directement liés à la présence et à l'exploitation d'un aéroport majeur c'est maintenant qu'il faut planifier et promouvoir le développement industriel tout autour de la zone opérationnelle optimale de l'aéroport de Mirabel. Déjà, nous pouvons anticiper des investissements majeurs dans des secteurs directement reliés à l'industrie aéronautique et qui, même si on voulait les réaliser autour de l'aéroport de Dorval, n'y

trouveraient ni les superficies requises, ni les conditions normales d'exploitation qu'ils pourraient exiger.

La promotion et le développement des territoires entourant les zones opérationnelles des aéroports canadiens sont vus par la plupart des experts en gestion aéroportuaire comme des justifications à la mise sur pied d'autorités aéroportuaires distinctes et autonomes dans chaque région, comme des moyens de financement de l'exploitation des aéroports et comme des mécanismes de création d'emplois et d'activités économiques.

L'aéroport de Mirabel est probablement l'aéroport canadien qui offre le plus intéressant potentiel industriel et, à cet égard, son développement, si on l'amorce dans les plus brefs délais, permettra à l'aéroport de Mirabel de prendre pour la région de Montréal la relève de l'aéroport de Dorval dont le potentiel est de plus en plus limité. Le potentiel industriel de la zone aéroportuaire de Mirabel est exceptionnel. L'avenir et le progrès de Mirabel y sont étroitement liés. C'est aussi dans l'intérêt de toute la région de Montréal qu'il doit se réaliser, avec la collaboration et le soutien des gouvernements supérieurs et de toute la communauté économique de la région de Montréal.

Les moyens essentiels au développement de Mirabel, de sa vocation aéroportuaire et de son potentiel industriel. Depuis le début des travaux de planification de l'aéroport de Mirabel il a été clairement établi, tant par le gouvernement fédéral que par le gouvernement du Québec, que le succès de l'aéroport de Mirabel, son acceptation par le public voyageur et par les investisseurs et la mise en valeur de ses potentiels économiques dépendaient en premier lieu de la qualité et de l'efficacité des liens terrestres de la zone aéroportuaire avec la ville et l'île de Montréal. D'ailleurs les responsables de la planification de la région aéroportuaire en étaient tellement convaincus qu'ils avaient proposé, au moment même où on entreprenait la construction de l'aéroport de Mirabel, la construction d'un lien ferroviaire rapide entre Mirabel et le centre-ville de Montréal sur l'emprise du CP; la construction d'un deuxième lien ferroviaire par le modernisation et le prolongement de la ligne du CN Gare centrale—Deux-Montagnes; la construction d'une autoroute reliant l'aérogare de Mirabel au centre-ville de Montréal.

Douze ans après l'ouverture de l'aéroport de Mirabel - et là cela me fait penser aux 17 ans d'attente du maire de Montréal-Nord - on ne peut que constater l'absence de moyens et de systèmes efficaces de transport terrestre directs entre l'aéroport de Mirabel et l'île de Montréal et l'effet négatif de leur absence sur le rythme de progression des activités aéroportuaires et

sur la mise en oeuvre d'un programme de développement industriel à l'intérieur de la zone aéroportuaire.

Dans la situation actuelle, nous déplorons l'impact négatif que peut représenter l'absence de communications rapides et efficaces entre les aéroports de Dorval et de Mirabel sur le volume des passagers internationaux aussi bien que l'absence de systèmes et de liens terrestres directs avec le centre-ville de Montréal. D'où la mise en place de moyens de communications rapides et efficaces entre les aéroports de Dorval et de Mirabel, la mise en place d'un mode de transport en commun direct entre le centre-ville et Mirabel et l'amélioration des liens routiers et ferroviaires entre Montréal et Mirabel. Dans les quelques pages qui suivent, nous expliciterons davantage notre pensée.

Des communications rapides et efficaces entre les aéroports de Dorval et Mirabel. Jusqu'à ce qu'une autorité aéroportuaire en décide autrement, un certain nombre de voyageurs auront à utiliser les deux aéroports, Dorval et Mirabel, lorsque leurs déplacements comprendront un vol international et un vol domestique. Il a été clairement démontré que ce qui répugne le plus aux voyageurs, ce sont, plus que le fait de l'utilisation de deux aéroports, les inconvénients qui découlent du système de correspondance entre les deux aéroports et, particulièrement, le temps des déplacements, le coût des déplacements et la manipulation des bagages. Pour justifier le statu quo, on nous annonçait il y a déjà plus de huit mois, le prolongement de l'autoroute 13 en toute priorité jusqu'à l'aérogare de Mirabel, la mise en place d'un système d'autobus gratuit pour les passagers en correspondance et diverses autres mesures qui visaient à la fois à réduire le temps des déplacements et à en minimiser les inconvénients pour le public voyageur.

Un mode de transport en commun direct entre Montréal et Mirabel. Les planificateurs du réseau aéroportuaire, tout autant que ceux qui étaient chargés de l'élaboration d'un schéma d'aménagement pour la région aéroportuaire de Mirabel, ont toujours vu la mise en place d'un système de transport des personnes entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport de Mirabel en fonction des besoins des déplacements terrestres des voyageurs aériens.

De3 liens routiers et ferroviaires améliorés entre Montréal et Mirabel. Pour une très grande majorité d'usagers des aéroports, l'automobile est toujours et demeurera le mode privilégié de transport vers ou de l'aéroport. Il serait utopique de penser que la région de Montréal pourrait être à cet égard différente des autres grandes régions aéroportuaires du monde.

L'attrait de l'aéroport va beaucoup plus

loin que le simple concept physique et architectural. L'attrait de l'aéroport, c'est aussi les moyens, les temps d'accès et la facilité avec laquelle on atteint, par transport terrestre, les origines et destinations.

La multiplication des inconvénients qui résultent de l'absence ou de l'insuffisance des réseaux routiers et autoroutiers et des problèmes d'engorgement de la circulation à des heures de pointe qui sont souvent cruciales pour les activités aériennes réduit l'attrait de l'aéroport, peut influencer sur la fréquence des déplacements et inciter une partie du public voyageur à opter pour un autre mode de transport.

Pour intégrer un aéroport comme celui de Mirabel à son bassin d'usagers qui se situe à plus de 80 % sur l'île ou la rive sud immédiate de Montréal, il nous faut, par une amélioration de liens routiers, réduire les temps et les inconvénients reliés au transport terrestre. Dans une société moderne où la mobilité devient une caractéristique de plus en plus évidente et prépondérante, le temps apparaît comme l'une des clés du succès. Il nous semble, d'autre part, relativement important, si on veut assurer le plein épanouissement du potentiel industriel aéroportuaire de Mirabel, d'aménager des liens ferroviaires efficaces entre la zone aéroportuaire, les secteurs manufacturiers, les points de distribution de l'île de Montréal, le réseau national des chemins de fer, le port de Montréal, etc. (21 h 45)

Des actions prioritaires. Il ne fait plus aucun doute que l'aéroport de Mirabel est appelé à jouer un rôle de plus en plus important dans le développement du trafic aérien et dans la consolidation du rôle de la région de Montréal au plan de l'industrie aéronautique. D'autre part, le rythme de développement des activités aériennes et de la zone industrielle aéroportuaire de Mirabel dépendra de la qualité des liens terrestres et des moyens de transport entre Mirabel, le centre-ville de Montréal, les grands équipements de transport de la région de Montréal, les secteurs manufacturiers qui auront à oeuvrer en concertation avec la zone industrielle aéroportuaire et, en général, le bassin de main-d'oeuvre spécialisée de la région de Montréal.

C'est dans une double perspective d'intégration physique de l'aéroport de Mirabel à la grande région de Montréal et de rationalisation des investissements gouvernementaux au plan des infrastructures et des systèmes de transport que les autorités municipales de la ville de Mirabel ont identifié et justifié les actions prioritaires qu'elles soumettent à la considération des membres de la commission de l'aménagement et des équipements dans les pages qui suivent.

La ligne Gare centrale-Mirabel. Premièrement, les organismes responsables de la planification de l'aéroport de Mirabel ont toujours considéré cette ligne comme une option viable et économique pour la desserte de Mirabel, compte tenu du double rôle de métro de surface et de train de banlieue qu'elle pouvait jouer. Deuxièmement, cette ligne a toujours été considérée comme un lien ferroviaire privilégié entre la zone industrielle aéroportuaire et l'île de Montréal. Troisièmement, de toutes les options de desserte Montréal-Mirabel, cette ligne semblait celle qui pouvait recueillir l'appui du plus grand nombre de municipalités à l'intérieur de la CUM. Le développement du potentiel de l'aéroport et de la ville de Mirabel est tributaire d'un lien ferroviaire et d'un système de transport des personnes qui relierait l'aéroport de Mirabel à l'île de Montréal où l'on retrouve les bassins de main-d'oeuvre spécialisée, la majorité des usagers du système aérien et d'importants équipements culturels et éducatifs auxquels doit avoir accès la population de Mirabel. Les chances de réalisation d'un système de trains rapides conçu exclusivement pour la desserte de l'aéroport de Mirabel s'amenuisent d'année en année.

Deuxièmement, prolongement de la ligne Gare centrale-Deux-Montagnes jusqu'à l'aéroport de Mirabel. La ville de Mirabel est d'opinion que si cette ligne de chemin de fer et ses équipements étaient modernisés son prolongement jusqu'à l'aéroport de Mirabel permettrait de profiter d'un système de transport en commun qui pourrait desservir, à partir de Montréal, l'aérogare de Mirabel, la zone industrielle aéroportuaire, la population de Mirabel qui est appelée à se déplacer quotidiennement vers l'île de Montréal, Laval et les municipalités de la couronne nord qui seraient desservies. Cette triple vocation de cette ligne à l'intérieur du territoire de la ville de Mirabel justifie son prolongement et représenterait pour le gouvernement du Québec une solution de compromis qui serait économiquement réalisable et qui, pour l'aéroport et la population de Mirabel, est vital, à défaut d'un train rapide exclusivement dédié à la liaison aéroport de Mirabel-centre-ville.

Les conditions relatives à la considération d'un lien ferroviaire jusqu'à l'aéroport de Dorval. Dans son rapport d'octobre 1985, le Comité technique sur la modernisation de la ligne Gare centrale-Deux-Montagnes mis sur pied par la Communauté urbaine de Montréal avait considéré la desserte de l'aéroport de Mirabel et avait laissé entrevoir la possibilité d'un lien ferroviaire interaéroports. Les autorités municipales n'ont ni l'intention ni le pouvoir de s'opposer à cette jonction potentielle de l'aéroport de Dorval à la ligne Gare centrale-Mirabel par un lien ferroviaire.

Ce que nous proposons, ce sont des conditions qui devraient être réunies préalablement à la considération de ce lien ferroviaire. Ces conditions sont les suivantes. Premièrement, la planification d'un tel lien ferroviaire ne devrait être enclenchée que sous la responsabilité d'une autorité aéroportuaire régionale. Deuxièmement, l'utilité à long terme d'un tel lien devrait être clairement établie par l'autorité aéroportuaire régionale. Troisièmement, un tel lien ferroviaire, dans l'éventualité où son utilité à long terme serait établie, devrait être une autre parmi les alternatives à considérer dans l'établissement de liens terrestres entre les aéroports de Dorval et de Mirabel. Nous considérons que l'aménagement prématuré de ce lien ferroviaire imposerait à une autorité aéroportuaire éventuelle des contraintes qui réduiraient sa marge de manoeuvre dans la gestion rationnelle et efficace du réseau aéroportuaire.

L'autoroute 13. Je sais, M. le ministre, que ce n'est pas la première fois que les autorités de Mirabel vous parlent de ce lien routier. Mais nous restons convaincus qu'elle reste une condition sine qua non au développement de l'aéroport. L'autoroute 13, dont la vocation première devait être la desserte de l'aéroport de Mirabel, est rapidement devenue une autoroute urbaine de plus en plus encombrée, principalement aux heures de pointe du matin et de la fin de la journée. Elle se termine cependant à sa jonction avec l'autoroute 640 et n'a jamais rempli sa mission première qui était d'établir un lien routier direct et à accès limité entre l'aérogare de Mirabel et l'île de Montréal. L'absence de ce lien routier essentiel est certes une des causes majeures de la sous-utilisation de l'aéroport de Mirabel et de la stagnation de son potentiel industriel aéroportuaire.

L'île de Montréal vit depuis longtemps des problèmes de congestion autoroutière et les autoroutes 13 et des Laurentides débouchent sur un réseau d'autoroutes, à l'intérieur de l'île de Montréal, déjà congestionné. L'aéroport de Mirabel souffre donc à la fois du retard à prolonger l'autoroute 13 jusqu'à l'aérogare, de la congestion du réseau autoroutier qui donne accès au centre-ville de Montréal et de l'encombrement des autoroutes 13 et des Laurentides à des heures cruciales pour ses activités aériennes. La congestion autoroutière pourra se résorber à moyen terme par la promotion du transport en commun et par certaines mesures de dissuasion qu'il ne serait peut-être pas à propos d'élaborer dans le présent mémoire. Toutefois, deux actions prioritaires devront être entreprises dans le meilleur délai pour améliorer l'accès à l'aéroport de Mirabel, soit le parachèvement de l'autoroute 13

jusqu'à l'aérogare de Mirabel; deuxièmement, l'établissement de mesures de contrôle de la circulation aux fins d'accroître l'efficacité des liens routiers entre l'aéroport de Mirabel, l'aéroport de Dorval et le centre-ville de Montréal.

Parachèvement de l'autoroute 13 jusqu'à l'aérogare de Mirabel. Le parachèvement de cette autoroute jusqu'à l'aérogare de Mirabel a toujours été perçu et continue d'être vu par tous les planificateurs, les experts et le milieu du transport aérien comme une action essentielle au développement de la région aéroportuaire. À moins que les autorités provinciales refusent de reconnaître le rôle de plus en plus important que la région aéroportuaire de Mirabel est appelée à jouer, tant pour le trafic aérien que pour la consolidation de la place qu'occupe la région de Montréal dans l'industrie aéronautique, le parachèvement de l'autoroute 13 jusqu'à Mirabel doit être placé au premier rang des priorités gouvernementales. Certains pourront prétendre que cette autoroute n'est pas une infrastructure de transport en commun. Les autorités de la ville de Mirabel croient au contraire que les aéroports qui transportent des millions de passagers et qui sont des moteurs de développement économique sont des infrastructures majeures de transport en commun et que, par voie de conséquence, les liens autoroutiers entre ces aéroports doivent aussi être considérés comme partie intégrante de ces infrastructures de transport en commun. Le parachèvement de l'autoroute 13 c'est aussi le moyen tangible d'intégrer la région aéroportuaire de Mirabel à la grande région économique de Montréal.

La participation de la ville de Mirabel. Si nous convenons que l'aéroport de Mirabel est essentiel au développement économique de la région de Montréal et au progrès de la région aéroportuaire de Mirabel, il ne serait que raisonnable que la ville de Mirabel soit reconnue comme un intervenant actif dans l'ensemble du processus de planification des modes de transport qui devront desservir l'aéroport et la ville de Mirabel, ainsi que dans l'élaboration des plans d'intégration de ces modes de transport aux stratégies de développement aéroportuaire et industriel de Mirabel.

En conclusion, quant à nous, M. le Président, les autorités municipales et la population de Mirabel ont voulu, par la présentation de leur mémoire, sensibiliser les membres de la commission de l'aménagement et des équipements à la problématique aéroportuaire et à l'importance d'une infrastructure de transport en commun d'une valeur exceptionnelle dont le principal défaut a été, faute de liens routiers et ferroviaires directs et efficaces, d'être isolée trop longtemps de sa clientèle potentielle et de ses marchés. Les autorités municipales de la ville de Mirabel ont aussi voulu signaler les

perspectives de développement de la région aéroportuaire et les rôles complémentaires et essentiels qui lui seront dévolus.

C'est face à cette vision nouvelle de l'avenir de Mirabel que les membres de la commission de l'aménagement et des équipements devront examiner le caractère urgent et prioritaire des actions et des orientations proposées par la ville de Mirabel. Merci.

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

Je veux maintenant reconnaître M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je remercie M. le maire pour sa contribution et je veux lui dire qu'il ne manque pas une occasion de venir vanter les mérites de son aéroport et de son rayonnement international, de même aussi faire mention de ce qu'il y manque. C'est clair que les propos tenus sont en large partie partagés par nous. L'autoroute 13 est au cœur de votre mémoire. C'est une décision qui aurait dû être annoncée depuis déjà un certain temps, mais vu un certain contexte au niveau du ministre d'État aux Transports, en décembre dernier, au fédéral... Il faut quand même lui rendre hommage parce qu'il avait pris des décisions, il a au moins ce mérite, même si dans votre propos vous parlez de statu quo. Il a aussi le mérite à l'intérieur de cela d'avoir réglé - même s'il ne l'avait pas annoncé avec nous - le prolongement de l'autoroute 13 que vous réclamez dans le mémoire.

C'est un dossier qui, quant à nous, est réglé. Toutes les négociations ont été complétées avec le gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral paiera 50 % des coûts de construction d'infrastructures de l'autoroute 13 de même que la 50 de Lachute à Mirabel parce que nous avons toujours soutenu que le fédéral avait une responsabilité plus grande dans la construction de la 13 que 50 %, vu les coûts inhérents au corridor souterrain qu'on devra construire pour avoir accès à l'aéroport. Dans ce sens, l'autoroute 13 c'est un dossier qui, pour nous, est réglé et même enclenché puisque les professionnels seront appelés à déposer des propositions pour l'ensemble des sections de tronçons que nous allons réaliser. Les professionnels vont être engagés. Le tout va suivre l'échéancier normal de réalisation.

C'est clair que vous voudriez que ce soit demain matin. Mais, à partir du moment où les professionnels sont engagés, on devra attendre que chacun produise, évidemment, le lot des études et des plans et devis pour passer à la phase des réalisations. Quant à nous, c'est un dossier qui est classé et signé avec le fédéral, dans les négociations sur l'entente des transports, et c'est réglé. Si ça peut au moins vous rassurer, c'est un dossier

réglé. Il faut passer maintenant à la phase de réalisation qui, nous l'espérons bien, sera faite le plus vite possible. Je n'ai peut-être pas à répéter ma position sur le lieu ferroviaire Mirabel-Dorval. Je pense que vous l'avez probablement entendue en cours de journée. Ce n'est pas différent de ce qu'on avait dit au sommet des Laurentides. Dans les négociations avec le gouvernement fédéral pour compléter la 13, eux avaient mis de côté l'hypothèse de faire le chemin de fer donc d'avoir un lien ferroviaire, du moins à brève échéance.

Ce que je remarque, finalement, dans votre mémoire, vous évoquez le fait qu'on devrait terminer la ligne Montréal—Deux-Montagnes. Je pense que c'est une première étape à franchir avant de penser relier Mirabel à Dorval, vu qu'il y a beaucoup d'eau qui va couler sous les ponts. La nouvelle entente régionale et, disons, une cohabitation beaucoup plus pacifique quant aux intérêts aéroportuaires tant de Dorval que de Mirabel, de ce que j'ai compris au niveau de la grande région, font en sorte qu'on peut espérer qu'il y ait cette vision plus globale du développement aéroportuaire et une bonne collaboration entre les deux aéroports.

Vous évoquez le lien ferroviaire. Si jamais ce lien ferroviaire devait devenir une réalité et qu'on devait prouver qu'il est utile et nécessaire à l'aéroport de Mirabel, dans l'hypothèse où, par exemple, le cargo ferait une entrée spectaculaire au niveau de Mirabel, ce qui n'est pas impossible, et que ça nécessiterait des voies de chemin de fer, d'après vous qui devrait payer ces immobilisations?

M. Léonard: C'est sûr que les premiers payeurs, je les vois comme le gouvernement fédéral et provincial. En tant que représentant des citoyens de Mirabel, une ville de 15 000 âmes à 80 % agricole, je me vois mal imputer à ces agriculteurs une taxe pour le transport en commun pour desservir un aéroport international.

M. Côté (Charlesbourg): Le chemin de fer n'est pas un transport en commun. Si on parlait de chemin de fer dans ce cas, ce serait davantage un chemin de fer de transport des marchandises que de transport en commun. Il faut bien se comprendre que la construction de l'autoroute 13, avec un corridor réservé et un service d'autobus payé et défrayé par le fédéral, avec corridor prioritaire au niveau du transport par autobus, vise à remplir le rôle du transport en commun qui aurait été dévolu au chemin de fer, sur le plan ferroviaire. Je pense que la justification de l'implantation du chemin de fer viendrait nécessairement et obligatoirement du volume cargo et de la possibilité d'interconnexions avec de grands

réseaux.

(22 heures)

Dans ce sens-là, je soutiens que si jamais tel était le cas c'est la responsabilité de l'autorité fédérale que de le faire. Quant à nous, on prend une partie de nos responsabilités en ce qui a trait au train de banlieue, ce qui fait déjà un bon bout de chemin. C'est clair qu'il n'était pas de mon intention de demander aux citoyens de Mirabel de payer le chemin de fer, quoique la classe agricole, dans certains cas, a les moyens d'une très bonne contribution financière.

Dans ce sens-là, vous aviez presque deviné, en bon politicien, ma deuxième question, qui était: Quel était le degré de participation sur le plan financier que vous étiez prêt à faire en ce qui touche l'exploitation et non pas en ce qui touche les immobilisations? J'imagine que j'aurais la même réponse, à ce moment-là.

M. Léonard: Sensiblement la même.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Je reconnais, dans un premier temps, M. le député de Lévis et, dans un deuxième temps, Mme la députée de Deux-Montagnes. M. le député de Lévis, je vous cède maintenant la parole.

M. Garon: Le mémoire de la ville de Mirabel me paraît assez clair, connaissant assez bien le territoire et les questions de transport qui sont invoquées par la ville; cela n'a pas changé, c'est la même chose depuis plusieurs années.

M. Léonard: Douze ans.

M. Garon: Pardon?

M. Léonard: Douze ans.

M. Garon: Douze ans.

M. Chagnon: Qu'est-ce qui s'est passé au Québec depuis douze ans?

M. Garon: Pardon?

M. Chagnon: Qu'est-ce qui s'est passé au Québec depuis douze ans.

M. Dufour: Il n'y a rien de changé.

M. Garon: La ville de Mirabel a été formée.

Une voix: C'est cela.

M. Garon: C'est-à-dire que ce sont huit

municipalités qui ont acquis le statut d'une ville; au fond, c'est une ville très particulière, un peu comme Gaspé...

M. Dufour: Voilà.

M. Garon: ...formée...

M. Dufour: Même Laval.

M. Garon: ...plutôt de huit municipalités rurales. La plus grosse ville, quelle population a-t-elle? La plus grosse agglomération?

M. Léonard: Saint-Janvier, qui compte à peu près 5000 ou 5500.

M. Garon: La deuxième?

M. Léonard: Saint-Augustin, 3500.

M. Garon: Ensuite? On est rendu à 90001

M. Léonard: Je pense qu'il y en a plusieurs qui sont égales: Saint-Canut, Saint-Benoît, 2000.

M. Garon: Sainte-Scholastique.

M. Léonard: Sainte-Scholastique s'est vidée pas mal à cause de l'aéroport.

M. Garon: Alors, je n'aurai pas de question à poser parce que c'était clair. Je pense que ce que le ministre a dit était clair aussi. J'ai une question à poser: Le complexe de serres qui devait se bâtir, les serres Sprung, où est-ce que c'est rendu?

M. Léonard: Sprung est décédée, mais, par contre, nous en avons...

M. Dufour: Elle est serrée!

M. Léonard: ...deux, actuellement, qui sont prêtes à construire, dont la première est pilotée par les ingénieurs Lavalin; il y en a une qui va avoir environ 35 employés et l'autre une dizaine.

M. Chagnon: ...commission, cela va marcher comme sur des roulettes.

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Garon: Alors, je vous souhaite bonne chance, M. le maire.

M. Léonard: Merci.

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

Deux-Montagnes.

Mme Legault: Merci, M. le Président. Je vais profiter de l'occasion pour saluer mes voisins du comté d'Argenteuil. Nous devons convenir que l'aéroport international de Mirabel est un atout important pour la région quant à son développement économique, ainsi que pour l'ensemble des régions situées au nord de Montréal. Même si la construction de l'autoroute 13 répond aux exigences, nous devons penser de planifier pour l'avenir la continuité ferroviaire jusqu'à Mirabel. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, Mme la députée de Deux-Montagnes. Nous en sommes, maintenant, aux remarques de conclusion. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Tout simplement pour dire que l'autoroute 13 est un lien indispensable, comme vous l'avez fort bien dit; elle sera réalisée en conformité avec les engagements qui avaient été pris sur le plan électoral. M. Masse doit être très heureux. En particulier, c'est dû à la contribution du fédéral - on va le dire, comme cela il n'y aura pas de crise quant au développement régional - et à la volonté de M. Bissonnette, qui n'est plus là. C'est facile de frapper sur les politiciens après, mais il faut au moins leur rendre hommage pour ce qu'ils ont réussi à faire. Dans son cas, n'eût été de sa participation jamais l'autoroute 13 n'aurait pu voir le jour aussi rapidement, et ça je pense que c'est rendre hommage à ceux qui sont partis aujourd'hui mais qui ont joué un rôle important dans la décision. Ce n'est pas Crosbie qui a pris la décision, c'est Bissonnette qui a réussi à le convaincre et cela, ça fait toute une différence. Dans ce sens-là, rendons-lui hommage et espérons, dans les comités qui sont sur pied, de bonnes collaborations avec toute la grande agglomération montréalaise concernant les deux aéroports, que ça puisse donner des résultats fort intéressants et je vous garantis à vous, comme je l'ai fait à M. le maire de Montréal aujourd'hui, la collaboration du ministère des Transports sur le plan provincial quant à un support technique pour le devenir et pour les étapes futures.

Alors, merci de votre travail. Continuez. Je sais que c'est un combat qui n'est jamais gagné aussi longtemps qu'on ne voit pas les "bulls" sur le terrain et, dans ce sens-là, nous vous les souhaitons le plus rapidement possible.

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

M. Garon: M. le Président, le ministre vient de dire une grande vérité quand il dit que les projets sont vrais quand les "bulls"

sont sur le terrain. Je dirais même que, quand les "bulls" ont fini de travailler, c'est encore plus vrai. Parce qu'il y a des projets qui sont plus difficiles. Le dossier de Mirabel a traîné en longueur des années, je le sais pour y avoir été associé pendant neuf ans, avoir contribué à faire en sorte que les terres soient retournées aux gens, pour qu'on arrête de faire un "no man's land" avec un territoire considérable et à cause de la concurrence de l'Ontario qui... Mirabel a beaucoup d'ennemis pour que le développement se fasse, développement aéroportuaire puisque l'aéroport est là maintenant. Je pense aussi que vous devez être très vigilants si vous voulez que les choses se réalisent parce que même des choses qui sont en marche... On a eu cet après-midi le maire de Laval qui nous a parlé de la route 440 qui n'arrête nulle part. Vous voyez, Laval a une population assez considérable, alors dans votre cas aussi, quand vous parlez de tous ces projets, vous allez devoir être assez vigilants si vous voulez qu'ils se terminent. Autrement, le bout de l'autoroute peut rester un parking pour les amoureux.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. M. le maire, de brèves remarques de conclusion?

M. Léonard: Évidemment, non seulement au nom de la population de Mirabel et en mon nom personnel, je pense qu'au nom de toute la région de Mirabel je me dois de vous remercier de nous avoir entendus. Pour rassurer M. le député de Lévis, je dois l'avertir que nous serons non seulement vigilants, nous serons prudents aussi.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le maire, pour votre contribution aux travaux de cette commission. Je demanderais maintenant au Comité des usagers de la ligne 3 Montréal—Deux-Montagnes de prendre place, s'il vous plaît.

Dans un premier temps, permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue aux travaux de la commission de l'aménagement et des équipements. Je demanderais maintenant au porte-parole, s'il vous plaît, de bien vouloir s'identifier, pour le bénéfice des membres de la commission et du *Journal des débats*, ainsi que les gens qui l'accompagnent,,

Comité des usagers de la ligne 3 Montréal—Deux-Montagnes

M. Léger (Jules): M. le Président, mon nom est Jules Léger. Je suis président du Comité des usagers de la ligne 3 Montréal—Deux-Montagnes et résident de Roxboro. À ma gauche, c'est M. Lawrence Lozowy, secrétaire de notre comité et résident de Mont-Royal, et, à ma droite, M. Heinz

Becker, vice-président de notre comité et résident de Deux-Montagnes.

M. le Président, notre comité a été constitué en 1984 à la suite de l'annonce que la détérioration de la ligne Deux-Montagnes la rendrait inutilisable au-delà de 1992. Notre comité est formé d'une dizaine de membres actifs mais peut compter sur l'aide de plusieurs dizaines de personnes, au besoin, selon ses activités. Jusqu'à maintenant nous avons présenté une pétition de 7700 usagers réclamant la modernisation au président de la CUM ainsi qu'au ministre des Transports; ça c'est en février 1985. L'an dernier on a soumis un mémoire à plus de 50 intervenants concernés par ce dossier. On émet des communications et on distribue des feuillets aux usagers et à la population afin de les informer sur l'état du dossier. Ces mesures ont suscité plus de 200 lettres d'usagers à leurs députés provinciaux et nous avons nous-mêmes rencontré la plupart des députés provinciaux représentant le territoire desservi par cette ligne.

Nous désirons remercier cette commission de nous avoir invités ici pour exprimer nos vues sur ce dossier.

Est-il nécessaire de rappeler, M. le Président, que la ligne Montréal—Deux-Montagnes, en activité depuis 1918, a grandement influencé l'aménagement et le développement des localités riveraines. Savez-vous qu'elle a déjà transporté trois fois plus d'usagers qu'elle ne le fait présentement? Les problèmes de cette ligne remontent, comme vous le savez, au début des années soixante-dix, lorsque le nombre d'usagers s'est mis à chuter d'une façon marquante et ce, en raison d'un cercle vicieux engendré par la baisse de la clientèle et la vétusté de l'équipement, la baisse de la clientèle empêchant le renouvellement de l'équipement, à cause du manque de revenus évidemment, et la vétusté de l'équipement accentuant la désaffection des usagers et l'accroissement des coûts d'entretien.

Pendant toute cette période, comme le maire de Roxboro l'a bien démontré cet après-midi, la ligne Montréal—Deux-Montagnes a fait l'objet de plusieurs études, lesquelles ont toutes conclu qu'elle devait être modernisée et intégrée au reste du transport collectif de la région. En 1981, le gouvernement du Québec et la CUM avaient même annoncé la mise en place d'un plan de transport intégré prévoyant la transformation de la ligne Deux-Montagnes en métro de surface. Je n'ai pas à vous dire à quel point les usagers se réjouissaient à ce moment-là, en 1981, du fait que la ligne allait enfin être modernisée. C'est aussi à ce moment-là qu'on a appris que le gouvernement fédéral et le CN venaient de mettre à la disposition de la province 35 000 000 \$ et 10 000 000 \$ respectivement pour aider à financer sa modernisation. Or, M. le

Président, le processus de modernisation n'a jamais été enclenché, malgré le vieillissement accéléré de la ligne au cours des dernières années et la disponibilité des 45 000 000 \$ en fonds fédéraux. Le ministère des Transports s'est longtemps servi du manque d'affluence et des coûts de fonctionnement élevés pour ne rien faire. Or, nul n'a besoin d'être expert pour comprendre que cette situation tient, d'une part, au caractère rebutant du matériel roulant et des stations et au service inadéquat et souvent perturbé de la ligne et, d'autre part, à l'état de décrépitude des équipements qui occasionne un entretien très coûteux.

La modernisation a été recommandée aussi récemment qu'en 1985 par un comité d'experts et d'élus de la CUM. En effet, le rapport du Comité technique de la CUM pour la modernisation de la ligne 3, étude pilotée par le Bureau de transport métropolitain, des experts dans le domaine, conclut: "La ligne 3 Montréal—Deux-Montagnes a une vocation socio-économique intéressante et elle offre un potentiel appréciable dans la perspective de l'intégration et de l'expansion des réseaux de transport dans la région."

Ce comité avait conclu à la nécessité de moderniser et de rentabiliser cette ligne après avoir trouvé que le remplacement des trains actuels par des trains modernes de type banlieue, légers et fonctionnels permettrait de réduire le temps de parcours de moitié et de presque doubler la fréquence des trains. Donc, une nouvelle ligne offrirait un service nettement amélioré par rapport à la situation actuelle. Ce comité d'étude a aussi trouvé qu'une telle ligne serait de nature à concurrencer très avantageusement l'automobile. Avec des correspondances avec le métro et des stations servant de rabattement pour les autos et les autobus, la STCUM avait prévu que l'achalandage s'élèverait de 12 000 à 21 000 usagers. Au sujet de l'achalandage, M. le Président, connaissant la population concernée, nous sommes convaincus qu'il serait bien plus élevé que les prévisions de la STCUM, nous croyons qu'il serait au moins le triple de son niveau actuel, c'est-à-dire les niveaux qu'elle a déjà connus au milieu des années soixante. (22 h 15)

Le comité de la CUM a aussi établi que les coûts de fonctionnement annuels de la ligne seraient réduits de 17 500 000 \$ à 13 500 000 \$ et que, avec l'accroissement de l'achalandage prévu, le coût par passager-kilomètre serait de 0,14 \$ au lieu de 0,29 \$ actuellement, ce qui rendrait le train même plus économique que l'autobus comme moyen de transporter les gens.

Comme vous savez sans doute, au moment du dépôt de l'étude de la CUM, l'ex-administration Drapeau, de Montréal, avait recommandé l'abandon de la ligne prétextant qu'elle dessert trop peu de

Montréalais et que la ville centre bénéficie peu des retombées qu'elle produit. Or, M. le Président, nous sommes convaincus que la ligne 3 modernisée aura des retombées économiques très positives, non seulement pour le territoire desservi, mais pour la région de Montréal en entier. Sa zone d'influence englobera plus de quinze municipalités, non pas seulement les six municipalités qui étaient représentées par leurs maires ici, mais quinze municipalités, soit un bassin de 270 000 personnes, ce qui équivaut à plus du quart de la population de la ville de Montréal.

La réalisation du projet qui s'échelonnerait sur quatre ans, selon cette étude, créerait plus de 1200 emplois annuellement, et ce, en grande partie dans la région de Montréal. La réalisation de cette nouvelle ligne permettrait aussi à des firmes québécoises d'acquiescer une expertise nouvelle dans ce transport léger pour lequel il existerait des marchés d'exportation des plus intéressants. La mise en oeuvre du projet hâterait aussi la construction de projets immobiliers envisagés dans plusieurs localités riveraines, d'où la création de centaines d'emplois et un élargissement de l'assiette fiscale de la Communauté urbaine de Montréal. L'ex-administration de Montréal s'est longtemps plainte de la concurrence des centres commerciaux en périphérie. Or, la ligne 3 amènera de nouvelles clientèles aux commerces du centre-ville. Elle favorisera aussi le développement des activités de bureau au centre-ville, M. le Président, parce que d'autres grandes villes comme Toronto et San Francisco ont déjà compris que des activités de bureau, notamment des sièges sociaux, sont sensibles à la possibilité qu'ils ont de recruter de la main-d'oeuvre qualifiée et les banlieues de ces villes sont depuis longtemps desservies par des trains rapides.

Comme Mme Legault disait plus tôt également, les entreprises ne sont pas intéressées à ce que leurs employés arrivent au bureau le matin tout stressés, tout énervés, en retard à cause des problèmes de congestion routière. Le train de banlieue, c'est une solution dans ce sens et les entreprises qui cherchent à se localiser à quelque part prennent cela en considération, vous en conviendrez.

La congestion sur les routes qui mènent au centre-ville sera allégée, car le projet proposé par le comité de la CUM comprend plusieurs stations qui deviendraient ce qu'on appelle dans le jargon des têtes de pont pour les banlieusards qui, en auto ou en autobus, s'y arrêteraient plutôt que de poursuivre plus avant vers la ville centre. Donc, une réduction des problèmes de congestion et de pollution pour les citoyens de la ville centre. Il faut aussi ajouter que la ligne 3 est la seule à desservir les nouveaux parcs régionaux de la CUM. En effet, la station

qui serait construite près de l'autoroute 13 garantirait à tous les citoyens de Montréal un accès rapide et surtout direct aux parcs Bois-de-Liesse—Bois-de-Saraguay, en plus de rapprocher considérablement les parcs Cap-Saint-Jacques et Paul-Sauvé d'Oka. La ligne 3 offrira aux personnes captives du transport en commun un choix plus large quant aux lieux d'emplois. Aussi, faut-il ajouter que la ligne 3 pourrait être aisément prolongée de Deux-Montagnes à Mirabel. Ne faudrait-il pas, tôt ou tard, implanter un système de transport collectif rapide entre Montréal et Mirabel?

Enfin, le succès du réseau "Go" à Toronto prouve que le train constitue le moyen à privilégier pour le transport de banlieusards. La ville-reine bénéficie largement de l'investissement qu'a fait le gouvernement d'Ontario dans ce réseau de banlieue. Pourquoi n'en serait-il pas ainsi pour Montréal? En considérant les investissements requis pour moderniser la ligne 3, il faut reconnaître l'acquis financier important déjà investi dans ce réseau. Combien en coûterait-il aujourd'hui pour construire un tunnel de cinq kilomètres sous le Mont-Royal et exproprier une emprise sur 22 kilomètres? Il faut aussi tenir compte de l'offre de 10 000 000 \$ du CN et des fonds fédéraux qui, d'après nos informations, seraient toujours disponibles pour aider à financer le projet. 35 000 000 \$ avaient été alloués en 1981.

Le ministère des Transports, comme vous le savez, a récemment commandé d'autres études associées aux scénarios de modernisation suivants, soit un métro de surface qui avait été évalué autour de 350 000 000 \$ et un train de banlieue modernisé tel que proposé par le comité d'étude de la CUM en 1985 et qui avait été évalué entre 160 000 000 \$ et 230 000 000 \$, selon les sources de ces estimations.

M. le Président, notre comité croit que la modification de la ligne en train de banlieue modernisée, telle que proposée par le comité d'étude de la CUM, répondrait adéquatement aux besoins de la population concernée. Quant aux coûts d'exploitation d'une ligne 3 modernisée, l'accroissement de l'achalandage et les faibles coûts de fonctionnement diminueraient considérablement les déficits d'exploitation annuels de cette ligne et des réseaux d'autobus sur le territoire, parce que dorénavant ils se rabattraient sur cette ligne de train de banlieue, ce qui entraînerait une réduction du fardeau fiscal des contribuables de la CUM et une réduction du besoin de subvention du gouvernement provincial.

À ce sujet, encore, des coûts d'exploitation, notre comité est d'avis que les villes desservies par la ligne mais hors CUM devront participer aux déficits

d'exploitation de la ligne modernisée. Après tout, ces villes ne vont-elles pas profiter au même titre que celles de la CUM de la modernisation? Quant au système de tarification pour la ligne 3, nous croyons que celui-ci pourrait continuer à être basé sur la distance parcourue dans l'optique de maximiser les revenus générés.

La modernisation de la ligne 3 nécessitera, il va de soi, des investissements importants, mais il ne faudrait pas croire que son abandon n'entraînerait pas aussi des coûts considérables. Le scénario de l'abandon voudrait que des dizaines de milliers d'usagers empruntent plutôt l'autobus puis le métro pour leur déplacement vers le centre-ville. Or, M. le Président, je vous affirme qu'en partance de la majorité du territoire desservi par cette ligne ce mode de transport autobus-métro prend généralement au-delà d'une heure et demie, ce qui est inacceptable par rapport au peu de temps que prend le train, même maintenant, et encore moins par rapport à ce qu'un train modernisé pourrait prendre en termes de temps.

Face à ces longs trajets, je vous assure qu'un grand nombre d'usagers se résigneraient à l'automobile. D'autres seraient forcés de déménager plutôt que de prendre l'autobus et le métro. Ce n'est pas une clientèle apte à prendre l'autobus, et les longs trajets feraient que cela serait inacceptable par rapport à ce que le train permet maintenant.

Considérant la congestion accrue que cela entraînerait, le prix élevé de l'essence et le coût par passager-kilomètre en autobus nettement supérieur à celui d'un train modernisé, l'abandon de la ligne entraînerait une hausse substantielle des coûts individuels et sociaux associés à ces déplacements. Bref, l'abandon de la ligne 3 constituerait un recul inadmissible dans le développement d'un système moderne et rationnel de transport collectif dans la région et irait à l'encontre des tendances actuelles ailleurs dans le monde où le train de banlieue est utilisé comme élément de solution efficace aux problèmes de congestion urbains et de transport.

S'il fallait transporter en auto 21 000 usagers prévus, pouvez-vous imaginer la situation sur les autoroutes menant au centre-ville? Cela serait aller à rebours par rapport à ce que le transport en commun a déjà fait gagner à la région. Le comité technique de la CUM a réaffirmé en 1985 - il n'y a même pas deux ans - que la ligne 3 devait être modernisée et intégrée dans le reste du transport collectif. Les arguments que nous venons de présenter ici démontrent clairement que cette ligne aurait des retombées positives, non seulement pour le territoire desservi, mais pour l'ensemble de la région métropolitaine.

M. le Président, le CN affirme que les

équipements ne pourront servir au-delà de 1992. Inutile de penser que cela pourrait être autrement. Comme les étapes préparatoires et les travaux de modernisation s'échelonneront sur une période d'au moins six ans, une décision aurait dû être prise l'an dernier. Compte tenu de cette urgence, il appartient au gouvernement du Québec, lequel a promis la modernisation lors de la dernière campagne électorale, tout comme le Parti québécois l'avait fait pendant la campagne électorale antérieure, de respecter son engagement et de prendre très rapidement la décision de moderniser cette ligne et ce, dans l'intérêt de l'ensemble des citoyens de la région de Montréal.

Il faut se rendre à l'évidence. Le moment est enfin venu de réaliser ce projet sans cesse reporté à demain. On vous remercie de votre attention, messieurs.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Léger. Je cède maintenant la parole à M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. Léger. On se rend compte que vous parlez de choses que vous connaissez ou que vous vivez à chaque jour. Il y a des vérités d'incluses à l'intérieur du document qui font état qu'une ligne modernisée occasionnerait des économies substantielles quant au coût de fonctionnement. C'est clair et cela paraît très clair. C'est cependant lié, bien sûr, à l'achalandage additionnel qui pourrait être occasionné et, à l'expérience de la ligne Montréal-Rigaud, on s'aperçoit qu'une fois que c'est modernisé il y a une augmentation assez substantielle de l'achalandage.

Peut-être une première précision que je voudrais vous apporter. Je suis bien prêt à rendre hommage et à rendre à César ce qui appartient à César, rendre au fédéral ce qui lui appartient. Dans les sommes disponibles actuellement c'est effectivement 10 000 000 \$ provenant du CN et 40 000 000 \$ de l'entente fédérale-provinciales, partagés 50-50, 20 000 000 \$ du Québec et 20 000 000 \$ du fédéral pour 50 000 000 \$. Ce n'est pas 35 000 000 \$ du fédéral. C'est donc 40 000 000 \$, mais 50-50, partagés entre le provincial et le fédéral. Ce qui fait globalement 50 000 000 \$ disponibles à ce moment, ce qui a été confirmé dans une lettre dans le protocole d'entente de l'autoroute 13 avec M. Bissonnette où chacun des gouvernements s'engageait à injecter les sommes prévues aux fins de la modernisation du train Montréal-Deux-Montagnes.

Au moment de votre intervention, vous avez fait état de la proposition du comité technique de la CUM, de 1985, et que vous endossiez la proposition de la CUM à l'époque. Est-ce qu'on doit comprendre par cela que vous endossez à la fois le choix des

stations, la fréquence du service et la technologie proposée?

M. Léger: La fréquence du service, M. le ministre, nous apparaît convenable compte tenu de la densité de population et de ce à quoi les usagers sont déjà habitués. C'est une nette amélioration. C'est deux fois mieux de ce qu'on a actuellement. Compte tenu des coûts qu'entraînerait une fréquence plus élevée que celle proposée par la CUM, on pense que c'est réaliste comme proposition de services. Quant aux stations, on estime que les nouvelles stations proposées, en particulier dans le secteur ouest de l'île, à savoir près de l'autoroute 13, avec un stationnement qui permettrait aux automobilistes venant du nord d'arrêter là et d'emprunter le train plutôt que de poursuivre sur l'autoroute 13, les boulevards Métropolitain, Décarie etc., c'est une idée très intéressante en plus de servir le parc régional Bois-de-Liesse et donner accès aux Montréalais qui ont besoin d'accès aux espaces verts sans automobile. Ce sont les gens sans automobile à Montréal qui ont besoin d'accès par transport en commun aux espaces verts. Les espaces verts sont loin du centre de Montréal, comme vous le savez. Aussi, les stations au bout du boulevard des Sources sont très indiquées pour servir des municipalités comme Dollard-des-Ormeaux et Pierrefonds qui, actuellement, avec la seule gare à Roxboro, se sentent un peu mal desservies. Il faudrait que vous connaissiez le territoire pour voir comment il y a des problèmes de congestion sur le boulevard Gouin.

(22 h 30)

Quant à la technologie proposée, on est conscient qu'il s'agit d'un compromis. Avec un métro de surface, il faudrait élever des plates-formes, etc., compte tenu des différents niveaux de plates-formes de la Gare centrale et des gares existantes. Nous estimons encore une fois que, compte tenu des besoins de la population, ce serait adéquat pour répondre à leurs besoins, mais, comme on mentionne dans le mémoire, le ministère pourrait juger qu'un métro de surface a des avantages en termes de possibilité d'exportation; il pourrait "prioriser" cela mais, compte tenu de l'écart des coûts entre ces deux scénarios-là, il va de soi qu'on n'a pas voulu demander une Cadillac, on sent qu'une Chevrolet pourrait tout aussi bien nous convenir.

M. Côté (Charlesbourg): Vous vous contenteriez d'une limousine de ministre quand vous parlez d'une Chevrolet au lieu d'une Cadillac.

M. Léger: Je n'en sais rien, comment tes ministres se transportent, monsieur.

M. Côté (Charlesbourg): A tout le moins, les ministres du Québec.

Vous faites état dans le mémoire de la possibilité d'une participation financière des villes hors CUM; on fait cela comment?

M. Léger: Selon une formule de partage avec la CUM et la province qui pourrait être basée soit sur le prorata de l'évaluation foncière des villes dont les résidents utilisent le train, soit sur la proportion du nombre d'usagers résidant dans ces villes-là. Il existe, j'en suis sûr, M. le ministre, dans d'autres régions des formules de partage qui fonctionnent entre différentes juridictions qui bénéficient d'une même service de transport.

Je ne suis pas expert en transport en commun, mais il existe sûrement une façon de répartir les coûts d'exploitation d'une façon juste entre les municipalités servies.

M. Côté (Charlesbourg): Mais, dans votre esprit, cela signifie que, par exemple, les villes, les villages du CIT de Deux-Montagnes...

M. Léger: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...qui auraient à assumer une partie du coût du transport en commun pour faire du rabatement sur la tête de pont qui est Deux-Montagnes auraient à la fois à défrayer le coût du transport en commun et une partie du train de banlieue.

M. Léger: Le coût d'exploitation du train de banlieue, oui, on croit cela parce que si le train était modernisé, vous comprenez, cela va entraîner un certain, je dis bien un certain développement domiciliaire et peut-être commercial éventuellement dans ces municipalités-là, tout comme dans celles de la CUM. Pourquoi ne participeraient-elles pas au déficit, parce qu'elles vont bénéficier aussi?

M. Côté (Charlesbourg): En terminant, vous avez évoqué des lettres aux députés, aux ministres, rencontres de députés, de ministres, je peux vous dire que, dans à peu près tous les cas, ils ont sensibilisé le ministre des Transports aux problèmes vécus par leurs commettants et je vous incite à continuer de les rencontrer. Il y a des ministres, à travers tout cela, qui sont des ministres qui, comme par hasard, siègent pour certains au Conseil du trésor. Ce sera certainement de nature à le sensibiliser aux problèmes du ministre des Transports et à l'ajout de fonds nécessaires à la réalisation de ce qu'ils accueillent très bien lorsque vous les rencontrez. Cela me fera un appui indéfectible quant à la revendication des sommes nécessaires, non pas à la réalisation d'études, parce que cela est du passé et

c'est fini, mais nous espérons bien pouvoir passer à l'action le plus rapidement possible. Je vous remercie.

M. Léger: C'est moi qui vous remercie, M. le ministre.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Je vais reconnaître dans un premier temps M. le député de Lévis et, dans un deuxième temps, Mme la députée des Deux-Montagnes. M. le député de Lévis, je vous cède maintenant la parole.

M. Garon: Dans votre esprit, puisqu'il y a 50 000 000 \$ sur la table, qu'est-ce qui fait en sorte que ces 50 000 000 \$ ne sont pas engagés, puisqu'ils sont là?

M. Léger: Je comprends mal votre question, M. le député.

M. Garon: Vous parlez de 45 000 000 \$. Le ministre vient de vous dire qu'il s'agit de 50 000 000 \$. 40 000 000 \$, 20 000 000 \$-20 000 000 \$, puis 10 000 00 \$ du CN. Qu'est-ce qui fait, dans votre esprit, que les 50 000 000 \$ ne sont pas engagés puisque...

M. Léger: Engagés sur la ligne Deux-Montagnes déjà? Bien, il n'y a pas de travaux qui se font à l'heure actuelle.

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, on ne règle pas le problème à 50 000 000 \$, À 50 000 000 \$, on met des "patches" sur la jambe, alors que cela nécessite une intervention plus importante. Le strict minimum ou à peu près de l'analyse qu'ont faite les spécialistes du ministère - ils ont l'expérience de Montréal-Rigaud - c'est 150 000 000 \$ qui sont nécessaires compte tenu du matériel roulant et compte tenu de toute la ligne elle-même qui n'est pas en bon état et qu'il faut refaire sur le plan de son conditionnement pour les futures années. Ce sont les wagons qui vont rouler et qui, aujourd'hui, ne sont pas chauffés l'hiver et chauffés l'été.

M. Léger: Je veux corriger, c'est un mythe. L'hiver, les wagons sont surchauffés. Ces wagons sont chauffés à la vapeur et la Gare centrale est la seule source de vapeur. Donc, pour que le train soit chaud à son retour de Deux-Montagnes, on le chauffe à environ 100 degrés à la Gare centrale. Lorsqu'on arrive là, l'hiver, après avoir couru avec nos gros manteaux, on s'assoit, et c'est un sauna là-dedans, M. le ministre. Il faudrait que vous l'essayiez un jour.

M. Côté (Charlesbourg): Mais, lorsqu'il a été question d'allumer des flammes, cet après-midi, j'avais compris que c'était la

situation inverse qui était vécue.

M. Léger: Cela dépend où vous montez.

M. Côté (Charlesbourg): Les 50 000 000 \$, finalement, ne régleraient pas le problème. Cela prend de 149 000 000 \$ à 150 000 000 \$ pour faire un travail honorable pour les cinq prochaines années et des investissements additionnels par la suite pour le maintenir.

M. Garon: Dans le document que vous avez présenté, à la page 5, on parle de coûts évalués à 230 000 000 \$ par le ministère des Transports du Québec, et là vous dites 150 000 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous expliquer. La CUM a déposé un projet qui coûtait 157 000 000 \$. L'analyse sommaire qu'avait faite le ministère à l'époque évaluait à environ 250 000 000 \$ le coût des travaux. Le Trésor subissait une inflation verbale et chiffrée qui lui faisait prétendre 400 000 000 \$, d'où la nécessité d'une étude additionnelle pour être capable de vérifier entre deux hypothèses qui nous ont été livrées et qui varient entre 225 000 000 \$ et 240 000 000 \$.

En parallèle à cela, les gens du ministère, qui ont l'expérience de Montréal-Rigaud, se sont penchés sur ce qu'il faudrait faire au minimum pour assurer une qualité plus grande avec un maintien de service. On est arrivé pas mal avec les chiffres que revendiquaient les gens de Deux-Montagnes, qu'à 150 000 000 \$ on était capable de tirer les marrons du feu et d'avoir quelque chose de convenable, de très potable. C'est de là que vient le chiffre sur lequel nous nous basons, 150 000 000 \$, pour effectuer les travaux.

M. Garon: Mais pourquoi avoir signé une entente de 40 000 000 \$ avec M. Bissonnette si ce n'était pas suffisant et si...

M. Côté (Charlesbourg): Vous vous rappelez la petite histoire. Au fil des ans, à la suite des pressions des citoyens, il y a eu une entente de développement en transports dont un volet parlait de rénovation de trains de banlieue. Il y avait de l'argent qui était prévu aussi pour la construction de l'autoroute 13. Comme l'autoroute 13 ne se construisait pas, on a décidé de prendre 40 000 000 \$ qui étaient dévolus à l'autoroute 13 pour les transférer à la modernisation des trains de banlieue. On est revenu à la phase I avec la réalisation de l'autoroute 13. Donc, on a pris le montant d'argent de la 13 prévu pour les trains et, compte tenu du retard qu'il y avait dans la réalisation, on l'a remis à sa fonction originale qui était la construction de

l'autoroute 13.

À la suite des pressions - finalement, ce sont des informations qui ne restent pas secrètes longtemps - les gens du milieu se sont affolés en disant: C'est la fin de tous les espoirs permis, en termes de modernisation de trains de banlieue. J'avais dit à M. Bissonnette que, quant à nous, le transport en commun était extrêmement important; et on lui a arraché une signature sur un document nous garantissant, ainsi que le gouvernement du Québec, que les 40 000 000 \$ allaient demeurer et que, dans la mesure où il y avait modernisation de la ligne Montréal—Deux-Montagnes, c'était un plancher de discussion au chapitre de la participation du gouvernement fédéral.

Maintenant qu'on est un peu plus au fait de ce qu'est le minimum vital quant aux travaux à effectuer, nous allons entamer, au cours des prochaines semaines, des négociations avec le gouvernement fédéral afin qu'il participe de la même manière qu'il a participé dans Montréal-Rigaud, en tenant compte du phénomène que le montant de 40 000 000 \$ était un plancher et non pas un plafond.

M. Garon: Dans votre mémoire, à la page 6, vous parlez des déficits d'exploitation de la ligne et des réseaux d'autobus sur le territoire. À combien évaluez-vous ces déficits d'exploitation?

M. Léger: M. le député, malheureusement on n'a pas en main tous les chiffres. Cette affirmation découle un peu du gros bon sens. L'achalandage doublerait au moins, nous on dit que ça triplerait sans doute. L'étude de la CUM a démontré que les coûts d'exploitation annuels passeraient de 17 500 000 \$ à 13 300 000 \$, donc par conséquent les déficits annuels d'exploitation diminueraient considérablement. Nous ne connaissons pas la variable revenu, donc nous ne pouvons chiffrer la baisse de ces déficits d'exploitation. Sûrement que le ministère des Transports a fait des hypothèses, des scénarios de ce qui arriverait aux déficits d'exploitation. C'est sûr et certain qu'ils diminueraient considérablement compte tenu que les coûts de fonctionnement diminueraient avec le nouveau matériel beaucoup moins cher à entretenir que le matériel actuel et que le nombre d'usagers doublerait, sinon triplerait. Donc, les revenus que générerait cette ligne augmenteraient substantiellement.

M. Garon: Comment fonctionne le système de tarification actuellement?

M. Léger: Actuellement il y a trois tarifs différents. Un tarif similaire à celui de la CAM, la carte pour l'autobus et le métro, sur le segment de ligne allant jusqu'à

Pierrefonds. Pour Pierrefonds et Roxboro, les gares, c'est un prix légèrement supérieur à la CAM et en dehors de la CUM c'est près de 90 \$ par mois actuellement pour un laisser-passer parce qu'ils ne participent pas au déficit d'exploitation. Les résidents de la CUM le font.

Donc, il y a trois tarifs et nous nous croyons que les usagers continueraient à prendre le train même en maintenant des tarifs plus élevés que la CAM dans certains segments du territoire. Compte tenu du coût de l'essence pour se rendre à Montréal ils sont bien prêts à payer plus qu'une CAM dans le secteur ouest de l'île.

M. Côté (Charlesbourg): 28 \$, 38 \$ et 91 \$. Je ne le prends pas mais je suis au courant.

M. Léger: Oui. Vous savez, si le coût à Deux-Montagnes n'était pas de 91 \$ il y aurait beaucoup plus de gens qui prendraient le train actuellement.

M. Garon: Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis, et je cède maintenant la parole à Mme la députée de Deux-Montagnes.

Mme Legault: Merci, M. le Président. Je remercie les représentants des usagers de la ligne 3 pour la présentation de leur mémoire. Comme nous avons pu le constater au cours de la journée, les mémoires qui ont été présentés sur la ligne 3 et le maintien de cette ligne, je crois qu'ils ont été tous en faveur. MM. les représentants, vous nous avez fourni des informations supplémentaires qui viennent renforcer réellement l'idée qu'on doit maintenir la ligne 3. Votre mémoire dans l'ensemble a été, en tout cas pour ma part, des plus convaincants et vous pouvez être assurés de mon entier appui. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je remercie Mme la députée des Deux-Montagnes. Nous en sommes maintenant à l'étape des brèves remarques de conclusion. M. le ministre, je vous cède maintenant la parole.

M. Côté (Charlesbourg): Je voudrais brièvement remercier M. Léger et les gens qui l'accompagnent. J'ai particulièrement apprécié la distinction entre le chaud et le froid des bouts de ligne et je pensais que Mme la députée de Deux-Montagnes allait en profiter pour remettre un peu de vapeur dans le système ou un peu de flamme compte tenu de ce qu'on a entendu dans la journée. Je vous remercie pour votre contribution. Elle a été utile en ce sens que vous êtes des défenseurs des usagers, donc de ceux qui peuvent bénéficier d'un service comme celui-

là, et vous souhaitez que nos décisions puissent se prendre très prochainement pour qu'on passe à l'action dès 1988. Alors, bonne chance, et j'espère qu'on saura... On n'aura pas de problème au sujet de l'unanimité sur le projet, cela ayant fait partie des programmes électoraux de ceux qui ont formé le gouvernement il y a quelques années et de ceux qui le forment aujourd'hui. Il devrait donc y avoir unanimité quant à la distribution des montants d'argent de manière prioritaire dans cette intervention au sujet du train de banlieue Montréal—Deux-Montagnes. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Je cède maintenant la parole à M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, il va falloir que je rappelle au ministre qu'il y a quand même une règle électorale. Quand vous avez été battu sur un programme, vous n'êtes pas engagé par le programme, vous avez fait une offre qui n'a pas été acceptée. Alors, il n'y a pas eu de contrat; apparemment, notre offre n'est pas été acceptée, mais la vôtre l'a été. C'est pour cela qu'on va regarder ce que le ministre va faire. On n'a pas l'intention de lui nuire non plus.

Je voudrais vous remercier d'être venus expliquer les avantages qu'il peut y avoir pour les usagers. Vous avez bien fait valoir les points. Vous avez dû constater au cours de la journée... On n'a pas fait l'addition, mais on doit être rendu à environ 2 000 000 000 \$. Maintenant, comme M. Gobeil dit que cette année il est plus en moyens, alors...

M. Côté (Charlesbourg): J'ose espérer que le député de Lévis, qui a été critique financier pendant un certain temps, tiendra compte du fait que quatre organismes sont intervenus sur le même projet, mais qu'il ne faudrait pas additionner le coût du projet quatre fois.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Garon: Non, non. Je comptais...

M. Dufour: Ce n'est pas un stade olympique.

M. Garon: ...les fonds demandés par la Communauté urbaine de Montréal, la ville de Laval pour la prolongation de la 440, le pont que souhaite le député de Mille-Îles pour la continuation de l'autoroute 25 nord, les démarches qu'appuyait aussi le député de Sauvé, le train de Saint-Hilaire et les différents trains de banlieue. Si je fais l'addition de tout cela...

M. Côté (Charlesbourg): 1 500 000 000 \$,

aujourd'hui.

M. Garon: Un peu plus.

M. Côté (Charlesbourg): Non,
1 500 000 000 \$.

M. Dufour: Vous mettez le premier
1 500 000 000 \$...

M. Garon: Un pont, à combien évaluez-vous
cela?

M. Côté (Charlesbourg): 65 000 000 \$.

M. Garon: La 440 terminée?

M. Côté (Charlesbourg): 25 000 000 \$.

M. Dufour: La 13?

M. Côté (Charlesbourg): La 13, c'est
réglé.

M. Dufour: C'est réglé. Oui, mais il y
a un montant.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, c'est
réglé. C'est fait. Arrêtez d'additionner les
choses qui sont réglées. Voyons!

M. Garon: Je suis content de voir que...

M. Côté (Charlesbourg): Vous êtes...

M. Garon: ...le ministre - vous voyez -
est moins serré...

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez...

M. Garon: ...que vous pensez.

M. Côté (Charlesbourg): On n'est plus
au temps de Parizeau, il faut évoluer.

Le Président (M. Saint-Roch): J'aimerais
rappeler aux membres de la commission que
nous en sommes aux brèves remarques de
conclusion. M. le député de Lévis, vous avez
la parole.

M. Garon: Je veux vous remercier
parce que cela a été vraiment très instructif
d'entendre les commentaires que vous avez
faits au sujet des usagers. Je présume que
vous en êtes un vous-même parce que vous
avez l'air de connaître tous les inconvénients
qu'il peut y avoir dans les voyages à l'aller
et au retour du train en fonction d'un
système de chauffage un peu particulier. Je
vous remercie. Maintenant, les gens vont
savoir comment cela fonctionne parce que
c'est enregistré, ce sera là. Vos propos font
même partie du patrimoine culturel
maintenant.

M. Côté (Charlesbourg): Donc, nous
allons les conserver comme le patrimoine.

M. Garon: C'est cela. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Léger,
je vous cède maintenant la parole pour de
brèves remarques de conclusion.

M. Léger: Je remercie les membres de
la commission de nous avoir entendus.
J'espère que les représentants des usagers
n'auront pas à revenir faire des
revendications...

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Léger: ...l'an prochain, l'année
suivante et l'année suivante, comme cela a
été le cas durant les cinq dernières années.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Léger,
je tiens à vous remercier, au nom des
membres de la commission, de l'apport que
vous avez fourni à nos travaux.

La commission, ayant maintenant épuisé
son ordre du jour, ajourne ses travaux jusqu'à
10 heures demain matin.

(Fin de la séance à 22 h 50)