



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Consultations particulières sur les volets
"réseau routier" et "transport collectif"
du plan d'action 1988-1998 - "Le transport
dans la région de Montréal" (4)

Le vendredi 27 janvier 1989 - No 59

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

*Reçu de
14/04/89*

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Ville de	Longueuil	CAE-2835
Société de transport de la rive sud de Montréal		CAE-2846
Société montréalaise de développement		CAE-2856
Table de concertation des préfets de la Montérégie		CAE-2867
Société pour le progrès de la Montérégie		CAE-2878
Regroupement des municipalités de la rive sud de Montréal		CAE-2888

Intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président

M. Marc-Yvan Côté
M. Jean Garon
Mme Cécile Vermette
M. Gérard Latulippe
M. Serge Marcil
Mme Pierrette Cardinal

- * M. Roger Ferland, ville de Longueuil
 - * Mme Louise Gravel, Société de transport de la rive sud de Montréal
 - * M. Georges Molini, idem
 - * M. Paul Leduc, Société montréalaise de développement
 - * M. Jean-Claude Beaudoin, idem
 - * M. Jean-Bosco Bourcier, idem
 - * M. Honorius Charbonneau, Table de concertation des préfets de la Montérégie
 - * M. Gilles Demers, idem
 - * M. Jean Cantin, Société pour le progrès de la Montérégie
 - * M. Hugues Aubertin, Regroupement des municipalités de la rive sud de Montréal
 - * M. Julien Bussières, idem
 - * M. Ronald Beaupré, idem
 - * M. Robert Weemaes, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

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

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

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0623-0102

Le vendredi 27 janvier 1989

Consultations particulières sur les volets "réseau routier" et "transport collectif" du plan d'action 1988-1998 - Le transport dans la région de Montréal

(Dix heures onze minutes)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'examen des volets "Développement du réseau autoroutier" et "Projets de développement du réseau de transport collectif" du plan d'action 1988-1998 intitulé: "Le transport dans la région de Montréal".

Avons-nous des remplacements ce matin, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Baril (Rouyn-Noranda-Témiscamingue) est remplacé par M. Bélisle (Mille-Îles); M. Camden (Lobtinière) est remplacé par Mme Cardinal (Châteauguay); M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) est remplacé par M. Maril (Beauharnois); Mme Juneau (Johnson) est remplacée par Mme Vermette (Marie-Victorin); M. Middlemiss (Pontiac) est remplacé par Mme Pelchat (Vachon); M. Paradis (Matapédia) est remplacé par M. Latulippe (Chambly); M. Poulin (Chauveau) est remplacé par M. Parent (Sauvé) et M. Thérien (Rousseau) est remplacé par M. Trudel (Bourget).

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le secrétaire. Avant de débiter, j'aimerais rappeler les ententes qui sont intervenues à cette commission. Le partage du temps se fera comme suit: 20 minutes pour les intervenants, 20 minutes pour la partie ministérielle et 20 minutes pour la partie de l'Opposition.

J'aimerais rappeler à tous ceux et celles qui auront à déposer des mémoires, dans le but de faciliter le maximum de questions, si c'était possible d'avoir des réponses brèves. Cela permettrait le maximum d'échanges d'idées entre les membres de la commission et ceux et celles qui déposeront un mémoire.

M. Côté (Charlesbourg): Pas des réponses de ministre, des réponses brèves.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur ce, je demanderais maintenant aux gens de la ville de Longueuil de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

Permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue aux travaux de cette commission. Je demanderais maintenant au porte-parole de bien vouloir s'identifier ainsi que les gens qui l'accompagnent, pour le bénéfice des parlementaires et du **Journal des débats**.

Ville de Longueuil

M. Ferland (Roger): Mon nom est Roger Fertand. Je suis le maire de la ville de Longueuil.

Les gens qui m'accompagnent sont à ma **gauche** M. André Létourneau, vice-président du comité exécutif de la ville de Longueuil; à ma droite, M. Florent Charest, conseiller municipal à Longueuil et également membre du conseil d'administration de la STRSM; à mon extrême gauche, Mme Florence Mercier, également membre du conseil de ville de Longueuil et membre du conseil de la STRSM et M. Jean Verdy, directeur général de la ville de Longueuil.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie M. le maire. Vous avez maintenant 20 minutes pour faire la lecture de votre mémoire.

M. Ferland: Merci bien. M. le **Président**, c'est avec beaucoup d'intérêt et d'attention que la ville de Longueuil a suivi la démarche du ministère des Transports et des autres parties intéressées à la question du transport dans la région de Montréal. Conséquemment, c'est avec une grande attention que nous avons étudié le plan d'action 1988-1998 proposé par le ministre.

On comprendra que la solution des nombreux problèmes concernant directement la rive sud revêt une importance vitale pour la population de Longueuil. Notre avenir économique et le maintien de notre qualité de vie en dépendent dans une très large mesure. Notre facilité d'accès à la métropole, de même qu'à l'ensemble du territoire québécois, aura une influence marquante sur notre développement. Les gens de Longueuil, de même que les entreprises, doivent pouvoir compter dans les plus brefs délais sur une action positive en ce sens.

Le mémoire que présente la ville de Longueuil est fondé sur l'étude du plan du ministère, étude à laquelle ont participé les élus et les fonctionnaires de la ville, appuyés par un groupe d'experts-conseil en transport et en planification. Il se veut complémentaire au mémoire de la Société de transport de la rive sud de Montréal. Il va sans dire que Longueuil souscrit entièrement à ce dernier.

Dans cette perspective, nos objectifs ici sont d'explicitier la position de la ville par rapport au plan proposé par le gouvernement, de soumettre quelques éléments de réflexion et, en dernier lieu, d'identifier les zones que nous estimons prioritaires. Essentiellement, la ville de Longueuil est d'accord avec les conclusions du rapport. Toutefois, il nous apparaît **que** les intérêts de Longueuil comme ceux de la rive sud en général pourraient être mieux servis si l'on apportait certaines modifications au plan proposé.

Il est tout à fait évident que, dans cette question, le gouvernement du Québec **fait** face à un énorme problème. Pour avoir longuement consulté sur le sujet, nous apprécions parfaitement toute l'ampleur et la **complexité de ce**

problème. Dans un premier temps, le gouvernement doit conserver, tout en les modernisant, les infrastructures routières et les équipements de transport collectif qui existent déjà. Deuxièmement, il doit améliorer les réseaux pour en réduire les coûts d'exploitation et d'entretien, tout en assurant aux usagers un meilleur service. Finalement, il doit développer de nouvelles infrastructures pour améliorer l'équilibre des réseaux et la complémentarité des modes. La tâche du gouvernement est d'autant plus difficile qu'il doit aussi satisfaire l'ensemble des intervenants de la région métropolitaine.

Dans un souci de respect de la philosophie de consultation mise en oeuvre par le ministre, la ville de Longueuil se présente donc devant la commission parlementaire pour lui faire part de ses réflexions et lui faire connaître les attentes de sa population.

Longueuil met tout en oeuvre pour offrir à sa population une qualité de vie de tout premier ordre. Toutefois, cette qualité de vie commence à se détériorer dès que les citoyens et les citoyennes doivent se rendre sur l'île de Montréal, que ce soit pour des raisons de travail, de commerce ou de loisir. Il nous semble que les heures de pointe ne cessent de s'allonger! Les axes routiers reliant la rive sud et Montréal supportent de grands débits de circulation aux heures de pointe. Tous les liens ont atteint des niveaux de saturation, d'où la nécessité de considérer la complémentarité des modes de transport.

Aujourd'hui, la situation est telle que même l'amélioration du réseau routier de la rive sud ne parviendrait nullement à augmenter la capacité des liens entre la rive sud et l'île de Montréal. De fait, la seule façon de soulager cet engorgement de circulation sur les liens en question est de se rabattre sur le transport collectif et d'en améliorer les services de façon radicale. À nos yeux, cela ne fait absolument aucun doute. Dans une optique tant régionale que globale, il est essentiel de considérer l'harmonisation des réseaux et la complémentarité des modes. Cependant, des éléments de solution existent déjà. Ces éléments se retrouvent dans le potentiel de développement et la réserve de capacité des axes actuels de transport collectif. Il est urgent d'exploiter ce potentiel pour en faire profiter les populations de la grande région métropolitaine.

Le plan d'action du ministère des Transports identifie clairement plusieurs éléments importants de la problématique du transport entre la rive sud et l'île de Montréal. Il nous apparaît opportun d'en rappeler quelques-uns des plus troublants pour qu'on saisisse bien le sérieux et l'urgence de la situation. En voici quelques exemples. Il a été déterminé que, durant l'heure de pointe du matin, 55 % de tous les déplacements qui proviennent de la rive sud se font vers le territoire de la CUM. On sait également que, pendant la même période, 71 % des déplacements en transport collectif provenant de la même origine ont pour destination le

territoire de la CUM et que 60 % de ceux-ci ont pour aboutissement le centre-ville de Montréal. Par ailleurs, sur les axes routiers des ponts Champlain et Jacques-Cartier, le taux d'occupation des automobiles atteint 1, 4 % par voiture, un des plus élevés de la région de Montréal. On sait également que les ponts Jacques-Cartier et Victoria ont atteint leur capacité de pointe depuis longtemps, que le pont Champlain et le pont tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine ont subi les plus fortes augmentations de débit de la rive sud, soit 5, 5 % et 4, 4 % respectivement, et que les ponts Champlain, Victoria et Jacques-Cartier affichent des ratios débit-capacité supérieurs à un.

En ce qui a trait au métro, on s'aperçoit que la ligne 1 supporte le maximum de charge entre les stations Berri-UQAM et Peel et que, à certains moments, la capacité de ce tronçon est insuffisante. Quant à la ligne 4, elle est sous-utilisée durant la période de pointe du matin, ne transportant que 17 000 passagers, alors qu'elle pourrait et devrait en accommoder le double. Les terminus compliquent encore le problème. La capacité de celui de la STRSM au centre-ville de Montréal est limitée et celui-ci fonctionne actuellement à pleine capacité. Quant aux terminus de la ligne 4 à Longueuil, il connaît des problèmes très importants tant en ce qui concerne sa capacité que son accès. Quant à la voie réservée du pont Champlain, elle pourrait accueillir un plus grand nombre d'autobus, mais cette solution est elle-même liée aux décisions qu'il faudra prendre pour éliminer les goulots d'étranglement en dehors des voies réservées.

Finalement, il est tout à fait évident que les pressions sur les liens entre les deux rives se feront de plus en plus agressives pour tous les modes de transport. Ce phénomène revêt une importance majeure dans la problématique du transport de la région métropolitaine. Tous ces problèmes prennent une dimension capitale pour la population de Longueuil comme pour celle de l'ensemble de la rive sud d'ailleurs. C'est pourquoi nous les avons relevés ici pour mettre en relief l'importance de nos propos.

Dans notre optique, il apparaît que les problèmes et les besoins de la ville de Longueuil ont été bien identifiés dans le plan d'action. Il se dégage du plan une vision globale de la problématique du transport dans la région métropolitaine de Montréal. La ville de Longueuil souscrit donc au diagnostic posé par le gouvernement. En effet, ce n'est qu'à partir d'une vision globale de la question du transport dans la région de Montréal qu'on pourra réussir l'harmonisation et la complémentarité des réseaux. Dans le passé, il s'est malheureusement pris des décisions sans qu'il y ait eu, au préalable, un examen approfondi de la situation. On a trop souvent négligé de prendre en considération l'amélioration et l'intégration des différents réseaux de transport. Nous sommes heureux de constater que, maintenant, c'est à partir d'une

perspective globale que l'on attaque les problèmes du transport dans notre région.

Dans les pages qui suivent, la question du réseau routier et celle du transport collectif seront examinées séparément.

Les problèmes associés au réseau routier sont bien connus et bien identifiés: congestion des ponts, réseau discontinu, saturation du réseau, défaillance des infrastructures. L'analyse de la situation milite de toute évidence en faveur de la réfection des infrastructures et du parachèvement du réseau. Le réseau routier de la région de Montréal doit être complété. En terminant les tronçons inachevés, on arrivera à établir un équilibre indispensable à la création d'un développement harmonieux. L'effet immédiat sera évidemment de soulager les axes actuels présentement surchargés à cause de l'inexistence d'autres routes. C'est pour ces raisons que, globalement, la ville de Longueuil est d'accord avec le plan du gouvernement en ce qui a trait au réseau routier.

La ville de Longueuil accueille donc favorablement les projets destinés à son territoire et à celui de la rive sud, à savoir la réfection de la route 132, l'élargissement de l'autoroute 20 entre le boulevard de Mortagne et l'autoroute 30, le réaménagement de l'échangeur **Roland-Therrien-Marie-Victorin** à la hauteur de la route 132, le réaménagement des routes 112 et 116 et la construction de l'échangeur Edna et, finalement, le prolongement de l'autoroute 30. Ces projets retenus par le gouvernement sont conformes aux orientations que s'est données la ville de Longueuil ainsi qu'à ses objectifs de consolidation de son rôle comme pôle d'attraction régional. En fait, ces projets s'insèrent parfaitement bien dans le plan d'urbanisme de la ville de Longueuil.

La ville de Longueuil est persuadée que le transport collectif est et demeurera le mode de transport à privilégier pour atteindre l'île de Montréal. Dans cette optique, il va de soi qu'il faut conserver les acquis et améliorer le réseau du transport collectif. Toutefois, nous nous interrogeons sur certains aspects du plan qui touchent au développement du transport collectif.

Nous reconnaissons qu'à certaines heures, la ligne 1 du métro atteint son seuil de capacité. Nous reconnaissons aussi que les améliorations proposées à la station Longueuil permettront d'augmenter l'utilisation de la ligne 4. De plus, les problèmes d'accès et de capacité de la station, comme le souligne le plan, sont des causes importantes de la sous-utilisation de la ligne 4.

Le réaménagement de la station de métro aura sans doute pour effet d'augmenter l'utilisation de la ligne 4. Par effet d'entraînement, cette amélioration augmentera aussi la pression sur le tronçon **Berri-UQAM-Peel** à cause de la correspondance inévitable à la station Berri-UQAM pour les usagers qui doivent rejoindre le centre-ville de Montréal. Notons que cette

correspondance est sans doute aussi une cause importante de la sous-utilisation de la ligne 4.

Par ailleurs, le plan dit que l'impact d'un prolongement du métro dans Longueuil **"n'est pas suffisamment marqué pour être mesurable et pour justifier à lui seul ce prolongement."** La ville de Longueuil n'est pas tout à fait d'accord avec cette affirmation. Nous croyons plutôt qu'un **prolongement** dans Longueuil pourrait très bien engendrer une augmentation de la clientèle du transport collectif. Et, pour maximiser l'augmentation de la clientèle, le prolongement devrait réunir les conditions suivantes: il devrait être fait en direction du chemin de Chambly ou du boulevard Roland-Therrien vers Saint-Hubert; des aires d'attente et des parcs d'incitation devraient être aménagés aux abords de ces nouvelles stations; certaines lignes d'autobus de Longueuil et de Saint-Hubert devraient être rabattues sur ces nouvelles stations; il devrait être réalisé en considérant la possibilité de prolonger la ligne 4 vers le centre-ville de Montréal.

À notre connaissance, ce prolongement n'a jamais été examiné auparavant. Vu sous l'aspect que nous venons de décrire, il pourrait augmenter sensiblement la clientèle de la ligne 4 à cause des avantages indéniables qu'il présente. Voici les plus importants: une plus grande pénétration de la rive sud, un accroissement considérable des espaces de stationnement, de nouvelles conditions de circulation aux abords des nouvelles stations, une meilleure répartition de la clientèle sur la ligne 4 et un lien direct avec le centre-ville de Montréal grâce à l'élimination de la correspondance obligatoire à **Berri-UQAM**.

La ville de Longueuil croit aussi que la question du lien rive sud - centre-ville via le pont Champlain devrait être examinée dans son ensemble en tenant compte des considérations suivantes. Depuis la rive sud, l'accès à la voie réservée se bute de plus en plus à la congestion croissante du réseau **routier**. Ici, nous donnons comme exemples: la jonction du boulevard Taschereau à l'autoroute 10, l'accès à l'autoroute 10 depuis la 132, le tronçon de l'autoroute 30 entre le pont Champlain et l'autoroute 10. Tout cela cause de nombreux délais pour les autobus. La voie réservée est tributaire des conditions climatiques et des travaux d'entretien du pont. Aussi ne peut-on pas dire qu'elle soit **véritablement** une solution permanente. L'autoroute Bonaventure et les rues du centre-ville de Montréal font l'objet de nombreux travaux d'entretien qui occasionnent de fréquentes congestions, ralentissant ainsi considérablement l'entrée et la sortie du centre-ville. Le terminus du centre-ville est exigu et sa capacité excédentaire est limitée, ce qui a des conséquences négatives pour le confort de la clientèle.

La solution que propose le plan du gouvernement concernant la voie réservée du pont Champlain est valable. Elle assurerait la permanence du lien entre les deux rives et elle

réglerait les problèmes de fiabilité et de sécurité. Nous devons convenir que le déplacement de la voie réservée sur l'estacade et l'intégration du terminus du centre-ville de Montréal à un complexe immobilier amélioreraient la situation. Toutefois, certains des problèmes mentionnés plus haut ne pourraient que persister et limiter par le fait même le potentiel d'utilisation de ce mode de transport. La ville de Longueuil croit que le gouvernement devrait étudier une solution plus globale aux problèmes des liens entre la rive sud et l'île de Montréal.

La ville de Longueuil ne cache pas qu'elle entrelient depuis un certain nombre d'années l'espoir que le métro soit prolongé sur son territoire. Ce projet s'inscrit d'ailleurs dans son plan d'urbanisme et la population en souhaite vivement la réalisation. Toutefois, le prolongement ne saurait être justifiable que dans la mesure où il pourrait augmenter l'achalandage de la ligne 4. Or, pour que cette augmentation se concrétise, il faut d'abord que le prolongement se fasse vers le sud, c'est-à-dire en direction de Saint-Hubert. En second lieu, il faut que soit éliminée la correspondance à Berri-UQAM pour les usagers qui se dirigent vers le centre-ville de Montréal afin que soit raccourcie la durée de leur trajet. Pour que soit éliminée la correspondance Berri-UQAM, il faut également que la ligne 4 soit prolongée vers l'ouest, dans l'axe du centre-ville. Ce prolongement se justifie quand on considère deux choses: d'abord, le tronçon de la ligne 1 du centre-ville est le plus chargé de tout le réseau; ensuite, il est tout à fait vraisemblable que toute augmentation éventuelle de la demande de transport collectif se fera sentir le plus vivement au centre-ville de Montréal.

Par ailleurs, à partir d'une perspective plus globale, on pourrait aussi considérer un autre prolongement qui relierait le centre-ville de Montréal à Brossard en traversant le fleuve sur un axe à proximité du pont Champlain. On peut envisager ce prolongement en deux temps. Dans un premier temps, on pourrait relier cet axe à la ligne 1 actuelle aux environs de la station Charlevoix, tout en construisant une nouvelle station sur l'île des Soeurs. Sur la rive sud, deux nouvelles stations viendraient compléter cette ligne. Il y a un schéma en annexe, si vous voulez le consulter. Il est à noter que la station Charlevoix est toute indiquée pour cette solution puisque, à cet endroit, les deux tunnels du métro sont superposés. Je vous ferai remarquer qu'il s'agit ici de faire un "y" dans la ligne 1 pour qu'une rame de métro aille en direction d'Angrignon et une autre vers Brossard.

Dans une perspective à plus long terme et dans l'éventualité où une troisième ligne de métro deviendrait nécessaire au centre-ville, on pourra détacher le tronçon desservant Brossard à la ligne 1 pour le prolonger jusqu'à la ligne 4. Ce programme de prolongement du métro pourrait s'effectuer en trois phases. La première phase verrait le centre-ville de Montréal être relié à

Brossard; la seconde porterait sur la ligne 4, soit le tronçon Berri-UQAM-Peel et le prolongement dans Longueuil, et, finalement, la troisième verrait la réalisation du lien Charlevoix-Peel.

La ville de Longueuil croit que cette solution mérite une étude approfondie de la part du gouvernement avant que ne soient entrepris les travaux sur l'estacade du pont Champlain. Cette proposition possède de trop nombreux avantages et répond à trop de besoins de trop d'intervenants pour qu'on la rejette sans en faire une analyse très poussée et très sérieuse.

Voici les plus importants avantages qu'elle présente. Pour la rive sud, dans l'axe du pont Champlain, cette solution permet de mettre en place un service sûr, fiable et éprouvé entre la rive sud et le centre-ville de Montréal, un service qui offrirait une capacité et des fréquences élevées vingt heures par jour. Elle permet d'éliminer la nécessité d'effectuer une correspondance, soit à Berri-UQAM, soit à Bonaventure. Elle offre un service qui amène les usagers directement au centre-ville de Montréal. Elle soulage la circulation sur le pont Champlain. (10 h 30)

Pour la ville de Montréal, elle offre la possibilité de créer une troisième ligne de métro dans l'axe est-ouest du centre-ville. Elle permet d'éliminer la circulation des autobus de la STRSM dans le centre-ville. Enfin, elle permet également de réduire le nombre d'automobiles en provenance de la rive sud qui circulent dans les rues de Montréal.

Pour la STCUM, elle permet de soulager la ligne 1 et, ainsi, de mieux régulariser le service. Elle permet d'optimiser l'utilisation du tronçon ouest de la ligne 1, celui-ci étant actuellement sous-utilisé.

Pour la ville de Verdun, elle crée la possibilité de construire une station de métro dans l'île des Soeurs pour donner un accès direct au centre-ville de Montréal. Elle évite que des autobus en provenance de l'estacade n'aient à circuler dans l'île des Soeurs et dans les accès Décarie et Bonaventure à Verdun.

Pour la STRSM, elle réduit de façon importante les coûts d'exploitation des autobus, parce que ces derniers n'auraient plus à traverser le pont Champlain. Elle élimine aussi la nécessité d'avoir un terminus au centre-ville de Montréal.

Pour le ministère des Transports du Québec, globalement, cette solution offre un meilleur service de transport au niveau régional. Elle facilitera aussi grandement les travaux de réaménagement des accès à l'île des Soeurs par Décarie et Bonaventure.

En conclusion, la ville de Longueuil est satisfaite de l'orientation générale du plan d'action 1988-1998 du ministère des Transports. La ville se réjouit de la politique de consultation instituée par le ministre et elle endosse le souci de globalisation et de régionalisation qui a présidé à l'élaboration du plan.

Au niveau du transport routier, Longueuil est d'accord en tout point avec les propositions contenues dans le plan. La ville encourage donc le gouvernement à mettre ces projets en oeuvre le plus rapidement possible.

Pour ce qui est du transport collectif toutefois, il nous incombe d'insister sur la nécessité de prolonger le métro dans Longueuil ainsi que dans Brossard. Il y va de l'intérêt non seulement des populations de la ville de Longueuil et des autres villes de la rive sud, mais encore de celui de tous ceux et celles qui doivent partager le réseau de transport collectif de la grande région métropolitaine.

La ville de Longueuil est persuadée que les éléments de réflexion sur ce sujet contenus dans le présent mémoire sont suffisamment étoffés pour justifier pleinement un nouvel examen en profondeur de la question.

C'est dans cette perspective que la ville de Longueuil demande instamment au gouvernement de procéder dans les meilleurs délais à une étude sérieuse de la faisabilité technique et économique de sa proposition. Cette proposition, faut-il le rappeler, consiste à créer, à partir des acquis actuels, une nouvelle ligne de métro reliant Longueuil et Brossard via le centre-ville de Montréal.

Finalement, on comprendra la ville de Longueuil d'insister pour que l'étude de sa proposition soit entreprise très rapidement, c'est-à-dire avant que soit entérinée la décision de mettre en chantier le nouvel aménagement de l'estacade du pont Champlain et l'érection d'un terminus de la STRSM dans le centre-ville de Montréal. Mesdames et messieurs, je vous remercie.

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

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je remercie M. le maire de Longueuil ainsi que tous ceux qui l'accompagnent pour le mémoire qu'ils nous ont présenté et leur vision des choses, malgré le fait qu'ils ne soient en total accord avec le plan. Ce n'est pas nécessairement ce qu'on souhaitait. On le souhaite toujours, mais on ne rêve pas non plus. Je veux lui dire aussi que, probablement, nos échanges à cette commission-ci sur le plan de transport 1988-1998 vont être un peu plus sereins, de mon côté du moins, que ce qui avait été le cas lors de sa première présentation au nom de l'UMQ en 1987, en particulier au sujet du financement du transport en commun.

Je pense qu'on n'a pas à discuter longuement sur le routier. Je pense que ça ne semble pas, vu de votre côté, créer de problèmes à tous les niveaux y compris l'autoroute 30. Attaquons le collectif immédiatement, puisqu'il est l'objet de vos préoccupations. Vous le faites sous le constat que, pour mieux servir les intérêts de

l'ensemble de la rive sud et pour la décongestion des ponts, la solution est bien sûr un transport un peu plus lourd, du moins, l'accessibilité à un transport un peu plus lourd.

Vous posez directement le problème du métro. Je pense, si je ne pariais pas du métro tel que vous en avez parlé, qu'on manquerait notre coup. On n'aurait pas une discussion qui pourrait vous satisfaire. C'est toujours en relation, bien sûr, avec la proposition de l'estacade. Je pense qu'on ne pourra pas négliger les deux. D'après ce que j'ai compris, la solution de la voie réservée sur l'estacade, ce n'est pas une mauvaise solution. C'est une solution qui règle une partie des problèmes, mais pas tous les problèmes. Je pense là-dessus qu'on n'a jamais prétendu que l'estacade réglerait tous les problèmes. C'est davantage pour assurer au mieux le transport d'une quinzaine de milliers d'individus par jour et pour faire en sorte qu'ils puissent emprunter d'une manière sécuritaire en ayant accès au centre-ville.

Avant même d'en arriver à ce qu'on réexamine la question en profondeur ou pas, je pense que cela nécessite des questions. Vous ne demandez pas la construction, vous dites qu'il faudrait peut-être réexaminer la situation. Vos constats ne sont pas mauvais concernant le métro actuel qui est utilisé à 60 % de sa capacité. Donc, il y en a 40 % qui ne le sont pas. Vous évoquez des raisons qui justifieraient la sous-utilisation des 40 % qui restent, en tenant compte de la congestion, en particulier à Berri-De Montigny, des transferts que ça oblige, etc. Votre proposition - donc, c'est le "y" comme vous l'avez si bien dit - parle d'un prolongement dans Longueuil même d'à peu près trois kilomètres.

Très brièvement, selon l'analyse des gens du ministère, on est dans une situation où probablement la proposition qui est là ne coûterait pas 50 000 000 \$ le kilomètre, mais c'est ce que je veux vérifier. Cela coûterait peut-être davantage aux alentours des 40 000 000 \$ le kilomètre, en espaçant les stations. Ce serait moins fourni sur le réseau, mais c'est ce que je veux essayer d'éclairer avec vous. Donc, sur la branche, la prolongation dans Longueuil, sur le plan des échanges et de la situation, je ne dis pas qu'on est d'accord avec la réalisation. On est d'accord avec le constat et on n'a pas de problème pour l'interrogation sur ce qui est là.

Quant à Brossard, pour aller rejoindre Charlevoix et, dans une deuxième étape, dites-vous, de Charlevoix pour aller rejoindre Berri, j'aurais une première question. De Charlevoix, selon ce que je comprends, il y aurait une station à Lionel-Groulx, par la suite, aucune station depuis Lionel-Groulx et avec une ligne qui irait au nord de la ligne 4 actuelle et qui viendrait refaire la boucle à Berri. Si je ne m'abuse, ce tracé-là, quoiqu'il soit, j'en conviens, peut-être préliminaire, aurait à passer sur Sherbrooke ou à la hauteur de Sherbrooke. Est-

ce un peu votre orientation?

M. Ferland: M. le ministre, c'est exact que le plan indique cela, mais je dois vous dire que, pour nous, il fallait montrer un tracé. Peut-être, n'est-ce pas le meilleur tracé, peut-être le meilleur tracé serait-il dans l'axe de la rue Dorchester, plutôt le boulevard René-Lévesque. Ce serait probablement là le meilleur tracé.

Quand vous dites qu'il y aurait une station à Charlevoix et ensuite à Lionel-Groulx et qu'il n'y en aurait pas jusqu'à Berri-UQAM, ce n'est pas parce qu'on ne l'a pas inscrit sur le plan qu'on pense qu'il ne devrait pas y en avoir. Au contraire, il devrait y en avoir. Il faudrait qu'il y en ait même.

M. Côté (Charlesbourg): Bon. Dans ces conditions-là, il faudrait revenir à 50 000 000 \$ le kilomètre pour tenter de bien se comprendre. Effectivement, l'élimination de certaines stations fait en sorte que le coût au kilomètre est moindre, mais dans ce cas-là, comme votre volonté serait d'en avoir davantage, on est dans une situation où il faut revenir nécessairement selon les coûts actuels à environ 50 000 000 \$ le kilomètre.

Avant de savoir si on peut y aller avec une réévaluation de la situation, parce que les données du ministère sont des données qui datent en particulier de 1984, remises à jour selon les méthodes connues mais sans nécessairement une étude exhaustive, puisque cette possibilité était dans le décor mais non revendiquée de manière aussi forte que vous le faites ce matin, il faut parier d'estacade. Dans l'esprit de tout le monde, dans la mesure où on refait une étude sur l'opportunité de, ce n'est pas demain la veille la réalisation de ce que je comprends. Vous en êtes fort conscients.

M. Ferland: J'en suis conscient, M. le ministre, et je pense que cela vaut quand même la peine de prendre le temps d'examiner cela sans faire nécessairement de longues études. Cela vaut la peine d'examiner la situation et je remets en question effectivement le projet de l'estacade.

M. Côté (Charlesbourg): Je m'excuse, parce qu'on me faisait remarquer aussi que, selon la volonté exprimée par les gens de la rive sud, on élabore une étude sur le train de Saint-Hilaire au moment où l'on se parle. Donc, il faut comprendre que la revendication principale et un peu plus globale de la Montérégie, selon ce que j'ai compris, est d'avoir un plan de transport, mais de façon que le transport soit traité de manière globale pour la Montérégie. On est actuellement à faire l'étude pour ce qui est du train de Saint-Hilaire et on nous donnera des résultats. Alors, en contrepartie, peut-être faudra-t-il aller vers cette analyse, avec des données, le plus rapidement possible.

Dans votre esprit à vous, est-ce que ça

signifie, si on s'embarquait dans une étude pour le prolongement du métro, qu'il nous faudrait attendre les conclusions de cette étude pour la réalisation ou la mise en marche de la réalisation de l'estacade?

M. Ferland: Je réponds oui à cela, mais je ne crois pas que cette étude devrait être si longue à réaliser. Je le dis peut-être naïvement, mais je pense qu'une telle étude ne devrait pas être si longue à réaliser.

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair que, quand on parle de longueur, parfois, cela fait rire. On en a un constat évident ce matin. Selon les gens de chez nous, pour être capable de faire une étude qui va appuyer un document bien étoffé, il faut à tout le moins y consacrer de dix mois à un an. Alors, si on s'entend que ce n'est pas long dix mois ou un an, je pense qu'on est dans une situation où, effectivement, c'est une étude qui peut être réalisée dans ce laps de temps.

À avoir entendu tout ce que j'ai entendu depuis le début de la commission, vous savez qu'il y a des gens qui sont venus nous dire qu'une perspective de transport de dix ans, c'est une perspective très limitée. Il faut que ce soit au mieux une perspective de 25 ans ou de 30 ans. Certains ont même osé dire 40 ans. Alors, j'imagine qu'un an sur 40, ce n'est pas la mer à boire et c'est peut-être un court délai pour faire les études qu'on devrait faire selon votre avis avant même d'entamer la réalisation de l'estacade.

Je comprends que, dans votre esprit, dans la mesure où on fait une étude, il n'y a pas de réalisation de l'estacade. Dans la mesure où l'étude concluerait pour le métro, croyez-vous qu'il y aurait toujours nécessité de l'estacade?

M. Ferland: Non, M. le ministre. Nous pensons que le projet de métro est une solution vraiment permanente, une solution qui devrait donner un vrai service à la population de la rive sud. Le projet de l'estacade va régler le problème de la sécurité qui n'existe pas actuellement sur la voie réservée du pont Champlain. Il va aussi régler le problème de la régularité, parce qu'on n'a pas toujours accès à cette voie réservée, selon les conditions climatiques.

Alors, il est sûr que le projet de l'estacade va régler ce problème, mais il n'améliorera pas pour la peine la longueur des trajets, parce que quand vous arrivez dans la ville de Montréal, vous êtes quand même pris dans la circulation locale.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais à la deuxième étape. On a beaucoup entendu parier, depuis le début de la commission, de cette nouvelle ère, d'offrir à la population un transport plus léger, davantage de surface, qui pourrait satisfaire autant les besoins que le métro. Est-ce que vous

croiez possible que l'on puisse envisager la desserte de cette partie assez bien peuplée de la Montérégie par un train de surface?

Laval nous faisait la proposition d'un monorail. C'est une option. Quant à nous, dans la conception que nous nous sommes fait jusqu'à maintenant de l'estacade, nous avons passé des commandes pour que la planification se fasse pour que ça puisse être utilisé par les autobus comme voie réservée ou, dans la mesure où il n'y a pas de voie réservée ou qu'elle est abandonnée, que ça puisse être utilisé par un SLR. Est-ce que vous croyez que, dans ces conditions, avec le tracé dont vous parlez - cela n'exclut pas le tracé dont vous avez parlé - on pourrait en arriver à satisfaire les besoins des gens du sud avec un système qui coûte moins cher et qui permettrait peut-être par conséquent au gouvernement une réalisation plus rapide? (10 h 45)

Tout en réalisant l'estacade telle qu'elle est conçue dans les plans préliminaires actuellement, cela permettrait aussi son utilisation par du transport en commun plus léger, mais répondant à la demande. C'est ce que nous pensons, à tout le moins. Dans ce sens, cela nous permettrait à la fois d'entamer la réalisation de l'estacade, celle-ci pouvant entre-temps servir de voie réservée pour l'autobus, et, dans la mesure où on peut offrir un système léger comme le SLR, sécuritaire, rapide et donnant aux citoyens accès au centre-ville, éventuellement de remplacer la voie réservée par ce système. Est-ce que vous pensez que cela pourrait être une solution réaliste, acceptable et aussi efficace pour les gens de la rive sud?

M. Ferland: C'est une solution réaliste, acceptable, mais pas aussi efficace. Le métro, c'est vraiment intégré dans le système actuel.

Si vous me permettez, j'aimerais expliquer quand je dis pas aussi efficace. Le métro qu'on propose s'intègre dans le système actuel, il évite le transfert. Or on sait qu'en transport collectif, le meilleur service qu'on peut se donner, c'est de rendre les gens d'un point à un autre sans les obliger à transférer. Plus il y a de changements de modes, plus il y a de transferts, plus on diminue la qualité du service qu'on offre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le maire, dans ce cas-là, cela ne s'appliquerait pas. Je comprends qu'on aurait des problèmes pour la partie des trois kilomètres de prolongation dans Longueuil. C'est une autre question qui pourrait facilement être réglée par l'étude. Il est bien évident qu'on ne pourrait pas faire un SLR sur trois kilomètres et le rabattre sur le métro puis exiger un transfert modal. Je pense que cela ne serait pas dans la logique. Par contre, lorsqu'on part de Brassard dans l'autre partie du "Y" qui, elle, est sur environ quatorze ou quinze kilomètres, je pense qu'on atteint exactement les buts

que vous cherchez, puisque le transfert modal dans ces cas-là se ferait en particulier à Berri, donc, au point de chute ultime de cette voie. Par conséquent, les stations prévues souterraines pourraient avec les SLR l'être en surface à chacun des points déterminés et remplissant les mêmes objectifs de qualité de service à la population à un coût beaucoup moindre. Alors, il me semble y avoir là des éléments sur lesquels les positions pourraient peut-être être rapprochées, lesquelles pourraient être analysées éventuellement dans l'étude si on décidait d'y aller avec l'étude.

M. Ferland: Si je comprends bien, le train de surface en question passerait dans le centre-ville de Montréal. Je ne sais pas si, au point de vue de la circulation, dans l'ensemble la problématique de la circulation à Montréal, ce serait un réseau efficace.

M. Côté (Charlesbourg): Moi, ce qui me préoccupe et je sais que c'est votre préoccupation aussi, c'est de tenter d'en faire plus. Quand on est élu, si on ne fait pas plus avec moins, on risque de se ramasser où on ne veut pas. Alors, dans ce sens-là, ce que l'on tente de faire est de dire: Bon quant à faire une étude, si on en fait une, faisons-là avec une série de moyens d'interventions qui pourraient, en fin de compte, s'avérer beaucoup moins coûteux. À partir du moment où cela s'avère moins coûteux, c'est peut-être plus facile de le vendre au gouvernement quant à sa réalisation. Si je comprends bien, vous n'êtes pas fermés à la possibilité d'inclure cela comme possibilité et que cela pourrait peut-être servir adéquatement - mais ce ne serait pas le chrome - la population. Selon le petit sondage que nous avons fait faire et, probablement, il sera moins critiqué aujourd'hui parce qu'on s'est en bonne partie entendu avec la ville de Montréal - pour certains, si le sondage était moins crédible avant, il l'est peut-être plus aujourd'hui - on disait toujours que 71 % des gens, en règle générale, désirent plus d'autobus.

L'autre problème, quant aux gens de la rive sud, qui était extrêmement important et urgent à régler était celui de la voie réservée sur le pont Champlain sur le plan sécuritaire. Donc, je pense que cela marque la population à ce moment-là. On pourrait effectivement arriver à la fois, en faisant l'estacade, à régler pour un temps X le problème des autobus qui auraient un corridor privilégié et d'autre part, éventuellement, à pouvoir intégrer un système de transport plus léger, moins coûteux. C'est peut-être plus facile avec l'argent qu'on a de faire 17 kilomètres plus rapides. Dans le même temps, on pourrait peut-être desservir les gens plus rapidement sur l'ensemble de la ligne. C'est un peu cela.

Dans ce contexte, quant à moi, je ne suis pas fermé à la possibilité qu'au lendemain de cette commission on puisse avoir des rencontres

avec les gens de la ville de Longueuil et peut-être, comme je sais qu'il y a une quasi parfaite harmonie entre la ville et la STRSM, avec les gens de la STRSM et le ministère, dans le but de voir quelle serait la portée de l'étude et ce qu'on pourrait faire éventuellement.

M. Ferland: Si vous me permettez d'ajouter juste une chose, M. le ministre...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Ferland: Je suis d'accord avec tout ce que vous dites. Ce qu'on présente ici, ce n'est pas nécessairement quelque chose dont on demande la réalisation dans une période de dix ans. La partie la plus urgente, évidemment, c'est le lien entre Brossard et le centre-ville. Pour le reste, cela se fera avec le temps. Il faudrait aussi tenir compte de cela. Hier, j'ai remarqué que vous étiez très ouverts au prolongement du métro. J'ai vu qu'à Montréal-Nord on a ajouté une ligne de 500 000 000 \$, et cela a été...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais il faut...

M. Ferland: On a étendu cela dans le temps, j'en conviens, mais...

M. Côté (Charlesbourg): ...faire attention à l'interprétation. Dans le plan de transport, comme la Communauté urbaine de Montréal demandait 450 000 000 \$ pour de nouvelles immobilisations dans le développement et qu'elle n'avait pas fait de choix, nous avons fait le pari que, pour l'équilibre de la communauté urbaine - et elle avait elle-même décidé de l'intérieur, sans avoir l'audace de nous le dire dans un document - cela se partageait entre le train de banlieue de Deux-Montagnes et le prolongement du métro. M. Ryan nous avait démontré que, depuis 17 ans, l'axe qui avait toujours été privilégié pour le prolongement du métro, c'est celui de Montréal-Nord. Alors, nous avons dit: Avec l'argent qu'on a, c'est ce qu'on fait.

Au-delà de tout cela, on a dit: Parfait, il y a **Rivière-des-Prairies** qui peut être desservie, et on accepte de prolonger dans le temps la réalisation, ce qui fait que la facture peut devenir acceptable à ce moment-ci par le Conseil des ministres. J'ai dit que j'allais présenter le plan au Conseil des ministres et que cela me paraissait raisonnable. De telle sorte que l'autre principe sous-entendu: qu'on complète ce qui est faisable pour le métro et qu'on passe maintenant à une nouvelle ère de transport, avec des moyens plus légers qui vont satisfaire la demande et qui sont moins coûteux. C'est un peu dans cet esprit.

Dans ce sens, je pense qu'on serait probablement en accord, selon les rencontres que nous aurons, sur la portée d'une étude qui devrait être faite, étude axée sur l'analyse comparative des coûts-bénéfices pour un métro dans l'axe que

vous suggérez ou une offre de services avec transport plus léger dont le principal axe de traverse serait toujours l'estacade qui, **entre-temps**, pourrait être utilisée comme voie réservée d'autobus.

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

M. Garon: M. le Président, je vais poser peut-être une couple de questions et, ensuite, ce sera la députée de Marie-Victorin qui complétera par des questions, puisqu'elle est de la région.

La première question que j'aimerais vous poser est la suivante. Quand je regarde le plan des transports, je trouve qu'il y a une belle analyse du passé. C'est magnifique. Tout ce qui s'est passé entre 1966 et 1986 est détaillé. Mais, se tourner vers l'avenir et quand le ministre dit que cela peut être planifié pour 10, 20, 30 et même 40 ans, je pense que c'est beaucoup de prétention. Je dois vous dire que les données concernant l'avenir sont à peu près inexistantes; il y a environ 10 lignes. Quand vous parlez d'avenir, j'aimerais savoir comment vous voyez cela. Je pense que 40 ans, c'est prétentieux. Aujourd'hui, il faut quasiment être prophète pour parler sur 40 ans. Les économistes se risquent à peine à dépasser cinq ans. Et, encore, il n'y en a pas beaucoup qui, dans le cadre du libre-échange, avaient prévu qu'il y aurait cinq fusions majeures en une semaine. Et je pense bien que le président du mouvement Desjardins, qui avait donné son appui, n'avait pas prévu que le groupe Commerce serait vendu à des Néerlandais et que le ministre des Institutions financières regarderait passer la parade comme un moineau sur une branche regarde tomber la neige.

C'est pourquoi je dis que, quand vous regardez l'avenir, Montréal, le vieillissement de la population... Par exemple, la Régie des rentes dit que dans l'avenir... actuellement, 17 % des gens qui ont plus de 65 ans par rapport à ceux qui ont entre 20 et 65 ans, dans l'ensemble du Québec... On dit qu'en l'an 2030, toujours sur 40 ans des prévisions démographiques, cela irait jusqu'à 45 %, quasiment une personne sur deux aurait plus de 65 ans par rapport à ceux qui ont entre 20 et 65 ans. C'est une grosse prévision, et les régimes de rente à coups de milliards, sont prévus **là-dessus**. Dans le domaine du transport, il faut quand même avoir un peu aussi quelques données. Je pense bien que les données de la Régie des rentes sur lesquelles se basent tous les régimes de pension du Québec, on peut au moins s'y fier jusqu'à un certain degré de pourcentage. C'est pourquoi je vous demanderais, quand vous envisagez l'avenir, en termes de croissance ou de décroissance démographique, comment voyez-vous cela? Parce que je ne connais pas un seul démographe qui dit qu'on va dépasser vraiment 7 000 000 d'ici l'an 2000. Il y en a plusieurs qui disent qu'on pourrait baisser même à 6 000 000. Il y en a qui disent 5 000 000 et récemment dans

le journal, j'ai vu 4 000 000. Alors j'aimerais savoir comment vous voyez l'avenir pour, après cela, parler du développement du système de transport pour répondre aux besoins, non pas de 1966, mais en allant vers l'avenir.

M. Ferland: Je ne suis pas démographe et je n'ai pas tellement d'opinion arrêtée sur ce que sera la population dans 30 ou 40 ans. Il y a beaucoup de facteurs qui vont venir jouer et probablement que c'est le facteur immigration qui va jouer le plus fortement. Ce n'est pas le facteur natalité, en tout cas, je n'ai pas l'impression que ça va être ce facteur-là. Je vous avoue que je ne le sais pas.

Mais ce qu'on propose ici c'est pour répondre à des besoins qui sont beaucoup plus immédiats. On vit actuellement un problème de transport sur la rive sud, entre la rive sud et l'île de Montréal, et ce sont ces problèmes qu'on veut régler. On a quatre ponts qui nous relient à Montréal; ces ponts-là sont saturés. On n'a pas d'alternative. La seule alternative, c'est le transport en commun, mais le transport en commun qui ne passe pas sur les ponts parce que les ponts sont déjà saturés. Alors, étant donné qu'il y a déjà un métro qui traverse le fleuve, on s'est dit qu'un deuxième, et éventuellement boucler la boucle, nous donnerait un transport très satisfaisant et très adéquat.

M. Garon: Quand vous parlez du... J'ai regardé ce dont vous parlez dans le transport routier. Je pense bien que la plupart des choses qui sont indiquées là-dedans ne sont pas très controversées. Là où il y a eu des débats jusqu'à maintenant c'est au sujet de l'autoroute 30. Pour les autres éléments, je pense bien que... Quand vous parlez d'organiser, par exemple - comment l'appellez-vous, je la prends assez souvent mais je ne sais pas le nom - l'échangeur Roland-Therrien, pour la rénovation de la 132, je pense bien que tout le monde qui prend ces routes-là voit bien qu'il y a des travaux à faire. Et quand le ministre dit qu'il veut faire plus avec moins, on se rend compte qu'actuellement l'Association des routes et des transports qui est rendue à demander de taxer le monde davantage pour améliorer les routes, pour dépenser 350 000 000 \$ pour les cinq prochaines années, 70 000 000 \$ par année, ce n'est pas parce qu'il a réussi à faire plus avec moins c'est parce qu'il a réussi à collecter plus et à faire moins.

Une voix: C'est ça.

M. Garon: On a vu qu'en 1987, il a collecté 2 400 000 000 \$ chez les automobilistes et qu'il a dépensé seulement 824 000 000 \$ pour les routes du Québec, en conservation, amélioration, entretien, construction, tout ce qu'on voudra en termes de routes. 824 000 000 \$ et les automobilistes auront payé autour de 2 400 000 000 \$ en taxes de toutes sortes. Alors, il a réussi à

collecter plus et à faire moins, c'est ce qu'il a fait au fond. Et c'est pour ça que j'aime votre approche quand vous dites que vous voulez régler les problèmes immédiats. Au fond, en disant que la population ne connaîtra pas une grande croissance dans les prochaines années, vous êtes un peu dans la même perspective dont les gens parlent, une croissance qui va être réservée... Et j'aimerais à ce point de vue-là que vous nous en disiez un peu plus long concernant le prolongement du métro sur la rive sud, toujours en disant: Est-ce que vous pensez que les besoins vont être mieux servis par un métro que par ce que le ministre a semblé vouloir adopter, plutôt la solution des trains de banlieue à différents endroits, toujours en tenant compte des besoins actuels?

M. Ferland: Est-ce que j'ai l'impression que le métro nous servirait mieux? Est-ce que c'est ça la question?

M. Garon: Non. C'est parce que vous parlez de prolongement du métro...

M. Ferland: Oui.

M. Garon: ...sur la rive sud. Mais en ces termes-là, c'est ce que je voulais dire, le prolongement du métro sur la rive sud, en termes de besoins actuels qui ne semblent pas devoir connaître une croissance fulgurante au cours des prochaines années.

M. Ferland: C'est-à-dire que la croissance... Tantôt quand vous parliez de 7 000 000, 6 000 000, **était-ce** dans tout le Québec?

M. Garon: Oui.

M. Ferland: Je pense qu'il va continuer à y avoir une certaine croissance du côté de la rive sud. La rive sud se développe depuis plusieurs années et il n'y a rien qui nous indique que ça va changer. Cela continue à se développer. (11 heures)

M. Garon: Mais s'il n'y a pas de croissance démographique, ça veut dire que c'est au détriment d'autres territoires. Il y a du monde qui déménage.

M. Ferland: Cela peut être un déplacement de population, cela peut être des gens de Québec qui viennent s'établir à Longueuil ou même des gens de Lévis qui viennent s'établir à Longueuil. Mais, cela peut être aussi des gens de Montréal, au grand dam de mon collègue de l'autre côté de la rivière, qui viendront s'établir à Longueuil. Mais ce sont des choix personnels que les gens font et, comme toutes les villes, on essaie d'offrir la meilleure qualité de vie et les gens choisissent de venir rester à Longueuil. Mais, quand je dis Longueuil, c'est vrai aussi pour Brossard, c'est vrai aussi pour Saint-Hubert et

c'est vrai aussi pour Boucherville. Donc, la rive sud en général, tout le territoire desservi par la STRSM est un territoire en croissance.

M. Garon: En croissance parce qu'on fait des enfants ou parce qu'il y a des déplacements de population? Chez nous, je peux vous dire que la population prévue est de 243 000 d'ici à l'an 2000; dans mon comté, on prévoit que, même si on fermait les frontières, la population augmenterait de 50 000 parce que, chez nous, on sait encore comment faire des enfants.

M. Ferland: Je pense que, chez nous, ce sera par des déplacements de population.

M. Garon: Mais, sans malice, simplement pour... Comment voyez-vous ça à ce point de vue-là?

M. Ferland: Je...

M. Garon: Par des déplacements de population ou...

M. Ferland: Écoutez, nous, on fait des maisons et on les vend. À Brossard, on construit des maisons et on les vend. C'est vrai aussi à Boucherville et à Saint-Hubert. Alors, il y a toujours bien du monde qui entre dans ces maisons.

M. Garon: Je ne dis pas cela, c'est simplement pour voir comment vous voyez l'avenir.

M. Ferland: Je ne peux pas vous dire quel taux d'augmentation...

M. Garon: Je ne vous accuse pas de bâtir des maisons.

M. Ferland: Pardon?

M. Garon: Ce n'est pas dans la perspective de vous accuser de bâtir des maisons, mais ceux qui vont habiter ces maisons-là, ils viennent d'où? Ce sont les...

M. Ferland: Écoutez, selon nos données, ils viennent d'un peu partout de la Montérégie, mais il y en a aussi qui viennent de Montréal, en tout cas de l'île de Montréal.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Marie-Victorin.

Mme Vermette: Merci, M. le Président. Si j'ai bien compris, les gens qui ne restent pas sur la rive sud ne peuvent pas comprendre les problèmes que représente le fait de traverser les ponts. On n'a qu'à voir les heures d'attente; c'est incroyable et même cela décourage quelques personnes de rester sur la rive sud parce que, finalement, elles essaient de trouver un emploi à

Montréal ou sur la rive sud, mais on sait que cette perspective est assez restreinte.

Si j'ai bien compris en lisant votre mémoire, une des problématiques c'est que vous essayez finalement de mieux ventiler les clientèles, la population qui utilisent le transport en commun, le métro, parce qu'il y a un goulot d'étranglement dans le métro, à un moment donné, tout le monde arrive au même endroit et là il y a des problèmes. C'est là actuellement votre plus grosse préoccupation, vos plus gros problèmes, à cause du manque d'espace pour accepter le nombre de véhicules que cela représente. Il y a un problème immédiat qui persiste et qui va persister parce qu'on voit un accroissement de notre population et un développement aussi dans le domaine de l'habitation et c'est urgent de répondre à ce problème puisqu'on va être obligé, à un moment donné, de stationner les voitures presque à l'entrée du pont ou sur les premières travées du pont, finalement, tout compte fait, et là évidemment on aura un problème de taille. Donc, c'est une solution à la gestion de votre circulation que vous essayez de trouver et, actuellement, la meilleure solution serait le prolongement du métro, du moins dans la ville de Longueuil, pour mieux ventiler cette population. Est-ce vraiment ce que vous vouliez faire transpirer dans votre mémoire?

M. Ferland: Oui. Et c'est aussi pour donner un meilleur service de métro. Il y a un tronçon de métro qui relie Berri-UQAM à Longueuil, mais c'est limité dans le sens que, un peu comme vous dites, il y a la station Longueuil qui est saturée, on voudrait prolonger un peu dans Longueuil, d'abord, pour distribuer le rabattement des autobus, mais une fois de l'autre côté, du côté de Montréal, les gens doivent transférer dans la ligne no 1 qui est déjà saturée. On pense qu'il y aura lieu éventuellement de faire un troisième tronçon de métro dans le centre-ville de Montréal, alors on dit: Pourquoi ne pas prolonger la ligne 1 vers le centre-ville de Montréal? Comme il y a un problème à régler à Brossard, on dit: Pourquoi, toujours selon le même principe, ne pas relier Brossard au centre-ville de Montréal et, éventuellement, que les deux se rejoignent.

Mme Vermette: Donc, vous considérez que la solution du métro est une solution de l'avenir qui réglerait le problème crucial du transport en commun sur la rive sud de Montréal actuellement.

M. Ferland: Absolument.

Mme Vermette: De Montréal et plus particulièrement de la rive sud.

M. Ferland: C'est exact.

Mme Vermette: Quand tantôt le ministre

vous a **parlé**, il vous a dit: Écoutez, on peut faire une étude là-dessus, faire une étude comparative coût-bénéfice en ce qui concerne les deux façons, soit l'estacade ou finalement le prolongement d'un métro. Évidemment, on sait fort bien qu'on s'en va vers une année électorale et que ce sera fort intéressant de faire une étude et de mettre les gens en attente par rapport à une étude qui pourra avoir lieu en pleine période électorale mais, par contre, il n'est pas sûr qu'en fin de compte on arrivera à une réalisation.

Or, je pense que j'aurais aimé davantage, M. le ministre, à ce moment... Évidemment, la rive sud vit un problème d'urgence. C'est sûr pour tout le monde. Je pense que si vous venez chez nous, on ne se forcera pas pour démontrer qu'il y a un problème de circulation à l'heure de pointe, d'une part. On sait, d'autre part, et malheureusement je dois le dire, que la rive sud a toujours été en économie de ressources sur bien des plans, y compris aussi la gestion du transport. Je pense qu'il est grand temps qu'on ait notre quote-part nous aussi sur la rive sud de Montréal. Je trouve que c'est drôlement important à l'heure actuelle. Il ne faudrait pas qu'on attende encore parce que je me souviens fort bien qu'un candidat qui s'était présenté dans cette région avait fait de sa campagne électorale l'enjeu d'un prolongement du métro. Évidemment, il a été défait. Ce que je veux dire c'est que ce n'est pas nouveau. C'est une préoccupation qui est là et qui est de taille. Les gens sont au courant de la problématique. Vous êtes au courant de la problématique.

Ce qui est important actuellement c'est qu'on ait une réponse claire et précise à savoir comment peut-on envisager le développement économique de la rive sud, parce que c'est le développement économique dont il est question aussi en même temps. Ce n'est pas uniquement la question de traverser des gens d'un endroit à un autre. Cela correspond autant au développement démographique qu'au développement économique de la ville de Montréal. Je suis d'accord que les deux doivent se faire en harmonie mais, si j'ai bien compris, on est en pleine expansion aussi sur le plan démographique actuellement sur la rive sud. La moyenne actuelle de développement représente... Par rapport à Laval, disons, est-ce que ça se tient?

M. Ferland: Je n'ai pas de données comparatives dans ce sens. Ce que j'ai dit tantôt c'est qu'il se construit des maisons à Longueuil, il s'en construit à **Brossard**, il s'en construit sur la rive sud en général. Il y a des gens d'un peu partout qui viennent rester sur la rive sud immédiate de Montréal. Ils se rapprochent de Montréal mais ils ne veulent pas rester à Montréal. Je n'ai pas de données précises et je n'ai pas de données comparatives pour dire comment on se compare avec Laval.

Mme Vermette: Parce que si je regarde uniquement en termes de besoins à d'autres niveaux, les besoins sont immenses à l'heure actuelle sur la rive sud. Il y a un énorme besoin et c'est un peu dans tous les domaines. Mais le premier problème et le plus important, c'est celui de la gestion du transport, et tout le monde essaie de trouver des solutions.

Maintenant, si j'ai bien lu votre mémoire, on disait aussi que déjà le transport en commun est très utilisé, d'une part, parce qu'on montrait que 70 % de la population, en tout cas, au tout début...

M. Ferland: Je pense que 60 % des gens qui vont vers le centre-ville de Montréal, matin et soir, utilisent un transport en commun.

Mme Vermette: Déjà, il y a un réflexe vers le transport en commun. Est-ce que le covoiturage, selon ce qu'on a souvent dit, pourrait être une des solutions au problème de transport? Est-ce que des études ont été entreprises démontrant que ça pourrait avoir un impact considérable quant au dégagement?

M. Ferland: Ce qu'on a comme données, c'est que sur le pont Jacques-Cartier on parle d'un taux d'occupation de voitures de 1,4 personne par voiture en moyenne. Ce n'est pas très élevé. Le covoiturage, il faut trouver toujours deux personnes qui voyagent à la même heure, qui partent à peu près du même endroit et qui vont au même endroit. Avec les horaires flexibles qu'on a de **plus** en plus, les gens ne restent quand même pas tous au même endroit et deux voisins ne travaillent pas nécessairement à la même place. Je pense que c'est assez difficile à organiser. Il y a des gens qui s'organisent eux-mêmes mais je n'ai pas de données là-dessus.

Mme Vermette: Voici ma dernière question. Dans l'éventualité de l'étude, dans un court laps de temps, qui ferait valoir une décision au ministère, évidemment quand une décision se prend elle se prend, mais **seriez-vous**, indépendamment de votre option, favorable à ce qu'on tende vers d'autres éléments où on essaie de vendre à la ville de Longueuil ou à l'ensemble des gens qui s'occupent du transport en commun, d'autre solution que celle proposée par votre mémoire?

M. Ferland: Certainement. Écoutez, on est réceptif à toutes les solutions. Ce qu'on veut, c'est un système efficace. Si on veut vraiment favoriser le transport en commun, si on veut vraiment que les gens utilisent le transport en commun, il faut leur offrir un moyen, un système de qualité. Ce n'est pas le prix qui fait que les gens prennent ou ne prennent pas le transport en commun, c'est la qualité du service, c'est la durée du trajet. Alors, on pense que notre solution est la meilleure, évidemment, mais on

n'est pas fermé à l'examen d'autres solutions qui pourraient être aussi fort acceptables.

Mme Vermette: Je vous remercie.

M. Côté (Charlesbourg):... c'est peut-être la meilleure, mais pas nécessairement au meilleur coût.

M. Ferland: Écoutez...

M. Côté (Charlesbourg): On verra.

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

M. Ferland: De toute façon, ça peut se faire dans le temps. Cela peut se faire par tronçons...

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, Mme la députée de Marie-Victorin. Y a-t-il d'autres interventions? M. le député de Lévis.

M. Garon: Je voudrais remercier les gens de la ville de Longueuil d'être venus nous rencontrer. En tant que député de Lévis, de la rive sud de Québec, je comprends très bien ce qui se passe dans la tête des gens de la ville de Longueuil.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le maire, ainsi que les gens qui vous accompagnent pour votre apport à cette commission.

M. Ferland: C'est nous qui vous remercions, M. le Président. Messieurs, mesdames de la commission, merci bien.

Société de transport de la rive sud de Montréal

Le Président (M. Saint-Roch): Merci. Je demanderais maintenant à la Société de transport de la rive sud de Montréal de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît. Permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue à la commission de l'aménagement et des équipements. Je demanderais maintenant au porte-parole de bien vouloir s'identifier pour le bénéfice de nos parlementaires, ainsi que les membres qui l'accompagnent, s'il vous plaît.

Mme Gravel (Louise): M. le Président, bonjour. Louise Gravel, maire de la ville de Lemoyne et présidente du conseil d'administration de la Société de transport de la rive sud de Montréal. À ma gauche, Mme Georgette Lepage, maire de Brossard et vice-présidente du conseil d'administration de la STRSM. À mon extrême gauche, M. Jean-Guy Lemay, membre du comité exécutif de la Société de transport de la rive

sud, membre du conseil d'administration et conseiller municipal à la ville de Brossard. À ma droite, M. Georges Molini, président-directeur général de la Société de transport de la rive sud de Montréal.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme Gravel, vous avez maintenant 20 minutes pour présenter votre mémoire.
(11 h 15)

Mme Gravel: M. le Président, Mmes et MM. les députés, M. le ministre, il y a quelques semaines, un mercredi, une jeune dame de la rive sud, mère de deux jeunes enfants a logé un appel désespéré à notre service à la clientèle. Voici ce qu'elle avait à dire. Elle venait d'obtenir un emploi à Montréal et vous savez comme moi que pour certaines catégories d'emploi, le chômage est tragiquement élevé dans notre région. Pour se rendre à son travail, cette dame doit emprunter un circuit d'autobus relativement peu achalandé dont la fréquence n'est, par conséquent, qu'aux 30 minutes. Le premier jour de son emploi, un lundi, elle est arrivée au travail 30 minutes en retard; le deuxième jour, le mardi, elle est arrivée une heure en retard. On l'a donc menacée de congédiement. Pourquoi? Parce que l'autobus de la ligne 65 qui fait le service entre le quartier de la rive sud, où réside cette dame, et l'île de Montréal a été coincé dans un embouteillage sur le pont Champlain et cet autobus s'est trouvé dans l'impossibilité de faire l'aller-retour dans le temps prévu.

Comme vous le savez, quand la chaussée est trop glissante ou qu'il neige trop fort - c'était le cas ces deux jours-là - la STRSM ne peut utiliser la voie réservée. Simultanément, ces deux mêmes matins, le pont Jacques-Cartier avait été magistralement bloqué, tout cela à cause d'un accident sans gravité, ce qui n'est pas rare, et nos autobus de réserve avaient dû être coincés sur les circuits les plus achalandés. Le jeudi matin, notre comité d'évaluation du service, où siègent chaque semaine tous les responsables du transport, a été mis au courant des perturbations du circuit 65 par la direction du service à la clientèle et, le vendredi matin, des consignes étaient données et appliquées pour protéger le circuit 65. J'ignore si cette dame a effectivement perdu son emploi, mais c'est en son nom que je viens vous parler aujourd'hui, parce que cette dame est simplement l'illustration, à un niveau plus dramatique, du sort quotidien de tous les usagers du transport en commun de la rive sud de Montréal.

Il y a deux aspects à souligner à cette anecdote. Le premier est que notre lien quotidien par transport en commun avec Montréal ne tient qu'à un fil; c'est complètement inhumain. Il suffit qu'un automobiliste ait une panne d'essence sur un pont ou sur une voie d'accès pour que ta vie s'arrête. Cela n'a aucun sens. Le deuxième aspect est que si, par malheur, la STRSM était une société gigantesque plutôt qu'une entreprise de

taille moyenne, je n'aurais jamais été mise au courant des malheurs de cette dame du circuit 65 et nos responsables du transport ne pourraient certainement pas, comme ils le font scrupuleusement chaque jeudi matin, passer en revue tous les problèmes de tous les circuits de la STRSM et les corriger sur-le-champ, quand c'est possible. Ces deux aspects de l'anecdote de la dame du circuit 65 sont la toile de fond de tout notre mémoire à cette commission.

Nous déposons aujourd'hui devant cette commission parlementaire un rapport qui émane d'un consensus établi entre les sept municipalités actionnaires de la STRSM. Je ne vais pas vous le lire dans sa totalité, mais je veux certainement vous donner envie de le lire en vous exposant de vive voix dans les 20 minutes qui me sont allouées ses deux principales lignes de force. Premièrement, nous n'avons pas le droit de ne pas régler les problèmes des liens interrives entre Montréal et la rive sud. Quand je dis régler, je parle d'une solution à long terme, pas d'une solution qui serait déjà insuffisante le jour même où on couperait le ruban d'inauguration officielle. Deuxièmement, il nous faut imaginer une nouvelle approche à la gestion qui permettrait à la fois de gérer localement la qualité du service et de gérer dans une perspective régionale les projets, les équipements, les budgets, ainsi que tous les autres phénomènes d'envergure régionale.

L'isolement des sociétés de transport, les unes par rapport aux autres et par rapport au CIT, est une erreur, car les difficultés auxquelles on se bute sont d'envergure au moins régionale. Le gigantisme serait une autre erreur encore plus grave, parce que la qualité du service quotidien est une affaire locale. Essayons d'être intelligents. Essayons de voir plus loin que le bout de la décennie et le bout du siècle. La dame du circuit 65 et ses enfants attendent de nous des solutions pour aujourd'hui, pour demain et pour après-demain. Elle nous ferait payer cher d'avoir laissé les querelles politiques prendre le dessus sur la prévoyance.

Le mémoire de la STRSM est organisé en trois parties. La première rappelle les attentes définies par la STRSM dans son mémoire d'août 1987, et décrit dans quelle mesure le plan d'action du MTQ a répondu à ces attentes. La seconde identifie les éléments qui méritent des compléments au plan d'action. La troisième précise les conditions dans lesquelles le plan d'action pourrait être mis en oeuvre et elle définit les précautions qui devront être prises, aussi bien au point de vue institutionnel que financier, pour en assurer le succès.

Quant à nos attentes, elles portent sur trois secteurs: une meilleure utilisation des Infrastructures et du matériel roulant par le moyen de la gestion de la circulation, la permanence et le renforcement des liens interrives et, finalement, de meilleures conditions de financement.

Pour ce qui est de la gestion des équipe-

ments **fixes**, les responsabilités sont actuellement fragmentées entre les sociétés de **transport**, les villes, les communautés urbaines, les CIT, l'entreprise privée, et j'en passe. Ne cherchons pas plus loin pourquoi ça cloche. La table de concertation que vous avez créée, M. le ministre, a déjà permis de décrire certaines pistes sur le plan de la gestion intégrée des équipements fixes. Nous appelons de tous nos vœux la création de ce type d'appareil décisionnel intégré qui serait respectueux des collectivités locales, mais qui nous permettrait, comme région, d'avoir prise sur notre sort.

Pour ce qui est de rentabiliser le matériel roulant, il faut acquérir la technologie de gestion de la circulation et ça presse. Comme il n'y aura pas de nouveau pont, dans un avenir prévisible, il faut, dans le court terme, maximiser ce qu'on a pour mettre un terme à l'enfer quotidien des embouteillages et de leur conséquence en termes de pollution, de qualité de vie, de croissance démographique et économique.

J'ai vu de mes propres yeux à Bordeaux, en France, comment l'informatisation des feux de circulation arrive à civiliser la circulation aux heures de pointe, au grand bénéfice de tout le monde, à commencer par les transports en commun et les autres services publics.

Quant aux liens interrives de la STRSM avec Montréal, nous nageons dans le provisoire, dans l'instabilité, dans l'incertitude. Ces liens interrives sont insuffisants et ça va rester vrai, même si on les rend plus fluides et nos liens interrives sont fragiles, à la merci de trop de facteurs hors de notre contrôle. Pendant ce temps-là, la croissance démographique et la montée incessante de notre achalandage nous poussent dans le dos. Depuis à peu près 20 ans, la circulation sur le pont **Louis-Hippolyte-Lafontaine** a plus que doublé, passant de 50 000 à 110 000 véhicules. La hausse la plus **importante** a été enregistrée sur le pont Champlain où le débit journalier estival moyen est passé de 43 000 véhicules en 1969 à 114 000 en 1987.

L'achalandage de la STRSM, seulement pour les cinq dernières années, depuis les cinq dernières années on a une augmentation d'environ 1 000 000 de déplacements par année et on touchera, cette année, 35 000 000 de déplacements dont 80 % dans l'axe de Montréal.

Pendant ce temps-là, on apprend que la solidité du pont Champlain, par exemple, n'est pas à toute épreuve, que son débit réel excède sa capacité théorique de 6 %, que la surcharge sur le pont Jacques-Cartier est, quant à elle, de 5 %, que celle du pont Victoria est de 13 %, que le CN interdit à nos autobus conventionnels l'accès du pont Victoria, que le moindre accident sur le pont Champlain impliquant un de nos autobus mettrait en péril l'existence même de notre voie réservée. Tout ça pendant que la STCUM y va, de temps à autre, d'une menace ou deux concernant le maintien de notre ligne 4, celle qui aboutit à **Longueuil**.

Vous conviendrez, mesdames et messieurs, que notre désir d'un peu plus de stabilité ne tient pas du caprice. Pour mettre un terme à la fragilité de nos liens interrives, il n'y a qu'une solution. Les problèmes de dépendance de la STRSM et la fragilité de ces liens interrives, quand on va au fond des choses, sont des problèmes de nature Institutionnelle.

Les solutions à moyen terme ne peuvent se concrétiser et ne peuvent être rentables à court ou à long terme que si le cadre institutionnel de la planification, de la réalisation, de l'exploitation et du financement des infrastructures régionales est revu en profondeur. Les mécanismes de financement par l'État doivent aussi être revus. Dans le cadre des politiques actuelles, trois types d'immobilisation sont admissibles à une aide financière selon des modalités variables: les infrastructures et équipements de métro, les infrastructures et équipements régionaux de transport, les infrastructures et équipements des organismes publics de transport par autobus. Les montants de subvention ne sont toutefois pas les mêmes pour ces trois catégories d'immobilisation. Il est donc important de mieux définir parmi les immobilisations et les équipements ce qui revêt un caractère régional et ce qui est local. Il n'y a pas seulement le métro et le train de banlieue qui méritent ce qualificatif. On doit logiquement parler aussi de terminus régionaux, de stationnement d'incitation, de voies réservées aux autobus de desserte régionale. Ce sont tous en réalité des aménagements à caractère régional. Une nouvelle définition des subventions gouvernementales aux immobilisations pourrait permettre de rectifier la situation en raffinant la distinction entre local et régional.

Et pendant qu'on est sur la question du nerf de la guerre, je vous réitère notre certitude que la fraude nous prive au bas mot de 4 % de nos revenus, ce qui veut dire pour nous 1 000 000 \$ par année. Il ne fait aucun doute dans notre esprit que l'implantation d'une forme dite intelligente de perception automatique au coût de 6 000 000 \$ ferait ses frais dans à peu près au plus cinq ans, tout en nous permettant de compiler en permanence des données statistiques qui nous aideraient à dessiner un meilleur service pour notre clientèle et une meilleure rentabilité aussi.

Le système récemment implanté à Montréal et auquel nous avons dû emboîter le pas pour préserver dans Longueuil les acquis du décret de 1985, ne répond pas au modèle auquel je fais allusion. Par ailleurs, on peut aussi imaginer d'autres sources de financement que celles dont dispose aujourd'hui la STRSM. La société suggérerait dans son mémoire de 1987 l'étude de quelques solutions qui sont d'ailleurs déjà exploitées un peu partout dans le monde. Par exemple: dégrèvements fiscaux pour l'achat de titres de transport, vente de services de transport conçus sur mesure, amélioration de la qualité du service sur les lignes où l'impact sur

l'achalandage serait significatif et contribuerait donc à une augmentation des revenus, gestion d'autres équipements et d'aménagements relatifs au transport en commun tels les parcs d'incitation.

Avant de tourner la page sur le volet du financement, permettez-moi une remarque relative à un aspect qui nous chicote singulièrement. Nous qui avons tenté, ces dernières années, de gérer notre budget avec une minutie quasi obsessionnelle, il existe certaines modalités de la politique d'aide gouvernementale au fonctionnement des organismes de transport qui semblent aller à l'encontre d'une saine gestion. Cette politique décourage les investissements en entretien, car elle est axée autour de l'achat de véhicules neufs. Or, les vraies solutions dans la pratique sont dans l'entretien de la flotte, secteur où nous sommes faibles et vulnérables. Entretenir coûte moins cher que d'acheter. Cela nous semble une question de bon sens. Nous souhaitons que les politiques du ministère soient réorientées en vue d'encourager davantage l'efficacité administrative et la bonne utilisation du matériel déjà disponible.

(11 h 30)

C'est justement cette qualité de sens commun, combinée à une intéressante vision à moyen et à long terme, que nous avons décelée dans le plan d'action déposé par le ministère des Transports. Ce plan d'action répond dans une large mesure aux aspirations de la STRSM et reprend de nombreux éléments de notre mémoire d'août 1987. Cette convergence se manifeste à la fois au niveau de l'analyse des problèmes, et à celui des pistes de solution que le plan contient. Il se trouve dans ce plan d'action une phrase qui nous semble la clé de voûte de la perspective de solution des problèmes. Le plan dit ceci: "Le transport urbain est donc rarement abordé dans sa dimension régionale lorsque l'on planifie l'aménagement du territoire de la région de Montréal." C'est sous l'éclairage de cette petite phrase que nous avons rédigé plusieurs de nos commentaires sur les solutions envisagées. Les problèmes identifiés dans notre document du MTQ en ce qui concerne la rive sud correspondent bien à l'analyse interne de la STRSM. Nous les avons regroupés sous l'angle de cinq de nos préoccupations, les liens interrives sous l'angle de leur saturation, nos infrastructures sous l'angle de leur insuffisance ou de leur mésadaptation, les investissements gouvernementaux au cours des dernières années sous l'angle de la baisse qu'ils ont connue en dollars constants, nos liens interrives existants sous l'angle de leur fragilité et, enfin, la vision régionale du transport en commun sous l'angle du fait qu'elle fait grandement défaut.

Ayant déjà traité de l'état de saturation de nos liens interrives, je vais vous résumer ce que nous entendons par l'insuffisance ou la mésadaptation de nos infrastructures. Notre principal pied-à-terre à Montréal, Place Bonaventure,

reçoit la clientèle du secteur ouest de notre territoire, de **même** que celle des CIT. Ce terminus est tellement saturé que nous devons assigner plusieurs circuits au même quai, chacun prenant l'espace de l'autre, à deux ou trois minutes d'intervalle. Le moindre retard d'un seul véhicule peut bouleverser toute la séquence. Par ailleurs, nous n'avons pas d'espace de stationnement pour les autobus de réserve, ni de guichet pour la vente des titres, ni d'abri efficace contre les intempéries, ni de droit de passage privilégié sur les rues voisines, ni de priorité de virage à gauche sur ces mêmes rues. Et on sait que nous allons devoir y ajouter des départs dès l'automne pour satisfaire la demande, sans compter la mise en service prochaine de nos gros transporteurs, nos autobus articulés.

Ai-je besoin de vous dire que le métier d'inspecteur au terminus du centre-ville en est un qui **fait** vieillir son homme de façon prématurée? Ajoutez à tout cela l'obligation que nous aurons tantôt de déménager nos pénates sur un site provisoire, rue Saint-Antoine, puisque notre site actuel va devenir un chantier de construction pour un gratte-ciel. Trouvez-vous que cela a de l'allure, M. le ministre?

Pour ce qui est du terminus de Longueuil, l'analyse du ministère correspond bien à celle de la STRSM. Le site est difficile d'accès en raison de l'enchevêtrement avec les voies d'accès au pont Jacques-Cartier. Le stationnement automobile qui dessert le terminus est non seulement insuffisant, mais il a été amputé de 600 places. L'intérieur de la station de métro ne permet plus d'accueillir les gens qui vont au quai et qui en sortent. Et si ce n'était que des problèmes, la ligne 4 ne serait pas **sous-utilisée** comme elle l'est actuellement.

La partie du plan de transport du ministère qui concerne le terminus de Longueuil correspond bien aux attentes de la STRSM. Notons toutefois que le problème de capacité de stationnement mérite l'étude d'un stationnement **étagé** qui permettrait d'augmenter la capacité actuelle de 2000 places et apporterait en même temps une solution au problème de la sous-utilisation de la ligne 4. Le projet de réaménagement du terminus Longueuil constitue d'ailleurs l'occasion idéale de régler ce problème.

Le Président (M. Saint-Roch): En conclusion, Mme la présidente. Malheureusement, je me vois obligé de vous bousculer pour respecter notre horaire chargé.

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

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

M. Côté (Charlesbourg): On pourrait peut-être prendre un peu de notre temps pour lui permettre de bien présenter... Vous avez besoin de cinq minutes? **Dix** minutes?

Mme Gravel: Je ne le sais pas. Combien reste-t-il de minutes?

M. Côté (Charlesbourg): Si c'est dix minutes, on partagera cinq minutes chacun de notre côté.

M. Garon: On partage la différence.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Il y a consentement? Mme la présidente, vous pouvez poursuivre.

M. Garon: Vous pouvez prendre l'heure au complet, si vous voulez. C'est cela les règles du jeu, on l'a dit au début, c'est 20-20-20. Et pour chaque minute de plus que vous prenez, vous enlevez la moitié de chaque côté. Qu'on vous pose des questions ou que vous aimiez mieux **dire** vous-même ce que vous avez à dire...

Mme Gravel: Parfait, monsieur. Merci.

L'axe du pont Victoria, maintenant. Quant à la question épineuse du train de **Saint-Hilaire**, la position du ministère se rapproche de celle de la STRSM et il faut adopter une position définitive pour préserver l'avenir. Ainsi, la STRSM considère que la vocation ferroviaire du pont Victoria mérite d'être réévaluée, non seulement dans la perspective de la desserte du territoire de la STRSM, mais aussi celle des territoires couverts par les CIT. Cependant, une évaluation additionnelle du problème serait opportune avant de décider de l'avenir de cet axe en tant que lien majeur entre les deux rives. Les coûts d'immobilisation réels seraient alors précisés en fonction du programme qui aurait été préalablement établi.

L'estacade. Pour ce qui est de la voie réservée du pont Champlain, nous sommes restés un petit peu sur notre appétit. Le principe d'un lien interrive permanent dans l'axe du pont Champlain par l'utilisation de l'estacade est clairement établi dans le plan d'action et c'est tant mieux. En vertu du plan, la voie sur l'estacade sera prolongée sur la rive sud par un tunnel creusé sous la voie maritime. Cette voie réservée devra toutefois s'intégrer dans le circuit complet incluant le réaménagement du terminus temporaire de la STRSM au centre-ville afin d'améliorer la circulation des autobus de la STRSM et, éventuellement, ceux des **CIT** de la rive sud.

Sur la rive sud, le terminus de Brossard devra également être amélioré. Si la STRSM souscrit à ces mesures, elle tient néanmoins à souligner deux points. Les 85 000 000 \$ prévus pour ce projet satisferont juste à l'aménagement du tronçon central du projet et au passage sous la **voie** maritime, mais ne permettront pas les aménagements requis et complémentaires sur chaque rive. De plus, le problème du terminus de

Brassard devrait, selon nous, être reconsidéré dans une optique plus régionale, destinée à couvrir une population plus large tout en éloignant une partie des usagers du transport collectif des inconvénients qu'ils vivent actuellement.

Nous avons par ailleurs relevé dans le plan du ministère, quant à la question de l'estacade, ce qui nous apparaît être incongruité. Le plan d'action du ministère classe le projet de voie réservée sur l'estacade avec les terminus de Brossard et du centre-ville parmi les projets de développement. Nous croyons qu'il s'agit uniquement d'amélioration. Et c'est déjà un acquis. Le système de voie réservée existe en effet depuis plusieurs années et il s'agit essentiellement, pour le projet estacade, de le préserver en améliorant son efficacité. Le projet s'apparente donc davantage à une amélioration qu'au développement.

L'aménagement du projet estacade ne peut être pour la STRSM qu'une mesure provisoire et à court terme. La vraie solution, c'est l'instauration urgente d'un service de métro dans l'axe du pont Champlain qui permettra d'apporter une solution durable au problème des déplacements dans cette zone de la région métropolitaine. Cette dimension n'étant pas traitée dans le plan du ministère, vous me permettrez de m'y attarder un peu dans la foulée de ce que la ville de Longueuil a déjà dit tout à l'heure. Je pense qu'après avoir entendu ce que la ville de Longueuil a dit tout à l'heure, en termes de problématique, je vous éviterai de revenir sur le sujet. Mais il faut bien concevoir que, dans notre esprit, l'aspect métro, l'aspect transport léger sur rail, peu importe la technologie, ce qu'il faut voir là, c'est un plan ou une solution définitive.

Des études réalisées sur ce projet ont cependant mené à deux constatations. La densité de la population et les activités ne justifient pas un lien ouest-est d'une aussi forte capacité sur la rive sud. On se souviendra que nous avons déjà parlé d'un lien est-ouest mais, maintenant, je pense que nous allons dans le sens d'un il renversé, partant de Brossard vers Longueuil et le centre-ville.

L'idée d'une ligne en il sur la rive sud a donc fait place dans notre esprit à celle du il renversé ayant le gros de son tracé à Montréal et dont les extrémités se situeraient sur la rive sud avec l'aboutissement à un prolongement d'une station dans l'est, à Longueuil, et au terminus Brossard, à l'ouest. De plus, cette solution a trois mérites additionnels: celui de répondre au problème actuel de la surcharge de la ligne 1, celui de réduire les coûts d'exploitation du métro sur la rive sud et celui de relier la population de l'île des Soeurs au centre-ville. Une telle ligne réaliserait au mieux les objectifs du plan d'action à l'égard des prolongements éventuels du métro, soit augmenter l'utilisation du métro sans en accroître les coûts d'exploitation et réduire la

surcharge de certains tronçons critiques au centre-ville. De plus, elle permettrait d'apporter une solution définitive au problème du corridor du pont Champlain et favoriserait le développement énergétique de la rive sud. Messieurs et mesdames, merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, Mme la présidente.

Il restera 17 minutes à chaque formation politique. Je vais maintenant reconnaître M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je sais que mon collègue de Chambly voudrait poser des questions. Je vais donc tenter d'être le plus bref possible. Cependant, comme c'est la première occasion que j'ai de prendre la parole après les propos de Mme la députée de Marie-Victorin, il y a un certain nombre de choses que je n'ai pas l'habitude de laisser passer, surtout son allusion à l'étude qui tomberait très bien puisqu'elle prendrait un an et qu'elle nous reporterait au-delà des élections; on tenterait de faire miroiter des choses à l'ensemble de la population. Je pourrais peut-être lui rappeler que l'Opposition devrait finir par nous donner sa position puisque, dans le cas de la 25, MM. Parent et Chevette sont favorables et Mme Harel et M. Boulanger sont contre et on se retrouve avec des positions de Mme la députée de Marie-Victorin, dans ce cas-ci, un peu à l'opposé de ce que revendiquait l'île de Montréal sur le plan de la vision globale de transport.

Il faudrait aussi bien faire attention pour ne pas mettre uniquement sur le dos du gouvernement actuel tous les problèmes d'accès à l'île, puisque vous avez manqué de belles occasions de régler une partie des problèmes de la rive sud, dans un premier temps, avec le moratoire de 1977 sur le transport routier qui n'a pas été imposé par la moindre personne, ni par M. Lévesque qui était un député représentant Longueuil à l'époque auquel s'associait M. Marois, ministre que vous connaissez bien et à qui vous avez succédé, ni M. Lazure qui étaient des personnages extrêmement importants et influents du Parti québécois. Si on est là aujourd'hui, c'est peut-être parce qu'on a manqué un peu de visibilité et de vision à long terme pour régler les problèmes d'accès à l'île pour les gens de la rive sud.

Une voix: C'est un peu vrai.

M. Côté (Charlesbourg): Cela dit, je suis très heureux de recevoir la Société de transport de la rive sud de Montréal. J'ai déjà eu l'occasion de le dire sur la place publique et je le redis: La Société de transport de la rive sud de Montréal a fait, au cours des dernières années, un excellent travail quant à la qualité des services offerts aux citoyens et quant à une gestion beaucoup plus serrée du travail qui a été

fait, et, ne serait-ce que le témoignage de l'augmentation de l'achalandage, alors que d'autres sociétés sont en perte de vitesse, me paraît un élément très convaincant, quant à la qualité du service offert aux citoyens.

Cela dit, je comprends qu'il y a beaucoup d'améliorations à apporter à la situation actuelle. On a commencé à faire du chemin. Je vous ai entendue nous énumérer toute une série de problèmes qu'il restait à régler; Il faudra comprendre qu'on a commencé à en régler quelques-uns, au moins en s'assurant que vos autobus, plutôt que d'être sous une tente, seront éventuellement dans un garage; ce n'est pas d'aujourd'hui qu'ils sont sous une tente, selon ce que j'ai compris. Donc, c'est un problème dont le règlement est amorcé. Il en va de même pour le siège social de la société.

Abordons, dans un premier temps, des solutions durables. Je pense que c'est là l'objectif. L'élément fondamental de votre intervention dit: Des solutions à court terme, mais toujours faites dans la perspective d'une solution durable. Il y a des solutions lourdes et il y a des solutions plus légères. Pour l'instant, je laisserai de côté le stationnement et la gestion de la circulation ou les voies réservées. Cela m'apparaît tomber sous le sens et sous l'évidence même qu'il faudra faire un effort spécial de ce côté-là pour régler un certain nombre de problèmes afin de faciliter la fluidité de la circulation et, par conséquent, augmenter la rapidité du service et, automatiquement, de l'achalandage.

Mais abordons la principale proposition, selon moi, celle de l'estacade reliée soit à un système de métro ou à un système plus léger pour aller rejoindre d'abord le terminus au centre-ville et, par la suite, Berri-De Montigny. Est-ce que, dans votre proposition que l'on voit illustrée sur les cartes là-bas et qu'on a reproduite ici, dans votre esprit, il n'y a que la partie du canal qui est en tunnel ou si l'ensemble de l'oeuvre, incluant la partie de l'estacade même et, par la suite, le territoire de l'île des Soeurs en traversant l'île de Montréal pour se rendre à Berri serait en tunnel ou en surface?

(11 h 45)

Mme Gravel: M. le ministre, je ne suis pas une spécialiste et je ne suis pas là pour vous suggérer une technologie en surface ou souterraine dans l'île de Montréal.

Ce que je souhaite, c'est que les usagers de la rive sud puissent se rendre au centre-ville de Montréal sécuritairement, rapidement et en faisant le moins de transferts possible.

Tantôt, je vous entendais discuter avec mon collègue de Longueuil de train léger sur rail, SLR. Je pense qu'il serait possible de faire un bout en tunnel et un bout en surélevé, je n'y vois aucun inconvénient. Je pense que le but est de dire: On ne peut plus étudier encore longtemps. Actuellement, l'estacade n'est pas un développement, il s'agit d'améliorer ce qu'on a. Dans le plan de développement, qu'on l'appelle

métro, SLR, peu importe la technologie, quant au tracé qui est là, tout le monde sait que le métro est ce qu'il y a de plus rapide, il ne faudrait pas inventer trop de technologies ou courir pendant 20 ans à la recherche de nouvelles technologies alors que nos gens de la rive sud sont sur le trottoir. Je pense qu'il va falloir être sérieux à cet égard.

Si on veut avoir un métro, un SLR ou peu importe la technologie, pour répondre aux besoins actuels, pour désengorger nos ponts, pour faire en sorte que les gens dans les autos voient un service tellement intéressant qu'ils le prennent, je pense qu'on ne peut pas aller dans la dernière année du développement pour annoncer nos projets, il faut y aller dès le début de la période de développement.

Vous savez, M. le ministre, on est un peu les parents pauvres sur la rive sud. Le dernier pont date des années 1964, 1965. Cela fait 25 ans qu'on n'a rien eu, alors qu'on continue à se développer. Vous l'avez soulevé vous-même tout à l'heure, on continue à avoir beaucoup de gens qui utilisent le transport en commun, beaucoup de gens qui traversent à Montréal. Qu'est-ce qu'on a eu depuis 25 ans? On n'a pas eu grand-chose. On est pas mai les parents pauvres. Quand on vous demande un métro ou un SLR, une technologie rapide, efficace, sûre, c'est encore bien meilleur marché qu'un pont qui, d'ici à quelque temps, serait saturé de toute façon. On n'aurait pas réglé le problème.

C'est dans ce sens que notre demande est faite. M. le ministre, je vous assure que c'est un besoin pressant. J'invite quiconque ici qui n'a pas vécu - ce n'est pas un privilège de le vivre, mais c'est formateur - un lundi matin, un mardi matin, sept heures, sur la rive sud à se rendre à Montréal, c'est particulier.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je comprends, c'est qu'il faut davantage répondre avec une solution des années modernes et non pas seulement avec un plan de dix ans, mais beaucoup plus long; je ne parle pas de réalisation mais pour répondre aux besoins. Dans ce sens, peu importe s'il est en surface ou en tunnel, l'important est d'avoir un système qui va desservir la population et lui permettre d'aller travailler là où il y a des emplois. Ce qu'on a bien compris, hier, c'est que les emplois sont au centre-ville de Montréal ou sur l'île, et vous avez dit que 80 % des personnes qui transitent vont travailler sur l'île et ont préféré la qualité de vie en banlieue où les terrains sont moins chers.

Puisque je n'ai pas énormément de temps, j'aimerais vous parler du cadre institutionnel. Vous avez fait état du cadre institutionnel qui m'apparaît extrêmement important, qui doit être un cadre suprarégional, dans un premier temps à tout le moins. Vous vous êtes associés à la STL pour nous faire une présentation sur ce cadre et, finalement, proposer à ceux qui menaçaient de

couper la ligne 4 d'avoir une vision de la société plus large que les limites de l'île, de telle sorte qu'on se retrouve avec une vision beaucoup plus sociétale, plus régionale aussi, dans le sens qu'on puisse arriver à un organisme comme vous le proposez.

Je vais plus loin que ça. Des Intervenants précédents sont venus nous dire qu'il fallait un plan régional de transport pour la Montérégie, donc pour toutes les parties de la Montérégie. Est-ce que, comme porte-parole de la Société de transport de la rive sud de Montréal, vous seriez prêts à vous associer à un cadre institutionnel de la Montérégie qui nous ferait faire la même démarche sur le plan de la planification des besoins en transport dans l'ensemble de la Montérégie, de la même manière qu'il le faut sur le plan suprarégional?

M. Molini (Georges): Je vous ramène au mémoire de mardi matin avec la STL. L'essence même du mémoire répond à votre question. Je pense que le message est bien passé, c'est une notion de déplacement régional. Je ne sais pas si les gens comprennent ce que ça veut dire. Ce n'est pas seulement sur l'île de Montréal, mais c'est à Laval, c'est sur la rive sud, et c'est même dans une couronne qui peut comprendre de 40 ou 50 kilomètres. Lorsqu'on parle de déplacement régional, il est certain qu'on veut englober les CIT et tout ce que ça provoque. Lorsque quelqu'un décide, depuis sa maison familiale, de se rendre au centre-ville de Montréal, qu'il soit sur la rive sud, à Laval, qu'il soit à Saint-Hyacinthe ou à Mont-Saint-Hilaire, il vient de déclencher tout un processus d'intervention de transporteurs, privés ou publics, qui doivent être pris en charge par un organisme régional pour que tout cela soit très bien coordonné et que, finalement, l'usager ou la personne qui se déplace ne sente absolument rien, que ce soit très souple, très facile à évoluer tant sur le plan du service que sur le plan de la tarification ou encore des titres de transport. Alors, oui...

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je comprends dans la proposition, que je n'avais pas saisi jusqu'à maintenant, c'est que vous êtes prêts à aller au-delà du territoire de la région métropolitaine, mais aussi à englober dans cette structure les CIT, tant du nord que du sud, qui forment la couronne de l'île.

M. Molini: Ce que l'on dit dans le mémoire, c'est que l'organisation du transport va se faire à partir d'exploitants. Les exploitants vont obtenir des mandats pour réaliser un déplacement régional. Il reste à décider du service, de la tarification, etc. Je pense qu'il serait absolument aberrant que l'on ne puisse établir une structure qui permette d'aller chercher l'opinion des gens qui sont en dehors des territoires Juridiques.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais permettre à

mon collègue de Chambly... Il reste trois ou quatre minutes?

Le Président (M. Saint-Roch): Il vous reste quatre minutes. M. le député de Chambly.

M. Latulippe: J'ai une question relativement à l'estacade. Je comprends que votre organisme est favorable, même si vous dites que c'est une solution à court terme, à l'estacade sur le pont Champlain. Ma question est la suivante. L'estacade va avoir - je suis convaincu - un effet bénéfique pour ceux qui utilisent le transport en commun dans les villes un peu plus éloignées, qui font partie de la CIT, Candiac, Chambly, Saint-Luc. J'aimerais que vous me disiez justement si vous avez une idée de quel type d'effet positif cela va avoir pour ces régions un peu plus éloignées que les régions immédiates de l'autre bord du pont Champlain?

Mme Gravel: Je pense que les CIT, les gens hors territoires - ce que nous appelons les gens hors territoires juridiques - qui utilisent l'estacade vivent les mêmes problèmes que nos usagers. Ce n'est jamais sûr, ils dépendent des conditions atmosphériques et routières. Ils vivent les mêmes problèmes que nous. Donc, c'est un avantage marqué pour eux en termes de stabilité du service.

M. Latulippe: Pour se rendre au centre-ville de Montréal, l'estacade va réduire le temps de transport. Savez-vous si la réduction du temps de transport sera importante pour ceux qui sont situés dans les régions un peu plus éloignées, de deuxième ligne?

Mme Gravel: Si on regarde certains matins où l'approche de notre voie réservée est bloquée par la densité de la circulation, le fait d'avoir un lien direct et de ne pas être pris dans ce bouchon, dans ce goulot, je pense que ça va diminuer de façon importante le temps du parcours. Si on veut vendre aux gens le transport en commun, on doit offrir une fiabilité et un temps de parcours réduit. Si cela leur prend autant de temps que dans leur voiture, on ne leur vend rien.

M. Latulippe: Donc, c'est un développement nouveau pour ce qui est des personnes qui sont dans les régions un peu plus éloignées. Vous admettez que c'est un lien qui devrait être permanent, peu important vos autres options relativement aux liens interrives. Vous venez de me dire que, effectivement, pour les citoyens qui se trouvent dans une région plus éloignée, l'estacade est un élément essentiel et permanent.

M. Molini: J'essaie de comprendre votre question et peut-être qu'on va aller droit au but là-dedans: actuellement, la voie réservée du pont Champlain est exclusive à la STRSM. Je ne sais

pas si c'est là-dedans que vous voulez aller. Non? Bon.

M. Latulippe: La question que j'ai posée, et madame y a bien répondu, c'est que pour les citoyens qui utilisent le transport en commun et qui sont dans une région un peu plus éloignée, qui n'ont pas nécessairement accès directement au métro, qui sont à Chambly, à Candiac, à Saint-Luc, je me demandais si vous étiez toujours d'avis que l'estacade aurait un effet positif afin de réduire substantiellement le temps de transport vers le centre-ville de Montréal, et on m'a répondu oui.

M. Molini: La réponse encore plus forte est oui. Auparavant - je pense aux corridors de Candiac - les autobus n'empruntaient pas la voie réservée; aujourd'hui ils le font. Le temps de parcours s'est assurément amélioré, je dirais, de 50 % ou 60 %.

M. Latulippe: Donc, l'estacade est une mesure essentielle, qui devrait être permanente et qui est utile pour toute cette deuxième ligne de citoyens qui sont dans une région plus éloignée?

M. Molini: Certainement.

M. Latulippe: Merci.

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

M. Garon: Je vais vous poser une question qui vous apparaîtra curieuse. Quand je lis les journaux de Montréal, j'ai toujours l'impression qu'on dit qu'une grosse partie du problème, c'est que le ministre est de Charlesbourg et que le critique est de Lévis. Supposons qu'on n'est pas là ni l'un ni l'autre et que vous vous entendez dans la région de Montréal: Laval, Montréal et la rive sud ensemble, et que vous faites des consensus, sur quoi vous entendriez-vous?

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Gravel: Je saisis mal votre question, M. Garon.

M. Garon: Pardon?

Mme Gravel: Pouvez-vous me reformuler votre question? Je la saisis mal.

M. Garon: Quand je lis les éditorialistes raffinés de Montréal, de fins causeurs, j'ai souvent l'impression qu'une grosse partie du problème dans le transport, c'est que le ministre est de Charlesbourg, dans la région de Québec, et que ce n'est pas mieux d'avoir le critique de Lévis, sur la rive sud de Québec. Alors, je me

dis: Si le ministre n'est plus là et que le critique n'est plus là, vous n'êtes qu'entre vous: Laval, Montréal et la rive sud. Vous allez sans doute dire que c'est un raisonnement créditiste, mais peu importe, c'est un raisonnement simple, mais qui peut avoir un certain bon sens. Vous vous entendriez sur quoi, dans un consensus pour la grande région de Montréal, Laval, Montréal et la rive sud? Sur quoi les consensus se feraient-ils en l'absence d'intervenants de l'extérieur de la région?

M. Molini: La loi du plus fort étant ce que l'on connaît, probablement que le plus fort aurait raison et ce serait l'île de Montréal qui aurait raison. Pourquoi je le dis cela? Parce que tous les équipements de haute capacité pour transporter des gens - quand je parle de haute capacité, je parle de 25 000 personnes l'heure - sont à Montréal et il y a le petit bras qui entre à Longueuil.

Dans le contexte actuel, si je peux vous donner une image, Montréal posséderait, par exemple, un gros ordinateur, le plus puissant du monde, puis Laval et la rive sud n'ont même pas un ordinateur, on est à bras. Alors on essaie de se parler et on n'est pas capables, c'est impossible. C'est pour cela que vous entendez Laval et la rive sud venir crier lors de cette commission: Écoutez, cela nous prend des outils puissants pour travailler, pour au moins être capables de parler à la STCUM et à la CUM. On n'a pas ces outils-là.

M. Côté (Charlesbourg): Au moins compatibles. (12 heures)

M. Molini: Bien oui. Ce n'est pas le cas, je vous le dis. Quand on parle de la rive sud, puis on pourrait quasiment dire la même chose de Laval, il faudrait reculer en 1979. En 1979, il n'y a personne qui allait prédire que, par exemple, la STRSM allait avoir une augmentation de 1 000 000 par année d'achalandage. Personne. On aurait passés pour des idiots de dire: Cela va être rendu à 35 000 000. On dépasse ça aujourd'hui. Donc, si on était en 1979 devant cette commission, on aurait dit: Cela prend un métro sur la rive sud, pas en 1992, cela en prend un en 1988. C'est de cela qu'on aurait besoin au moment où on se parle.

Quand on voit qu'à Montréal, on demande encore des lignes de métro, on dit: Peut-être que les gens en ont besoin, de lignes de métro. Certaines lignes sont à 50 % de capacité. Élargissez vos horizons et allez voir la rive sud et Laval, vous allez vous apercevoir que c'est là, le problème. Ce n'est plus à Montréal, le problème.

Lors de la visite du pape en 1984, on a été capable de prendre je ne sais pas combien de milliers de personnes à l'heure dans le métro de Montréal. C'est nous qui avons le problème de les rentrer par les ponts. Ce n'est pas Montréal

qui avait le problème. Je vous le dis, avec sa puissance, Montréal est capable de recevoir du monde. Il faut maintenant augmenter la puissance en banlieue de Montréal.

Si on avait à s'entendre sur un consensus, on pourrait dire: Écoutez, donnez donc aux banlieues les outils qu'il leur faut pour être capables de rentrer dans ce gros système et que ça fonctionne comme il faut.

M. Garon: Je vous dirai que si on compare la banlieue de Québec et celle de Montréal - je pense bien que cela peut se faire sans offusquer ces fins causeurs - la problématique est différente. Le député de Charlesbourg va vous dire que, chez lui, il y a beaucoup de gens qui vont rester à Charlesbourg pour les mêmes raisons qu'ils vont rester chez vous. Je pense à ça. Chez nous, ce n'est pas vrai. Sur la rive sud, si on fermait le pont, s'il n'y avait plus de pont, les gens resteraient là quand même parce qu'ils viennent plutôt des comtés environnants. Les gens viennent de Bellechasse, Montmagny-L'Islet, des comtés environnants et ils arrêtent sur la rive sud.

Il y en a quelques-uns qui viennent de Québec, mais très peu. Il y en a encore qui pensent qu'on a des vaches dans nos cours. On a 110 000 de population. Voici comment je vois le problème. Je vais vous poser la question la plus franche possible parce que, au coeur de tout ça, il y a cette question. Si les moyens de communication - vous me direz ce que vous en pensez - sont améliorés avec la rive sud, il va y avoir encore plus de gens qui vont aller sur la rive sud, de sorte que les moyens et les services à Montréal vont être assumés par moins de gens qui vont payer plus cher et il va y avoir un dédoublement des services.

L'autre raisonnement, c'est la question que j'ai posée à la ville tantôt. Quand vous planifiez pour l'avenir, prévoyez-vous desservir la population existante ou si vous croyez à une croissance de la population? Malgré qu'on dise que pour l'ensemble du territoire du Québec il n'y aura pas de croissance de population, on dit: On pense que la population va continuer à s'accroître.

Je pense que c'est là toute la question, le fondement de la question. Les gens disent: Si on améliore les moyens de communication, il va y avoir encore plus de gens qui vont aller rester sur la rive sud, donc, un plus grand étalement urbain. Par ailleurs, il y a des gens qui restent là et on se dit: On leur offre les services ou on ne leur offre pas les services. Et, vous, votre rôle, c'est de fournir des services. Êtes-vous d'accord avec mon raisonnement?

Mme Gravel: M. Garon, lundi matin, je vous invite à me rejoindre sur la rive sud, on va essayer de traverser. On ne parle pas à long terme, on parle de tout de suite. Ne me parlez pas de démographie et de ce qui va arriver dans 25 ou 30 ans. Commençons juste par donner aux

gens ce dont ils ont actuellement besoin.

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

Mme Gravel: Quand vous dites: On va vider Montréal. Écoutez, monsieur, quand les gens décident de rester sur la rive sud, on ne peut pas les retourner. On les accueille et on leur donne le meilleur... S'ils ont choisi de venir, c'est parce qu'ils savaient ce qu'on pouvait leur offrir. Cela avait l'air de les satisfaire.

M. Garon: Je comprends. Ce n'est pas ce que je dis. Je ne prends pas position dans le débat. La problématique s'exprime à peu près comme ça. Je comprends ce que vous dites: On les accueille, on veut offrir des services aux gens qu'on a là. Par ailleurs, l'autre raisonnement, c'est qu'on dit: Si les services sont meilleurs sur la rive sud, il y a encore plus de monde qui va y aller, sans doute. Montréal dit: Il faudrait leur offrir de meilleurs services pour qu'ils restent là, pour ne pas qu'on dédouble les services. Cela veut dire qu'il n'y a pas de consensus, en aucune façon, j'ai l'impression; il y a un choix qui doit être fait entre deux hypothèses.

M. Molini: C'est pourquoi, en fait, la création d'un organisme régional de transport s'impose, justement pour regarder cela et dire si c'est vrai qu'il y a une migration de la population de Montréal vers les banlieues.

M. Garon: Vous avez sans doute raison, l'organisme régional est une solution, et peut-être la meilleure. Vous mettez tout le monde ensemble et vous dites: Organisez-vous.

Deux autres questions suivent: Comment les gens seront-ils représentés dans l'organisme, et qui va payer? Si les gens s'entendent là-dessus, la question est réglée.

M. Molini: Vous nous dites: Si le ministre et le député qui représente l'Opposition lors de cette commission n'étaient pas là... Je pense que vous êtes là pour quelque chose. En tout cas, cela m'apparaît évident qu'il y aura un problème de choix, à savoir combien M. y a de membres, qui représente qui. C'est politique, cela.

Mme Gravel: On a fait une proposition, je pense, mardi. À mon avis, elle respecte tout le monde. Si c'est vrai que Montréal est une grosse ville, la rive sud n'est plus un petit village. Donc, pour la représentativité, on pourra s'entendre avec les gens de la CUM. Si on ne s'entend pas, M. le ministre nous l'a dit à un moment donné, il va trancher. On ne traînera pas ce problème éternellement.

M. Côté (Charlesbourg): Il va imposer.

Mme Gravel: J'ai été polie, j'ai dit trancher.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je vais passer la parole à ma collègue de **Marie-Victorin**. La problématique est assez claire à ce point de vue, mais il y a des choix à faire.

Mme Gravel: Ce que vous nous dites, M. Garon, c'est que vous **semblez** très bien comprendre notre problème. À mon avis, vous êtes déjà venu sur la rive sud. Je n'aurai pas besoin de vous inviter lundi matin. Vous semblez très bien comprendre notre problème. Je sens même un appui de votre part. Je sens que vous avez l'impression que la dame du circuit 65 tantôt, je ne **peux** plus la laisser tomber, en tant qu'élu(e), et vous non plus, en tant qu'élu(e), ne pouvez pas la laisser tomber, ni elle ni ses enfants.

M. Garon: Je vous dirai que le rôle de l'Opposition est de ne pas être arrogant et se prendre pour le gouvernement, mais de déceler les lacunes dans les solutions du gouvernement. Le rôle de l'Opposition est **de** voir ce qui ne va pas dans ce que le gouvernement propose. Mais nous ne sommes pas le gouvernement.

M. Côté (Charlesbourg): Vous l'avez été déjà.

M. Garon: Je sais. Dans les premiers mois, on nous a assez rappelés de ne plus raisonner comme des gens qui sont dans le gouvernement et dire comment cela devrait se faire. On commence à prendre le pli de l'Opposition pour trouver les lacunes dans les solutions. Je comprends dans quel dilemme vous vous trouvez, mais je comprends aussi le dilemme de chacun. Je comprends aussi le problème que vit Montréal. À ce moment, comment faire l'ajustement? Il est certain que vous avez à faire des consensus à certains endroits, il n'y a pas de choix. Cela ne peut pas rester comme cela tout le temps. Il faut qu'il y ait des consensus qui s'établissent pour que des décisions se prennent. Mais c'est au gouvernement de prendre les décisions.

Il y a différentes hypothèses. Les gens ont parlé d'options préférables d'aménagement. Le gouvernement en appuie une ou il ne l'appuie pas. Il l'actualise ou ne l'actualise pas. Il fait un choix ou il ne le fait pas. Après, il fait un choix en fonction de ce que sera l'avenir. Le passé, je vais vous le dire bien franchement, je n'ai pas beaucoup d'influence sur lui. Le ministre non plus, d'ailleurs. Mais pour l'avenir, ce qu'on prévoit pour l'avenir, dans le document, il n'y a rien. Je comprends que vous vouliez régler les problèmes actuels. J'ai des problèmes actuellement, je veux les régler, point.

Mme Gravel: Non, je veux régler mes problèmes actuels, mais en deux phases. Quand on **parle**, par exemple, de l'axe du pont Cham-

plain, il faut les régler dans une première phase avec l'estacade. On sait que l'estacade n'est pas la solution finale. Il faut amorcer immédiatement les démarches pour le métro, le SLR ou toute autre technologie qui va s'intégrer dans une boucle pour prendre nos gens de Brossard vers Montréal et les amener à Longueuil dans le prolongement, et l'inverse aussi. Je pense qu'il faut bien poser cette problématique. C'est la solution, je pense.

M. Garon: Cela me paraît très clair. Je n'ai pas d'autres questions.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vais maintenant reconnaître Mme la députée de Marie-Victorin en lui rappelant qu'il lui reste environ trois minutes et trente secondes.

Mme Vermette: D'abord, il me fait plaisir de vous saluer. Comme moi, vous appartenez à la rive sud, donc vous sentez très bien que mes préoccupations correspondent à peu près aux vôtres. Je pense que, parmi les problèmes que vous avez soulevés, ce qui est important, c'est l'urgence actuelle de régler un problème qu'on doit vivre tous les jours, dans notre quotidien. C'est un problème de taille. Il faut trouver des solutions à court terme, mais aussi des solutions à long terme pour l'ensemble du développement et la gestion du réseau, en harmonie autant avec la rive sud et Montréal que Laval.

J'ai l'impression que vous êtes en train de nous démontrer que les mentalités ont changé. Vous faites la demande sur le plan organisationnel, structurel, d'un genre de comité permanent qui favoriserait une meilleure compréhension du transport, tant pour le Montréal régional que le sous régional. Est-ce qu'il serait heureux que ce comité prenne forme le plus rapidement possible ou s'il faut encore certains délais afin d'être encore mieux éclairé sur les besoins ou sur les positions à venir?

Mme Gravel: On ne peut plus attendre, madame. Un exemple: Les jeunes qui doivent utiliser le transport en commun sur la rive sud et à Montréal sont pris avec une liasse de billets et de cartes, un paquet de titres différents à utiliser. Tant et aussi longtemps que cet organisme ne se sera pas assis pour commencer à travailler sur un système de perception **électronique** dit intelligent, on ne rendra pas notre transport en commun agréable pour nos usagers. On ne peut pas faire cela tout seul, chez nous. Nous sommes prêts, madame, pour un système intelligent de perception électronique. On est prêts et on peut commencer demain matin à l'installer. Sauf qu'il faut qu'on parle à Montréal. Madame va arriver avec une carte bleue. Montréal a une carte verte. On va aller à Laval avec une carte jaune. C'est de la foutaise. Ne serait-ce que pour faciliter aux gens les titres de transport, il va falloir qu'on **se parle**. Pour ce

qui est de la tarification, il va falloir s'en parler aussi. Donc, je pense qu'on ne peut plus attendre et c'est urgent.

Le Président (M. Saint-Roch): Il reste 30 secondes, M. le député de Lévis.

M. Garon: Très brièvement. Tantôt, je disais que, dans un organisme commun, il y avait le financement, mais j'ai oublié deux éléments, tellement je pensais qu'ils allaient de soi: troisièmement, le genre d'équipement administré par l'organisme régional et, quatrièmement, la tarification. Et, pour ce qui est de la tarification, voyez-vous une tarification unique ou une tarification par zone, en fonction des distances parcourues?
(12 h 15)

Mme Gravel: Dans un premier temps, mardi, on a parlé de commencer par gérer ou superviser un équipement qui serait comme le métro ou tout autre type d'équipement de ce genre. On a un long cheminement à faire, M. Garon. Il va falloir commencer à apprendre à s'asseoir ensemble et à se parler pour le bien des usagers. Ces éléments sont importants parce qu'en termes de zone, en termes de distance, il y a des gens qui vont être plus favorisés que d'autres et il y a des gens qui auront peut-être un recul à faire et d'autres feront des progrès. Je pense qu'on n'est pas prêts tout de suite à s'embarquer là-dedans au point de vue discussion. Il faut regarder l'ensemble du problème avec les solutions. Cela peut être par zone. Cela peut être plusieurs types de tarification, en termes de coût à payer pour les distances à faire. Je pense que nous ne sommes pas prêts tout de suite à vous donner une position. Mais on est prêts à s'installer, à s'asseoir et à en discuter.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, Mme la présidente, ainsi que les gens qui vous accompagnent, pour votre apport aux travaux de cette commission.

Je demanderai aux représentants de la Société montréalaise de développement de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

À l'ordre, s'il vous plaît! Permettez-moi de souhaiter la bienvenue aux représentants de la Société montréalaise de développement. Je demanderais maintenant au porte-parole de bien vouloir s'identifier et de présenter les gens qui l'accompagnent, pour le bénéfice des parlementaires.

Société montréalaise de développement

M. Leduc (Paul): M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. membres de la commission, je suis Paul Leduc, nouvellement élu président de la Société montréalaise de développement. Je suis accompagné, à ma gauche, de M. Philippe Bonneau, membre de l'exécutif de la

SMD, de Danièle Chevette, directrice générale, de Pierre Rajault, directeur adjoint général et de M. Bourcier, maire de Châteauguay. À ma droite, M. Carol Duchesne, consultant, qui a participé à la rédaction du mémoire de la SMD, M. Jean-Claude Beaudoin, président du Conseil régional de la santé et des services sociaux de la Montérégie.

Cela étant dit, M. le Président, je suis très heureux de constater ici ce matin une grande ouverture d'esprit dans les échanges que j'ai entendus concernant les deux intervenants précédents. On a parlé d'un plan. Je pense que M. le ministre a apporté tantôt l'idée d'un plan de transport pour la Montérégie. Maintenant, étant président d'un organisme qui défend les intérêts de toute la Montérégie, je vous avoue que je trouve que c'est une belle ouverture d'esprit pour commencer, ce matin. On a parlé également d'un LRC ou d'un métro léger pour la rive sud. C'est encore une autre idée qui est fantastique et avec laquelle, évidemment, on est d'accord. C'est sûr qu'on n'a pas parlé de la route 30 ce matin, mais ne vous en faites pas, je vais en parler.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Leduc: Cela étant dit. Je vais vous lire l'allocation concernant le mémoire de la SMD. Faisant suite à l'annonce, en août 1988, du plan d'action gouvernemental sur les transports dans la grande région de Montréal, la SMD a entrepris une campagne de consultations parmi les principaux intervenants du domaine en Montérégie.

C'est ainsi que les prises de position, que nous soutenons ici, constituent un véritable consensus régional sur tous les thèmes du plan du transport. Lorsqu'on veut comprendre les grands axes de développement en transport qu'il convient de privilégier dans les prochaines années, certaines réalités socio-économiques doivent être mises en relief quant à la démographie. La Montérégie est la deuxième région du Québec avec 1 100 000 habitants et elle a connu de 1976 à 1981 une forte croissance de sa population, soit 10, 1 %. De 1981 à 1986, la population s'est accrue à un rythme plus modéré, soit de 3, 5 %, alors que pendant la même période, Montréal voyait sa population n'augmenter que de 0, 4 %. Cependant, cette croissance n'est pas homogène. Par exemple, Salaberry-de-Valleyfield, située à l'ouest de la Montérégie, a enregistré une baisse de 5, 5 % de sa population pendant la même période, c'est-à-dire entre 1981 et 1986.

Ce contraste majeur dans l'évolution et la distribution de notre population peut s'expliquer, entre autres, par deux facteurs reliés à la situation des infrastructures de transport. D'une part, l'ouest de la région est moins bien desservi par les infrastructures de transport, soit routes ou autoroutes, ce qui a pour effet d'enclaver cette partie importante de notre territoire et de

jouer un rôle répulsif pour les populations. D'autre part, les infrastructures existantes présentent des situations d'engorgement chronique plus aiguës dans l'ouest, particulièrement avec la congestion connue du pont Mercier aux heures de pointe. L'axe nord-sud de la Montérégie est bien pourvu en termes d'infrastructures de transport sur la rive sud **immédiate**, quoique les problèmes de congestion récurrente des cinq principaux ponts reliant la Montérégie à Montréal démontrent clairement l'inadéquation des infrastructures pour satisfaire les besoins.

Concernant les transports collectifs, enfin, les liens interrives exigent plusieurs changements de modes et sont caractérisés par une faiblesse dans la capacité actuelle des parcs incitatifs et par une surutilisation aux heures de pointe. Pour répondre à cette problématique, tout plan de transport devrait donc faciliter les transports interrives par une réduction du temps de transport et des changements de mode aux heures de pointe, favoriser également le transit Montérégie-Montréal par le transport collectif et permettre une meilleure circulation dans l'axe est-ouest de la Montérégie.

Quant à l'étalement urbain, un terme bien à la mode ces temps-ci, tous les modes de transport participent et façonnent l'aménagement de la région. À l'heure du village planétaire global, il est parfois surprenant d'entendre des arguments visant à cloisonner certains axes d'un territoire, somme toute, restreint, pour en favoriser un autre, encore plus restreint, qui ne semble pas répondre aux besoins fondamentaux et aux attentes des personnes y vivant concernant plusieurs critères de qualité de la vie, si l'on en juge par les performances de l'option préférable d'aménagement mise de l'avant dans les années soixante-dix, dont on a entendu parler, d'ailleurs, cette semaine. Cette option n'a vraisemblablement pas eu les effets escomptés, mais elle a eu, selon nous, des effets pervers, tant au plan des migrations de la population qu'au chapitre du développement économique de Montréal par rapport aux régions limitrophes de l'île ou à d'autres régions du pays.

Le moratoire sur la construction de voies rapides, qui faisait partie intégrante de cette option, a eu comme conséquence d'isoler les parcs industriels et d'allonger les temps de parcours des biens et personnes sur l'île. Il n'est donc pas surprenant que plusieurs industries se soient établies en périphérie immédiate au lieu de s'établir dans un *centre* que l'on voulait difficile à atteindre par transport routier. Autre signe des effets pervers reliés à l'option préférable: Montréal est maintenant devenue la première ville du Canada en importance démographique devant Calgary, Toronto étant la troisième ville du pays. Cependant, Toronto, avec plus de 3 000 000 d'habitants, étalée sur plusieurs kilomètres, est devenue la région métropolitaine la plus importante du pays en grande partie à cause de son réseau de transport routier et

collectif bien développé et qui répond aux besoins économiques en facilitant le transit rapide des biens et des personnes. Il est surprenant que la région de Montréal ne puisse profiter de plusieurs exemples similaires où la relance économique s'est, entre autres, basée sur un réseau régional intégré de transport routier et collectif. La région de Boston est, avec Toronto, un autre exemple allant directement à rencontre de la théorie et des principes sous-jacents à l'option préférable d'aménagement.

Voici un dernier exemple significatif de la relation centre-périphérie qui est en concordance avec la nouvelle politique de développement régional, récemment adoptée par le gouvernement lors du sommet socio-économique de la Montérégie, qui s'est tenu en 1987. Un projet du Centre d'études universitaires a été proposé et ce projet a finalement donné naissance à la Société pour la recherche et la formation en Montérégie. Récemment, deux universités importantes ont décidé de venir s'établir en Montérégie pour dispenser les cours sur place. Cette initiative favorisera leur pénétration en région et décloisonnera davantage ce qui fut longtemps considéré comme des tours d'ivoire. De plus, nous croyons que ces actions sont bénéfiques pour notre population, encore une fois, de plus de 1 100 000 personnes en Montérégie, qui ont aussi droit à l'éducation en tant que citoyens contribuables.

En résumé, dans le cadre du développement des transports en Montérégie, les besoins s'articulent autour des trois axes suivants: 1° Faciliter les transports interrives par une réduction du temps de transport aux heures de pointe par un meilleur service en évitant le plus possible les temps de transbordement entre deux modes de transport; 2° Permettre, à l'intérieur de la Montérégie, une meilleure circulation dans l'axe est-ouest des individus et des véhicules et favoriser l'installation d'une dynamique **monterégienne**; 3° Rechercher la **complémentarité** entre les transports routiers et collectifs afin de tirer le maximum de profit des modes de transport offerts. La réponse à ces besoins intégrera le développement de la Montérégie à celui de l'île de Montréal, chacun y trouvant sa part. C'est l'ensemble de la région à laquelle il faudrait ajouter la couronne nord qui en profitera.

Nous allons maintenant parler de la position des intervenants consultés sur les différentes facettes du plan d'action gouvernemental. Le projet d'estacade dont on a beaucoup parlé ce matin à titre de remplacement de l'actuelle voie réservée à contresens de la circulation sur le pont Champlain est un projet important et ce, à plusieurs titres. Tout d'abord, le projet d'estacade empruntant l'actuel brise-glace en contrebas du pont Champlain dotera la Montérégie d'une voie de transport collectif réservée dans les deux sens de la circulation aux autobus de la STRSM et des CIT de la Montérégie. Cela aura pour effet d'alléger le trafic sur le pont Champlain,

de réduire les temps de parcours, tant des transports collectifs que routiers. Cette voie permettra aux passagers des CIT de la Montérégie d'éviter les déplacements entre les autobus des CIT et ceux de la STRSM, ce qui leur épargnera du temps de transport.

Cependant, pour la SMD, il serait important que le ministère considère les suggestions suivantes en ce qui a trait au projet d'estacade. D'une part, la SMD voit dans le projet d'estacade la possibilité à plus ou moins long terme de modifier l'estacade en métro léger de surface et je pense que ça concorde avec les interventions précédentes. Afin de prévoir dès aujourd'hui cette éventualité, d'ailleurs fortement souhaitée, la SMD demande au ministère que l'implantation du projet soit structurée de telle sorte qu'il permette ce développement futur.

D'autre part, la SMD, afin de faciliter la desserte de l'ouest de la Montérégie, se demande s'il n'y aurait pas lieu d'examiner la possibilité que les CIT de cette région puissent utiliser la digue des écluses de Sainte-Catherine puis l'estacade pour se rendre à Montréal.

Le ministère des Transports a présenté le projet d'estacade comme substitutif au maintien de la ligne de train de Saint-Hilaire mais, pour les intervenants montréalais, le train de Saint-Hilaire est un acquis qu'il faut conserver. On devrait d'ailleurs le considérer comme faisant partie du patrimoine des transports en Montérégie. Certes, l'opération actuelle pose d'importants problèmes, mais il serait possible d'y remédier par diverses mesures telles que le rabattement sur les gares actuelles, la disposition de parcs de stationnement incitatifs.

La SMD propose donc que l'étude complémentaire que le gouvernement doit mener sur le train de Saint-Hilaire fasse un examen de la ligne, tronçon par tronçon ou gare par gare, et prenne en considération l'ensemble des possibilités pour rentabiliser cette ligne. Selon nous, en aucun cas, le projet d'estacade et celui du train de Saint-Hilaire ne peuvent se substituer l'un à l'autre. Bien au contraire, ils constituent des infrastructures complémentaires.

Le projet du train de Châteauguay vise à utiliser le réseau ferroviaire déjà existant de façon à relier Châteauguay à Montréal. Entre la gare Windsor et la station Montréal-Ouest, les emprises ferroviaires pourraient utiliser la subdivision Westmount de CP rail. Entre Delson et Montréal-Ouest, les emprises de Conrail et la subdivision Adirondack de CP rail pourraient être empruntées.

(12 h 30)

Le projet de train implique l'achat de matériel roulant et la construction de cinq gares sur le circuit, en plus des trois gares déjà existantes. Face à ce projet, un accord de principe se dégage de l'ensemble des intervenants, mais il reste un bon nombre de questions sans réponse. Aussi, avant de se prononcer définitivement sur le projet, la Société montréal-

gienne de développement exprime le besoin que des réponses soient apportées à ces interrogations. Une étude menée pour le compte du ministère des Transports a évalué la faisabilité technique du projet.

Cependant, les intervenants, municipalités et CIT, estiment cette évaluation insuffisante pour juger de la faisabilité économique de ce projet. Entre autres points qui appellent un examen, citons origine-destination des passagers, une étude d'impact pour chacun des intervenants, une estimation de la répartition des coûts entre les intéressés, un examen des conséquences et des sites choisis pour les gares et enfin, l'acceptation de ces sites par les utilisateurs, soit les municipalités et les CIT.

Parmi les sites choisis, il en est un qui soulève bien des craintes auprès des intervenants. Il s'agit de la station située près du territoire de Kahnawake. Les intervenants craignent que l'installation de cette station provoque une multiplication des commerces à proximité de la station en territoire kahnawake, ce qui risque - étant donné la localisation de cette station - de ralentir le trafic aux abords du pont Mercier. De plus, étant donné les lois touchant la réserve, les autorités municipales se demandent si cette multiplication de commerces ne constituera pas vis-à-vis des autres commerces une certaine concurrence déloyale.

De leur côté, les CIT relèvent la possibilité que le train puisse attirer une partie importante de leur clientèle, par exemple, celle des heures de pointe ce qui, étant donné la situation financière déjà difficile de ceux-ci, pourrait porter atteinte à leur survie même. C'est l'ensemble de ces considérations dont il faudrait tenir compte avant d'implanter le train de Châteauguay.

L'examen de ces considérations pouvant prendre un certain temps, la SMD propose qu'un allongement additionnel aux approches sud et nord du pont Mercier soit privilégié ainsi qu'une voie réservée permanente à contresens sur le pont Mercier et des signaux lumineux aux approches pour assurer la sécurité du lien. Tel que le plan de transport le prévoit, un allongement de l'approche sud du pont Mercier et la création d'une approche au nord sont proposés.

Jugeant que la congestion dépasse bien souvent le prolongement proposé, la SMD demande que l'allongement prévu soit poursuivi du côté sud jusqu'au boulevard Saint-François. De plus, étant donné l'installation pour des réparations à l'été 1989 d'une voie réservée à contresens, sur le pont Mercier, la SMD propose que cette voie réservée devienne permanente à compter de cette date.

Pour conclure sur les transports collectifs, la SMD voudrait mentionner qu'à long terme, la possibilité de prolonger le métro, tant dans l'axe nord-sud que dans l'axe est-ouest, devrait être envisagée. En ce qui a trait aux problèmes de financement des transports collectifs, la Monté-

régie estime que la création d'un organisme de gestion régional comprenant des représentants des sociétés de transport des rives sud et nord et aussi de l'île de Montréal serait souhaitable. Cet organisme pourrait exercer un rôle de médiation et de contrôle régional des transports.

Pour la Montérégie, le projet de prolongement de l'autoroute 30 constitue un projet majeur. Cela fait plus de 30 ans qu'on parle de ce projet de prolongement jusqu'à l'autoroute 20. Pour la Montérégie et plus spécialement pour l'ouest de la région, ce lien direct avec l'Ontario permettra de faciliter les transports dans l'axe est-ouest et ainsi de désenclaver certaines parties du territoire. Cette voie de contournement, par le sud, permettra à la région montréalaise d'alléger la congestion sur l'autoroute 20 aux abords de Montréal. Les effets de ce prolongement ne se feront donc pas sentir au niveau local uniquement, mais également aux niveaux régional et provincial. Les intervenants sont heureux de voir que cette priorité figure dans le plan d'action, mais regrettent que la construction de cette autoroute tarde tant. Cette autoroute doit être prolongée le plus tôt possible afin qu'elle puisse être utilisée dès 1995-1996. Pour les intervenants **montréalais**, l'ensemble du projet devrait être amorcé dès maintenant. Pour expliquer le retard dans les démarches, le ministère des Transports invoque le problème de tracé. Or, le tracé sud reçoit l'approbation de l'ensemble des intervenants. De plus, le ministère fédéral ayant donné son accord pour la construction d'un pont enjambant le canal de Beauharnois, il ne faut pas attendre. Il faut donc, pour le bien de tous, que l'échéancier de construction pour le prolongement de l'autoroute 30 soit devancé. Finalement, la SMD propose que l'autoroute 30 soit complétée dans son intégralité, **c'est-à-dire** que la section 'Sorel-Bécancour' soit incluse.

Pour conclure, la SMD voudrait féliciter le gouvernement pour l'exercice mené dans le cadre du plan d'action sur le transport dans la région montréalaise. La SMD déplore cependant, et je reviens à ce que je disais au début, que ce plan ne touche qu'une partie seulement du territoire **montréalais** et incite conséquemment le ministère des Transports à procéder à ce type d'exercice pour chacune des régions du Québec dont, évidemment - je me répète - la Montérégie.

Là-dessus, je vous remercie et j'aimerais donner la parole à M. Beaudoin concernant la santé à Montérégie: transport versus santé. M. Beaudoin.

M. Beaudoin (**Jean-Claude**): M. le Président, mesdames et messieurs, le Conseil de la santé et des services sociaux vous a remis un mémoire exposant sa position sur le sujet qui nous préoccupe aujourd'hui. Je vous le résume en quelques cinq à six minutes. Si le Conseil de la santé et des services sociaux de la Montérégie a cru indispensable de présenter un mémoire devant

cette commission, c'est que le plan de transport de la région de Montréal aura des répercussions certaines sur les services sociaux et la santé de la Montérégie et, par voie de conséquence, de l'île de Montréal.

Le Conseil de la santé et des services sociaux a pour mission, entre autres, de faire en sorte que ses services soient continus, accessibles, efficaces et adaptés aux besoins de la population et aux exigences du milieu. Cela signifie que, dans notre travail, nous devons avoir une perspective qui touche tous les éléments vitaux qui influencent la santé de notre population et les services qui doivent lui être rendus. Ce sera tantôt la justice, l'éducation, la sécurité du revenu, et j'en passe. Aujourd'hui, c'est le transport qui prend la vedette et nous sommes là pour apporter notre contribution.

De plus, le développement démographique de la Montérégie est quatre fois plus rapide que celui du reste du Québec. Il est donc aisé de comprendre que le plan de transport qui sera adopté devra être synonyme d'accessibilité pour le secteur de la santé et des services sociaux. Cette notion des services dans une région comme la Montérégie dépend essentiellement de deux éléments: la planification et la mise en place de services sociaux et de santé suffisants pour répondre adéquatement aux besoins de la population et, parallèlement, la capacité pour ladite population d'accéder à ces services. Conséquemment, le développement de la Montérégie et la mise en place des services sociaux et de santé adéquats doivent être planifiés concurremment à toute autre infrastructure, afin de s'assurer de la cohérence de tout développement dans la région.

Nous devons donc nous assurer que les aspects santé et services sociaux sont intégrés dans toute planification touchant la population **montréalaise**. Permettez-moi de vous indiquer certaines considérations quant aux incidences directes que certains éléments du plan de transport auront sur l'avenir économique et démographique de la Montérégie, sur la qualité de vie de la population et, bien évidemment, sur la planification des services sociaux et de santé. Rappelons quelques caractéristiques de la Montérégie: expansion rapide de la population, dispersion et **éloignement**, fortes poussées économiques dues à un phénomène de déconcentration de l'emploi de Montréal vers la banlieue. À lui seul, le secteur de la santé et des services sociaux génère près de 17 000 emplois, à partir d'un budget global de quelque 600 000 000 \$ pour les 134 établissements installés sur notre territoire. N'oublions pas que chaque million investi en santé et en services sociaux crée directement 27 emplois à temps plein, sans parler des répercussions économiques indirectes qui en découlent.

Le plan de transport de la région de Montréal prévoit le parachèvement de l'autoroute 30, ce qui nous semble vital pour la Montérégie. Dans notre réseau, le mot magique comme outil d'organisation efficace des services et d'utilisa-

tion optimale des budgets, c'est la concertation. Un lien tangible entre les pôles est et ouest favorisera donc une réelle concertation intrarégionale, en plus de permettre une meilleure accessibilité aux services déjà existants sur le territoire, sans compter l'incidence positive que le prolongement pourrait avoir sur le nombre d'accidents de la route actuellement trop élevé en Montérégie.

Le sentiment d'appartenance se développera parallèlement à la réalisation de cet objectif.

Le parachèvement de l'autoroute 30 sera un attrait pour les investisseurs. Donc, le réseau de la santé et des services sociaux devra faire face à une augmentation de la demande de services, tant de base que spécialisés, pour répondre notamment aux maladies industrielles. Vous devez donc prévoir, dès maintenant, les développements qui seront nécessaires.

Il est clair que, si la population de la Montérégie bénéficie d'une meilleure accessibilité aux services qui existent dans sa région, elle concentrera ses activités et consommera ses services sur place, faisant ainsi d'une pierre deux coups: soulager les services sociaux et de santé de Montréal qui souffrent régulièrement de congestion et diminuer la dépendance vis-à-vis des services disponibles à Montréal, rejoignant ainsi une volonté ministérielle qui vise l'autonomie de la Montérégie et la proximité des services pour ses citoyens et citoyennes.

L'autonomie et l'unification de la Montérégie passe non pas seulement par la seule amélioration des communications entre les deux rives, mais aussi en investissant de façon majeure, pour améliorer le transport et les liens routiers intrarégionaux. Bien sûr, il faudra toujours recourir à Montréal, si ce n'est que pour bénéficier des services surspécialisés. Mais le réseau routier **montréalais** est déficient actuellement; il favorise plus les déplacements vers Montréal et décourage toute communication intrarégionale.

En dernier lieu, il est bien clair que l'autonomie de la région et la diminution relative de la pression sur les voies de communication interrives demeureront lettre morte si l'accessibilité aux services ne se concrétise pas par le développement du transport en Montérégie. Le prolongement de l'autoroute 30 jusqu'à Valleyfield doit donc se faire incessamment pour promouvoir l'autonomie, l'unification, la croissance économique et l'accessibilité aux ressources intrarégionales.

Je ne peux passer sous silence les coûts socio-économiques entraînés par les difficultés actuelles dans les communications et l'accessibilité qui justifient un plan de transport pour la Montérégie. Nos orientations quinquennales en font amplement la démonstration. J'en mets des copies à votre disposition.

D'autre part, notre mémoire, aux pages 7, 8 et 9, précise les objectifs d'un tel plan ainsi que les principes directeurs qui méritent considération. Il faut cependant prendre garde de ne pas

se retrouver dans un cercle vicieux. En effet, la croissance économique et démographique générée par l'amélioration des voies de communication en Montérégie se répercutera par un accroissement des demandes de services sociaux et de santé.

Si ces derniers sont insuffisants, la population sera tentée de les acquérir à Montréal, donc, en contribuant, de nouveau, à congestionner à la fois les services sociaux et de santé et les services de transport de Montréal. C'est pourquoi il est primordial que le plan de transport en Montérégie s'harmonise avec les autres secteurs, dont celui de la santé et des services sociaux, et qu'il s'inscrive à l'intérieur d'une politique de transport qui tienne vraiment compte des besoins de la population, aussi bien du point de vue économique que du point de vue santé et services sociaux.

En un mot, ce dont nous avons besoin en Montérégie, c'est d'un plan de transport en santé. Merci.

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

M. Côté (Charlesbourg): Merci. M. le Président. Je remercie la SMD et j'en profite pour féliciter son nouveau président qui a pris la succession de M. Charbonneau qui avait présidé le sommet de la Montérégie. Je me permettrai une question, en tout premier lieu et, par la suite, je laisserai la possibilité à mes collègues, qui représentent très bien votre région, de poser un certain nombre de questions.

Le constat, il est clair. Vous dites: Malgré le moratoire sur les autoroutes, malgré l'option préférentielle d'aménagement, malgré tout cela, la Montérégie s'est développée comme aucune autre région du Québec. Donc, les gens, devant la possibilité d'un choix personnel, choisissent la qualité de vie, les coûts moindres et vont s'établir en banlieue. C'est la démonstration qui a été faite.

En contrepartie, vous dites: Cela n'a pas eu les effets souhaités sur la population, soit de la garder captive sur l'île. Par contre, cela a eu des effets négatifs sur l'industrie puisque dans plusieurs cas, elle a préféré s'installer en banlieue, étant ainsi plus accessible, sur le plan routier, pour ceux qui y travaillent, privant donc l'île ou certains parcs industriels de l'île, de certains éléments qui lui auraient permis de remplir son parc industriel. C'est le constat. J'en partage une très large partie et, dans ce sens, Je le comprends bien.

À ce moment-ci, puisqu'il y a une convergence d'idées en ce qui concerne le collectif, en incluant l'estacade, un LR, un métro - on verra avec l'étude ce que cela donne - j'irai directement... J'aurais bien aimé vous parler de Toronto, Montréal et Boston, parce qu'on en a entendu de toutes les couleurs à ce sujet - les comparaisons

n'étant pas toujours globales mais uniquement selon la partie qui fait notre affaire - mais je me contenterai d'accrocher davantage sur une affirmation ou une assertion sur l'autoroute 30 et le ministère des Transports. Le devancement, bien sûr, tout le monde le souhaite, dans la mesure des capacités financières du gouvernement. L'objectif pour 1995, que vous souhaitez, peut être un objectif réalisable.
(12 h 45)

En ce qui concerne le tracé, parce que je sais que dans la région que vous desservez, il y a une rumeur qui court à savoir qu'il y a un tracé des fonctionnaires et peut-être un tracé politique, ce que je veux vous dire, c'est que les officiers du ministère ont la responsabilité de choisir le meilleur tracé et d'offrir les meilleures solutions, ou possibilités de choix. C'est leur fonction. Quant au tracé final, le ministre peut donner des orientations sur le dossier soumis pour approbation à la CPTA et au BAPE, mais c'est le BAPE ou la CPTA qui détermine véritablement où sera le tracé. En ce sens, j'ai convié la députation de cette région, le 8 février, pour lui faire part du tracé retenu par le ministère et donc proposé en instance d'acceptation à la CPTA et au BAPE. Ce que j'ai compris, hier soir, de la rencontre avec M. Proulx, c'est que l'UPA régionale a donné son accord pour l'autoroute 10, à peu près jusqu'au contournement de Châteauguay. Encore faudra-t-il quelques aménagements additionnels pour satisfaire le parc industriel de Châteauguay, mais, nonobstant cet appendice, il semble bien que, pour ce tracé, l'affaire est assez bien conclue.

Ma question est la suivante: Pour être capables de procéder, de continuer au-delà de Châteauguay - parce qu'il reste encore quelques kilomètres pour aller rejoindre le pont proposé par le fédéral - est-ce que vous êtes prêts à prendre le leadership lors des rencontres avec l'UPA, puisqu'elle est une composante de votre SMD ou à tout le moins du sommet, pour tenter de valider le plus rapidement possible un tracé avant même que le ministère des Transports complète ses affaires? Ainsi, rendu à la CPTA, on n'aurait pas de problème et on gagnerait du temps sur les études, de telle sorte que vous verriez plus rapidement des tracteurs sur le terrain; c'est là l'enjeu. Est-ce que vous êtes prêts à faire cette démarche?

M. Leduc: M. le ministre, je pense que c'est un excellent point. On est prêts à faire toutes les démarches qu'on peut faire dans le cadre de nos fonctions à la SMD, pour faire avancer le dossier. Je pense qu'on l'a clairement défini. Si on peut faire quelque chose lors d'une rencontre avec l'organisme que vous avez mentionné, je pense qu'il est de notre intérêt de le faire, et c'est avec plaisir qu'on le fera.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous remercie. Il y a un point extrêmement important, en tout cas

quant à moi, avec lequel vous avez terminé votre présentation et qu'on n'avait pas entendu jusqu'à maintenant, soit la vision de la santé versus - c'est un phénomène assez particulier, ce n'est pas souvent qu'on voit ça - la route. C'est un peu ça. Donc, transport plus global...

M. Garon: Vous faites de l'automobile; avec votre dos, cela ne doit pas être bien bon.

M. Côté (Charlesbourg): Cela dépend davantage de l'abus de l'automobile et de l'exercice. Un dos, c'est comme une route: cela demande de l'entretien si on veut que ça se maintienne. Dans ce sens, c'est un lien qui est fait entre la nécessité d'avoir des axes routiers et un transport collectif de bonne qualité et, si j'ai bien compris, la rapidité avec laquelle un blessé doit être traité. Ce n'est pas toujours le cas en Montérégie; dans certains cas, du lieu de l'accident, jusqu'à l'hôpital, le temps du parcours devient un phénomène très important. C'est bien dans cet esprit-là que vous en parlez?

M. Beaudoin: C'est tout à fait exact, M. le ministre. À ce sujet, c'est un des points faciles à apprécier, il y en a évidemment d'autres. Par exemple, si des personnes doivent suivre des traitements à Montréal et qu'elles habitent Hemmingford ou Châteauguay, elles doivent faire face à certaines difficultés pour recevoir leurs soins, il y en a un joli tas qui décrochent. Au point de vue santé, ces gens se ramassent alors avec de gros problèmes pour la simple et bonne raison que les services, tout en étant accessibles théoriquement, ne le sont pas réellement. Il y a énormément d'implications, de liens, de connexions qui existent entre la santé des gens et les moyens de déplacement. Nous avons pensé qu'il était important, pour une fois, de le souligner.

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

M. Maril: Merci, M. le Président. C'est un élément assez particulier et majeur que le service de la santé et des services sociaux de la Montérégie a soulevé. Si ma mémoire est bonne, à moins que je ne me trompe, M. le ministre, je pense que c'est en Montérégie qu'on retrouve le plus haut taux d'accidents, au Québec. C'est probablement le résultat du mauvais état des routes. Vous avez sûrement vu des statistiques.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas à cause des conducteurs? C'est à cause de l'état des routes?

M. Maril: Des deux. Ma question est la suivante, M. Leduc. Hier, on a entendu l'argumentation de l'île de Montréal évoquant l'étalement de la population de l'île vers les banlieues. On a même comparé le dynamisme de Toronto

avec celui de Montréal parce qu'on disait qu'il était important de garder les gens dans le centre-ville. On a aussi remis en question l'avenir de la ville de Montréal ou de la CUM sur le plan économique international par rapport à la possibilité de construire des routes de contournement, soit sur la rive nord ou sur la rive sud. J'aimerais connaître votre réaction à cet égard. D'après vous, le fait d'achever l'auto-route 30, qui a été commencée il y a plusieurs années, peut-il remettre en cause le rôle de Montréal sur le plan international, en termes de développement économique?

M. Leduc: Écoutez, j'aime bien votre question. Je pense qu'au contraire ça ne peut qu'aider une ville comme Montréal, du moins c'est le point de vue que j'exprime. Je pense que le point de vue exprimé par certains, à l'effet que ça peut nuire à une ville comme Montréal d'avoir une voie de contournement comme la 30, témoigne d'un certain manque de vision, parce que, lorsqu'on pense à long terme, à l'avenir, c'est sûr qu'il ne faut pas se limiter à un petit territoire. Il faut essayer de voir grand. Il faut essayer de voir toute une grande région. C'est sûr que le point de vue que vous venez d'exprimer, le point de vue dont on parle et qui a été exprimé par d'autres personnes, manque peut-être un peu de cette vision globale du développement économique d'une région. Je pense que toute région a avantage à voir sa grande périphérie se développer par des axes routiers importants, par des Instruments de développement importants qu'on veut mettre en place. Alors, je pense qu'au contraire, encore une fois, ça ne peut qu'aider l'île de Montréal, étant donné que c'est un point central dans toute cette grande région.

Il y a une autre chose aussi, c'est qu'on sait, évidemment, que 15 % à 17 % du trafic lourd circule, actuellement, sur le boulevard Métropolitain. C'est évident que, s'il y avait cette voie de contournement, il y aurait une diminution, bien sûr, de tout ce trafic sur le Métropolitain, diminution aussi de toutes les automobiles qui passent sur le Métropolitain. Je travaille au centre-ville. Je sais de quoi je parle. Je fais face à ces choses-là à tous les jours. Cela ferait, encore là, partie de l'amélioration dont je parle, pour le bénéfice d'une ville qui s'appelle Montréal.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vais maintenant reconnaître Mme la députée de Châteauguay.

Mme Cardinal: Merci, M. le Président. Merci, M. le ministre. Il est assez rare, comme on le disait, d'allier santé et route. Mais, particulièrement dans le cas du contournement de Kahnawake, il m'apparaît très important de souligner l'urgence de réaliser cette artère. Si vous vous souvenez bien, au CRSSS de la Montérégie, à l'époque de l'élaboration du plan fon-

ctionnel et technique pour le centre hospitalier Anna-Laberge, il était question, effectivement, que cette voie soit construite parallèlement, puisque environ 50 % de la population est privée d'une voie d'accès rapide. On a fait le calcul: actuellement, cela prend 28 minutes pour se rendre au centre hospitalier, en partant du centre de Saint-Constant, alors que, si les voies étaient là, on y mettrait de cinq à huit minutes. Donc, c'est très important, à mon sens, ce décalage de temps - quand on pense que la santé, c'est une question de minutes, de secondes - puisqu'il peut faire toute la différence entre des séquelles à vie, la mort ou la santé. Alors, est-ce qu'il ne serait pas important... En ce qui concerne cet appui que M. le ministre vous a demandé tantôt - c'était évidemment la première question que je voulais vous poser, mais M. le ministre m'a devancée - est-ce que vous avez des suggestions? Est-ce que vous avez vraiment l'intention - parce qu'on sait qu'il y a actuellement une forme de dilemme entre un tracé et l'autre - d'apporter un appui ferme? Parce que, lorsque vous parlez de la santé, vous parlez du développement régional et du développement industriel; mais je pense qu'il faut aussi parler de qualité de vie.

M. Beaudoin: C'est tout à fait exact. Dans certains endroits du monde, on achète des hélicoptères pour acheminer les blessés plus rapidement aux hôpitaux. Toute personne qui a eu l'occasion, dans le passé, de voyager dans le secteur sud-ouest, d'aller à Valleyfield, à Châteauguay, etc., sait les difficultés énormes et presque insurmontables qu'on y rencontre pour se déplacer d'un point à l'autre. Alors, un Centre hospitalier comme celui d'Anna-Laberge a un travail phénoménalement difficile à faire pour accomplir sa mission, si on est incapable de la rejoindre. On a plusieurs hôpitaux importants sur la rive sud, dans une espèce d'arc qui suit le fleuve Saint-Laurent, qui seront appelés à offrir des services complémentaires aux citoyens; c'est déjà en développement. Or, il est évident que chaque hôpital n'offrira pas des services complets. À ce moment-là, il est nécessaire de pouvoir communiquer entre ces hôpitaux. Mais si cela prend deux ou trois heures pour se rendre à un hôpital. Et ceux qui ont eu à voyager, hier matin, pourront vous dire que c'était, à toutes fins utiles, impossible de se déplacer. Alors, M. peuvent apprécier la situation concernant cet axe-là. L'axe est-ouest sur la rive sud est capital; on ne peut plus en discuter. Il faut qu'il soit réalisé le plus rapidement possible et, dans la mesure où le conseil de la santé pourra collaborer à animer le milieu, comme on a une certaine expérience dans ce domaine-là, nous allons le faire également.

Mme Cardinal: Je n'ai pas mentionné la question du pont. On peut toujours aller à Montréal vers La Salle, mais on ne parle pas de

la congestion, puisque je n'ai qu'un accès au sud-ouest, tout le monde le sait. Merci.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, on a parlé d'un ensemble de choses, bien sûr, en termes de vision du développement de transport pour l'ensemble de la Montérégie. Vous avez évoqué le train à Saint-Hilaire. On ne peut pas le passer sous silence parce que, après plusieurs efforts, force nous est de constater qu'en plusieurs occasions, on prêche la vertu, mais qu'on ne la pratique pas. Ce n'est pas un reproche, parce que je pense qu'il faut défendre ce qu'on peut, mais il faut tout de même constater que, malgré une pétition signée, nous disait-on, par 26 000 personnes, il y a quand même 300 personnes qui empruntaient le train.

Cela dit, si je voulais être démagogique, j'arrêteraï là et je dirais: Bon, parfait, vous êtes bien pris avec, débrouillez-vous. Il y a le phénomène de la qualité et, dans le phénomène de la qualité, il y a la fréquence et la qualité de tout ça. Mais pensez-vous qu'il est possible d'offrir à la population un service de train de banlieue dans cet axe, en plus d'un métro et d'un système léger sur rail, éventuellement, qui pourrait desservir Brossard? Pensez-vous que, sur le plan de la complémentarité de l'offre de transport collectif, ça puisse être possible, sans présumer des résultats de l'étude qui serait en cours?

M. Leduc: Comme vous le disiez auparavant, M. le ministre, je pense que tout ça doit être intégré dans un système évolutif. Il y a des étapes à suivre là-dedans. On a mentionné que le train de Saint-Hilaire-Montréal est un acquis qu'on doit conserver. Lorsque dans le rapport, on dit qu'éventuellement, ça peut être un substitut à l'estacade, c'est évident qu'on n'est pas d'accord là-dessus. On se dit: Pour l'estacade, oui; pour le train de Saint-Hilaire, oui, mais avec quand même une étude, laquelle, je pense, est en train de se faire actuellement. Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. J'aurais peut-être juste une petite question parce que je sais qu'il me reste une minute. Cela va être plus difficile pour l'Opposition de vous interrompre vous plutôt que moi. Si, par exemple, vous faites de Brossard une gare intermodale, puisque le SLR pourrait partir de Brossard et transiter par l'estacade, pensez-vous que, dans toute cette partie du sud-ouest, il pourrait y avoir une certaine forme de rabattement dans une gare intermodale à Brossard et, par la suite, qu'on pourrait prendre un système de transport en commun pour aller vers l'île? Dans votre esprit, pensez-vous que les gens de la Montérégie pourraient accepter une situation comme celle-là? (13 heures)

M. Leduc: Lorsqu'on parle d'un point de relèvement ou d'une gare intermodale, je pense qu'il est question, actuellement, d'un terminus à l'angle de l'autoroute 10 et de l'autoroute 30 - je pense que l'autoroute 30 est là - où, justement, les gens qui viendraient des autres municipalités pourraient avoir leur point pour prendre le transport en commun. C'est là un élément fort important, ce terminus qu'on pourrait installer aux alentours de l'autoroute 10 et de l'autoroute 30, dans le développement futur. Ce serait le point principal.

M. Côté (Charlesbourg): Merci.

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

M. Garon: M. le Président, je suis très content de voir que vous avez amené les gens du CLSC, je pense, avec vous. C'est le CRSSS ou le CLSC?

Une voix: CRSSS.

M. Garon: CRSSS. Je suis content et je leur conseillerais même d'aller voir les gens de la Régie de l'assurance automobile, parce que, récemment, dans les chèques d'allocations familiales, il y avait un petit pamphlet qui montrait les causes des accidents. On se référait constamment à des gens qui n'étaient pas bons, mais l'état des routes n'avait pas l'air d'être une cause. Ce n'était pas mentionné comme une des causes d'accident. Je suis content de voir que des gens qui ont fait des études se rendent compte que l'état des routes peut être une cause importante d'accident. C'est pour ça qu'on a déploré le fait qu'il y ait une grande détérioration des routes, au Québec, depuis trois ans, bien que le ministre encaisse plus d'argent que jamais de la part des automobilistes. En 1987, il a perçu presque 2 400 000 000 \$, alors qu'il a remis sur les routes, en conservation, en entretien, en amélioration et en construction, un grand total de 824 000 000 \$. Cela veut dire que les automobilistes ont payé plus que jamais de taxes, pour avoir moins que jamais de services dans le domaine des routes. En dollars constants, c'est 276 000 000 \$ de moins en 1986, 1987 et 1988 qu'en 1985, qui n'était pas la plus grosse année du Parti québécois, soit un équivalent de 92 000 000 \$ de moins par année. C'est de l'argent. Quand il dit qu'il a besoin de 70 000 000 \$, s'il avait juste maintenu le niveau d'argent que mettait le Parti québécois, il aurait eu plus d'argent même qu'il n'en demande actuellement pour s'occuper de l'état des routes. C'est là qu'on se rend compte que les paroles du Parti libéral à l'Opposition et maintenant ce n'est pas tout à fait la même chose.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que je dois comprendre que le député de Lévis est favorable à...

M. Garon: Maintenant, je voudrais continuer...

M. Côté (Charlesbourg):... une taxation pour chacune des clientèles?

M. Garon: Non, je pense...

M. Côté (Charlesbourg): Cela pourrait nous amener, dans le secteur hospitalier, à ce que les gens paient?

M. Garon: Je souhaiterais que le ministre négocie ses budgets plus vigoureusement et qu'il soit plus vigoureux avec le ministre des Finances et avec le maire de Montréal. Il aurait de meilleurs budgets.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il y en a un qui en donne et l'autre qui en dépense, dans ces deux cas.

M. Garon: Deuxièmement, j'aimerais dire que, dans le domaine de la santé, je pense bien que si le centre hospitalier Anna-Laberge, à Châteauguay, s'ouvrirait plus rapidement, si on arrêta de taponner pour l'ouvrir, alors que cela avait été décidé sous l'ancien gouvernement - là, il est ouvert en partie et cela va aller au printemps avant qu'il n'ouvre complètement - cela aiderait aux services de santé dans votre région. Je pense qu'il faut le mentionner. C'est un élément important. C'est un hôpital qui va être situé dans votre région. Mais le gouvernement a eu la mauvaise idée, quand c'étaient des projets mis en marche par l'ancien gouvernement, de prendre bien du temps pour que les gens oublient que cela a été lancé par l'ancien gouvernement, afin qu'on en attribue le mérite au nouveau gouvernement. Je pense que si vous poussiez afin que cela ouvre plus vite, cela aiderait. Maintenant, j'aimerais vous poser une question sur la qualité de vie. Hier, j'ai posé la question suivante: Si le transport qui n'a pas affaire à Montréal passait par une route qui passe beaucoup plus dans le bois, comme l'autoroute 40, éventuellement, l'autoroute 50 dont un bout doit être fait, ce qui l'accélérerait peut-être, l'autoroute 13 qui est déjà dans un secteur industriel ou l'autoroute 640... C'est parce qu'il y a 7800 camions. Je ne nie pas l'amélioration du réseau routier chez vous. Mais quand vous dites: La voie de contournement devrait être chez nous, j'aimerais savoir en quoi cela va améliorer la qualité de vie des gens chez vous de voir passer 7800 camions, ce qui équivaut à 20 000 camions qui n'ont aucunement affaire là et qui n'arrêteront pas? Ils ne vont que passer et augmenter le bruit chez vous. On dit que les gens viennent rester chez vous pour la qualité

de vie. J'aimerais savoir ce que va donner une autoroute pour faire passer des camions qui sont en transit, qui n'arrêteront pas et n'arrêteront pas, parce qu'ils n'ont pas affaire chez vous, à Montréal non plus, ils passent. Ça va améliorer la qualité de vie que d'avoir ce bruit additionnel dans votre région, alors que, quand on parle de voies de contournement, il serait peut-être mieux de faire passer les camions qui n'ont pas affaire sur le territoire de la région de Montréal et qui s'en vont au Nouveau-Brunswick, à Québec ou au Lac-Saint-Jean. Il n'arrêteront pas, les enquêtes le démontrent. 7800 qui équivalent peut-être à 20 000 parce qu'il y a des trains routiers, 20 000 camions plus petits. Ils ne savent pas. Ils disent que c'est 7800. Un train routier, ça comptait pour un et un camion quatre roues, ça compte pour un. Alors, à quoi ça équivaut-il en termes de transport? En quoi ça améliore-t-il la qualité de vie de ces gens-là? Je ne nie pas les besoins de routes, mais je dis que la voie de contournement pour ces camions se fasse chez vous, que ces camions doivent passer chez vous...

M. Leduc: D'accord. Remarquez bien qu'en ce qui me concerne, je pense que c'est peut-être mieux qu'ils passent par une voie, dans le bois, comme vous dites, qu'en pleine ville de Montréal, d'une part. Quant à la qualité de vie, je pense qu'en ce qui concerne les gens qui viennent s'établir en Montérégie, sur la rive sud immédiate, on en a parlé beaucoup ce matin, il y a des choix personnels qui se font. Je pense que l'organisation du réseau doit se faire aussi en conséquence.

Maintenant, le débat ou la discussion doit peut-être être ramenée sur le plan du développement économique. Évidemment, ça concerne aussi la qualité de vie, par extension. Sur le plan économique, je pense bien que c'est une théorie de base, comme on le disait tantôt, que si une région est bien organisée en termes de grands axes routiers, de transport des biens, de transport des personnes, des marchandises, c'est très favorable - ce n'est pas à un économiste que je vais apprendre ça, bien sûr - à l'expansion, au développement d'une grande région.

C'est sûr que, par extension, en ce qui concerne la qualité de vie, comme je le disais tantôt, tout le monde en bénéficie. Je répète peut-être mon point de vue de tantôt, mais Montréal en bénéficie d'abord, parce que ça vient donner une vision plus globale à ce développement, mais la région en bénéficie aussi. Donc, tout le monde en bénéficie par extension à cause d'une organisation bien structurée et du fait qu'on facilite aussi des déplacements plus rapides. On parlait de santé tantôt - je pense que c'est un élément fort important que M. Bonneau a apporté - on parlait de qualité de vie. Les points de vue que M. Beaudoin a défendus tantôt, pour les gens ou le domaine dans lequel il oeuvre, je pense que c'est un élément fort important. Vous avez vous-même fait allusion

tantôt au point de vue de la santé, au point de vue des avantages, et tout ça. C'est un élément fort important qui fait partie, à mon avis, de la qualité de vie des citoyens d'une grande région qu'est la Montérégie.

M. Garon: Je comprends mal. Vous dites: Les gens se sont déplacés en banlieue pour avoir une meilleure qualité de vie, et comme le ministre le disait, les gazons, l'espace, etc. Là, vous dites: Maintenant qu'on a le monde, il faut amener ce qu'on avait à Montréal quand on y était. Alors, il faut amener les usines, il faut amener tout. Ne pensez-vous pas qu'à ce moment-là la qualité de vie va en prendre un coup? Qu'est-ce que ça leur a donné de déménager? Ils ont déménagé pour rester dans un espace champêtre, mais une fois que le nombre est là, vous dites: Il faut amener le reste qu'on avait quand on était ailleurs avant. Je ne comprends plus. La qualité de vie va en manger un moyen coup.

M. Leduc: Je pense que le passage des camions, c'est ce que vous mentionniez tantôt, c'est le prix qu'il faut payer à un moment donné pour obtenir l'autoroute pour une population de 1 100 000 habitants. Il y a toute la région du sud-ouest dont on parlait tantôt au début du mémoire, dont on parle dans le mémoire que vous avez reçu qui souffre vraiment de cette grande lacune d'un réseau routier inexistant, finalement. Je ne veux pas répéter ce qu'on a dit tantôt, mais je pense qu'il y a eu une baisse de la population à un moment donné à cause de tout ça. Donc, c'est tout un ensemble de choses qui font que pour cette autoroute 30, à mon avis, c'est sûr qu'il y a un prix à payer, mais je pense que, pour le grand développement, elle est fort importante.

M. Bourcier (Jean-Bosco): J'aimerais apporter un élément de réponse à ce que vous dites. Entre deux maux on choisit le moindre, mais les camions qui passent actuellement chez nous dans Châteauguay, par exemple, qui passent dans Beauharnois ou qui passent dans Valleyfield, ne passent même pas sur une route régionale. Ils passent sur une route locale. Je pense que ces camions-là qui viennent nous embêter dans nos quartiers résidentiels ou dans nos quartiers commerciaux auraient, avec le surplus qui viendrait de l'Est du Québec, à passer derrière, sur une route qui est quand même à l'extérieur des quartiers résidentiels; cela allégerait tout le monde. Cela va améliorer la qualité de vie peut-être de plus de Montréalais. Cela va l'améliorer un peu chez nous parce qu'au lieu de passer sur des routes secondaires, comme il y a ailleurs, ils passent sur nos routes locales, dans des quartiers. Alors, ils vont sortir de nos quartiers. Ils vont passer par l'autoroute, ils vont rentrer dans les parcs industriels de Saint-Constant, de Delson ou d'ailleurs, ainsi que de Châteauguay et de Beauharnois, plutôt que de venir sur nos routes

locales. Le peu qu'on a, ils nous embêtent déjà. On va les mettre avec ceux qui passent de l'Est du Québec vers l'Ontario. Ils vont être sur une belle route au lieu d'être dans nos quartiers et ils vont être un petit peu plus ailleurs, mais sur des routes appropriées.

M. Garon: Mais voulez-vous dire que les camions qui n'ont pas affaire chez vous transitent chez vous, se servent de vos chemins secondaires comme voies de transit pour aller, disons, à Québec?

M. Bourcier: Bien, par où pensez-vous qu'ils passent? Ceux qui s'essayaient par la 132 ou la 138, qui passent par le boulevard René-Lévesque, qui passent par la route 138 pour aller vers Bromont et Valleyfield, ils passent sur des routes à deux voies. Il faut qu'ils passent quelque part. Au moins, ceux-là passeraient par une autoroute.

Une voix: À Saint-Constant.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des études sur le volume de ces camions?

M. Bourcier: Oui.

M. Garon: Faites par qui?

M. Bourcier: On l'a dans nos documents. Vous avez le nombre de camions qui transitent. On n'a qu'à faire les calculs.

M. Garon: Qui transitent...

M. Bourcier: Mais il y en a.

M. Leduc: Je pense qu'on peut avoir ça dans les statistiques du ministère des Transports. M. Garon, j'aimerais ajouter quelque chose. Il y a des villes satellites en Montérégie, bien sûr, qui sont fort importantes et qui se doivent aussi de bénéficier... On parlait d'un plan de développement pour la Montérégie; c'est sûr qu'on n'a pas parlé de Granby, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean.

Une voix: Valleyfield.

M. Leduc: Valleyfield, on l'a abordé un peu. Ce sont des villes satellites fort importantes qui sont actuellement coincées faute d'un moyen de transport adéquat quand on arrive dans la région métropolitaine.

Cela dit, j'aimerais, M. le ministre, connaître la position de vos députés dans la grande région métropolitaine sur le plan d'action, sur tout ça.

M. Garon: Sur le plan d'action?

M. Leduc: M. Garon, excusez-moi. J'aimerais ça...

M. Garon: Nous disons que, dans le plan, il n'y a pas de projection sur l'avenir. Ce qu'on dit essentiellement: Une des grandes lacunes de ce plan-là, il n'y a aucune projection sur l'avenir; il y a seulement des chiffres pour 1966-1986. On sait qu'entre 1966 et 1986, cela a été l'époque qui a suivi le "baby boom", où il y a eu une croissance démographique fantastique. Là, tous les démographes disent qu'il n'y aura pas de croissance démographique au Québec. Cela va être à peu près stationnaire. Il y en a qui disent même que la population va baisser. Les plus optimistes disent qu'on pourrait atteindre une population d'environ 7 000 000 et nous sommes 6 700 000 actuellement. Vous avez vu dans les journaux de cette semaine que la population du Québec pourrait baisser à 5 000 000. Il y en a qui disent: Oui, mais l'immigration. Je ne suis pas certain que les Québécois voudront une immigration intensive qui va faire que leur caractère français va s'estomper rapidement. Je ne suis pas sûr de ça. Alors, on dit qu'il n'y a pas de croissance démographique.

S'il n'y a pas de croissance démographique, qu'est-ce qui va se passer dans l'avenir en termes de besoins? J'ai posé la question tantôt aux gens de la rive sud, la STRSM. Ils ont une position qui se défend. Les gens peuvent être contre ou pour, mais ils disent: On a tant de monde qu'on veut desservir. Mais, pour vous, ce n'est pas ça. Vous dites: On veut servir, on veut prendre ça pour faire de la croissance économique. Vous dites une autre chose: On veut se servir des Instruments que le ministre des Transports, que le gouvernement du Québec va nous donner pour accélérer la croissance économique, accélérer le développement et prendre de l'expansion. Alors, si ça se fait comme ça, cela veut dire qu'il faut que ça se fasse au détriment d'ailleurs. Vous parlez même de l'autonomie de la Montérégie. Je ne dis pas que les gens ne peuvent pas avoir cette pensée-là. Je ne dis pas ça, mais je me dis que cela a des conséquences. Et, à ce moment-là, je vous dirais: Par exemple, en l'absence de croissance démographique, d'où va venir votre monde? Et quelle région avez-vous l'intention principalement... Je pense que vous allez dire Montréal ou telle région où la population va diminuer au profit de votre région...

M. Leduc: Lorsqu'on parle de développement économique, tantôt vous avez...

M. Garon:... qui va être plus dynamique.

M. Leduc: On est revenu tantôt sur le développement économique. Je pense qu'on est dans un contexte de libre-échange actuellement où il est d'actualité de parler de développement économique, de ce qui va se passer dans les prochaines années. Tantôt, je vous ai demandé votre opinion, M. Garon, ou celle de vos députés.

J'aimerais connaître votre opinion sur la route 30, si c'est possible.

M. Garon: Le ministre a dit: Ce n'est pas la consultation, c'est décidé, la route 30. C'est décidé. C'est ce qu'il nous a dit.

M. Leduc: Alors, on est d'accord...

M. Garon: On ne considère pas que la route 30, c'est en consultation; il nous a dit que c'était décidé. C'est pour ça que j'ai posé la question aux autres. J'ai demandé: Est-ce que vous avez besoin de plusieurs routes de contournement? C'est la question que j'ai posée. J'ai tenu pour acquis que c'était décidé. Le ministre a dit: C'est décidé, c'est réglé.

M. Marcil: Cela fait partie du plan de transport.

M. Leduc: J'aurais voulu avoir votre opinion à vous sur le plan de transport sur la 30.

M. Garon: Elle n'était pas annoncée, la route 30, chez vous? L'autoroute 30 n'a pas été annoncée?

M. Côté (Charlesbourg): L'autoroute 30 a été annoncée au sommet économique de la Montérégie jusqu'au contournement de Châteauguay.

M. Leduc: C'est ça. C'est un projet qui a été annoncé au sommet de 1987.

Une voix: Et jusqu'à Châteauguay.

M. Garon: Je ne pense pas que le gouvernement fasse des consultations sur des décisions déjà prises.

M. Leduc: Jusqu'à Châteauguay seulement.

M. Garon: Ce n'est pas la question que j'ai posée. Remarquez bien ce que j'ai dit. Je vous ai demandé en quoi, sur la route 30, vous améliorez votre qualité de vie en voulant faire transiter les camions qui n'ont pas affaire chez vous, qui n'y vont pas. Je ne parle pas de ceux qui y vont. On ne peut pas empêcher les camions qui veulent y aller.

M. Leduc: D'accord. On parle de qualité de vie. Alors, on va céder la parole à M. Beaudoin qui, je pense, a quelque chose à dire.

M. Côté (Charlesbourg): Quant à moi, ça me paraît très clair. Quelqu'un qui est pour, il le dit. Alors, quand il ne le dit pas, c'est parce qu'il est contre.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, mais elle est décidée. Il a dit qu'elle était décidée.

Une voix: C'est aussi clair que ça.

M. Beaudoin: M. Garon, ce que certaines personnes appellent une voie de contournement, quand on habite la Montérégie - je vous rappelle que près de 1 200 000 personnes y habitent - ne s'appelle pas une voie de contournement pour nous. C'est une voie de communication essentielle entre nos citoyens; ils sont 1 200 000 qui habitent déjà dans la région. Il y a une conséquence à ça. Mais vous savez, les camions dont vous parlez traversent déjà quand même une partie de la Montérégie pour se rendre à Montréal et ils passent la journée sur le boulevard métropolitain à brûler du gaz. Les vents dominants amènent tout ça chez nous; alors, si vous voulez connaître des problèmes de pollution...

M. Garon: Mais non, je n'ai pas réagi. Écoutez ce que je dis. N'essayez pas de dire autre chose que ce que j'ai dit. J'ai dit que j'étais favorable aux moyens de communication dont vous avez besoin pour desservir la population à distance.

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

M. Garon: Ce n'est pas ça. J'ai réagi aux propos de M. le président qui a parlé de la voie de contournement, du fait de faire passer les gens par la voie de contournement, et que la route 30 sera utilisée comme voie de contournement. C'est à ça que j'ai répondu. Je n'ai pas répondu à vos affaires. J'ai écouté ce que vous avez dit. C'est tout.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, je m'excuse. Votre temps est écoulé.

M. Garon: Sauf qu'en termes de voie de contournement, je ne suis pas certain que faire transiter l'équivalent de 20 000 automobiles...

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

M. Garon:... dans votre région, qui n'ont pas affaire à y aller, cela va améliorer votre qualité de vie.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, votre temps est écoulé.

M. Beaudoin: Si vous me permettez, M. le Président, de faire une correction aussi. Le centre hospitalier Anna-Laberge est ouvert; il suit présentement son plan de développement, son plan d'ouverture. Nous sommes en contact continuellement avec la RAAQ à ce sujet et c'est une considération chez nous qu'il soit complète-

ment au service de la population le plus rapidement possible. Il est déjà ouvert, il fonctionne déjà.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie. Je tiens à remercier la SMD pour la qualité de sa présentation à la commission.

Sur ce, la commission de l'aménagement et des équipements suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 h 18)

(Reprise à 15 h 15)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'examen des volets "Développement du réseau autoroutier" et "Projets de développement du réseau de transport collectif du plan d'action 1988-1998 intitulé: "Le transport dans la région de Montréal".

Cela dit, je demanderais au porte-parole de la Table de concertation des préfets de la Montérégie à bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

Dans un premier temps, je rappelle à tous les intervenants que le temps est ainsi réparti: 20 minutes pour la présentation du mémoire et 20 minutes pour chacune des formations, pour permettre le maximum d'échanges, en étant le plus bref possible dans les réponses. Je demanderais maintenant au porte-parole de la Table de concertation des préfets de la Montérégie de bien vouloir s'identifier et de présenter les gens qui l'accompagnent, pour le bénéfice des parlementaires et du Journal des débats.

Table de concertation des préfets de la Montérégie

M. Charbonneau (Honorius): Merci, M. le Président. Mon nom est Honorius Charbonneau, responsable des préfets de la Montérégie. M'accompagnent le vice-président de la Table de concertation des préfets de la Montérégie, M. Louis Choinière, et préfet de la MRC de La Haute-Yamaska; M. Gilles Demers, préfet de la MRC Beauharnois-Salaberry; M. Guy Roberge, responsable de ce même territoire; à ma droite, M. Pierre Bélanger, responsable de la MRC de La Vallée-du-Richelieu et secrétaire; et Mme Johanne Caouette, directrice de la MRC de La Haute-Yamaska.

Le Président (M. Saint-Roch): Vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire, M. Charbonneau.

M. Charbonneau (Honorius): M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. les députés, chers

amis, je voudrais rassurer le ministre. Peut-être, M. le ministre, avez-vous entendu parler de plusieurs genres de transport. Je serais porté à vous parler d'avions, mais comme j'ai peur des avions, je vais essayer de rester les pieds sur terre.

Membres de la commission parlementaire, nous désirons tout d'abord vous remercier. Avant de vous exposer les grandes lignes du mémoire que nous avons déposé, nous désirons situer brièvement la Table de concertation des préfets de la Montérégie. Notre organisme a été mis sur pied au Sommet économique de la Montérégie tenu en 1987 et regroupe les préfets des quinze municipalités régionales de comté de la Montérégie.

Nos objectifs sont les suivants: traiter les dossiers communs à l'ensemble de notre région, principalement ceux qui concernent l'aménagement du territoire et le développement socio-économique, appuyer toute démarche visant à la réalisation desdits dossiers et être un interlocuteur de premier plan en Montérégie. Compte tenu de ces objectifs et considérant que la problématique du transport a accaparé une importante somme d'énergie lors de la préparation de nos schémas d'aménagement, la table de concertation a jugé nécessaire d'intervenir dans le débat entourant le plan d'action.

Notre présentation se divise en trois volets. Le premier fait ressortir le potentiel socio-économique de notre région afin non seulement de mettre en lumière son dynamisme propre et les besoins qui en découlent, mais également pour bien cerner sa complémentarité avec Montréal, sujet qui fait l'objet d'un important débat depuis quelques semaines. Dans un second volet, nous exposons la problématique du transport qui découle de ce dynamisme régional. Finalement, nous accolerons cette problématique au plan d'action.

À la lumière de certains mémoires qui ont été présentés à cette tribune, il me semble que le dépôt du plan d'action ravive un vieux débat que nous croyions réglé, soit celui de la concurrence de développement entre l'île de Montréal et les régions périphériques.

La table de concertation est d'avis qu'il n'y a pas d'incompatibilité entre le développement de Montréal et celui des régions, bien au contraire. Ainsi, avec le premier volet de notre exposé, nous tenons à vous démontrer comment l'île de Montréal tire profit d'une Montérégie forte avec 1 107 900 personnes. C'est quasi la population de Montréal. Notre région vient au second rang des régions québécoises, soit immédiatement après Montréal.

Certes, la Montérégie a profité du mouvement naturel d'exode des Montréalais vers les banlieues, mouvement qui a été commandé à la fois par la recherche d'un cadre de vie agréable pour les jeunes familles et par les prix plus accessibles des résidences unifamiliales convoitées par ces mêmes familles. L'explosion démographi-

que qu'a connue la rive sud dans les axes 60 et 70 n'a toutefois pas entraîné une désertion des logements situés sur l'île de Montréal.

Loin de là car, durant cette période, le nombre de ménages n'a cessé de croître sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. De plus, depuis quelques années, la répartition de la croissance de population entre la rive sud et l'île de Montréal a un caractère moins différencié bien que le poids démographique de la rive sud continue et continuera de s'accroître.

Sur le plan économique, la Montérégie se signale non seulement avec plusieurs entreprises importantes dans le domaine manufacturier, mais aussi avec l'industrie agro-alimentaire. Notre région constitue, de plus, un lieu de prédilection pour l'entrepreneuriat et la PME. De 1981 à 1987, 18 % des nouvelles entreprises québécoises se sont établies en Montérégie, alors que l'on compte également 13 % des corporations actives du Québec.

Trois facteurs nous incitent à penser que ce développement économique s'accroîtra dans l'avenir. Sur le plan organisationnel, le dynamisme des intervenants économiques montréalais et la tenue du sommet économique en 1987 constituent les éléments clés d'un avenir prometteur. Sur le plan structurel, on enregistre, depuis quelques années, un déplacement des emplois manufacturiers du centre vers la périphérie. Ce mouvement se manifeste à Toronto, Vancouver, Boston, Los Angeles, et Montréal ne fait pas exception. Par contre, si le redéploiement industriel se fait naturellement du centre vers la périphérie, l'essor industriel des régions contribue à dynamiser le secteur tertiaire de la métropole. Il en résulte donc, sur le plan structurel, une plus grande complémentarité entre la CUM et la Montérégie.

Le troisième facteur de développement économique de la Montérégie est géographique, donc intrinsèque à notre région. En effet, la Montérégie se situe à la porte des marchés de l'Ontario et du Nord-Est américain qui, jumelés à Montréal, constituent les trois principaux marchés des entreprises québécoises. Chacune de ces destinations se situe à une courte distance de n'importe quel point de la Montérégie.

De plus, l'intensification des liens nord, à la suite du libre-échange avec les États-Unis, fait de notre région un site stratégique pour l'implantation de nouvelles entreprises. De ce fait, le territoire de la CUM sera favorisé. En effet, selon l'Interurbanisation, 20 % des achats des entreprises manufacturières localisées en périphérie étaient effectués auprès de firmes localisées sur l'île et le chiffre grimpe à 60 % pour les grossistes et les détaillants. Ajoutons, enfin, à ces chiffres que nos résidents sont des consommateurs qui, selon l'OPDQ, ont dépensé 569 000 000 \$ en dehors de leur territoire pour l'achat de biens. Il est raisonnable de penser que la majorité de ces achats a été effectuée sur le territoire de la CUM. De plus, Montréal absorbe

une proportion appréciable des dépenses des Montérégiens en termes de divertissements, de loisirs et de restauration.

Si Montréal a besoin d'une Montérégie forte et dynamique, puisqu'elle renferme les caractéristiques structurelles et géographiques que Montréal ne peut offrir, par contre la Montérégie doit son expansion à la proximité d'un centre fort qui renferme un secteur tertiaire diversifié et bien structuré. L'intégration entre Montréal et ses régions adjacentes contribuera à rendre la région métropolitaine plus dynamique et plus solide, la plaçant ainsi en meilleure position pour faire face à nos véritables concurrents que j'ai nommés tantôt.

Puisqu'une population en expansion implique une augmentation des déplacements des personnes et puisqu'une économie en pleine croissance entraîne une progression des mouvements des marchandises, nous identifierons maintenant les besoins de la Montérégie en termes de transport routier et de transport collectif.

Le transport routier constitue certes l'élément central de la problématique globale de transport dans une région comme la nôtre. Étant donné que la Montérégie est appelée à connaître une croissance économique soutenue dans les années à venir, les axes routiers reliant entre elles les municipalités de notre territoire et ceux reliant notre région à l'Ontario, au Nord-Est américain et à Montréal, doivent satisfaire les besoins nouveaux. La situation présente n'y répond que très imparfaitement.

D'une part, le réseau autoroutier ne dessert que partiellement le territoire montréalais. Cette carence est particulièrement flagrante dans le sud-ouest. L'appartenance de la MRC de Vaudreuil-Soulanges à la Montérégie devient plus symbolique que réelle puisque aucun axe routier efficace ne la relie au reste de la région. Les MRC de Beauharnois-Salaberry et du Haut-Saint-Laurent sont, de leur côté, totalement enclavées. Même si elles se situent à proximité de Montréal, de l'Ontario et des États-Unis, aucune voie routière ne permet d'atteindre ces destinations facilement et rapidement, pas plus que le reste de la Montérégie d'ailleurs. L'effet du cul-de-sac géographique se retrouve également au nord-est de la région. La MRC du Bas-Richelieu doit en effet composer avec un réseau routier interrégional qui considère cette région comme une fin en soi, comme un bout de piste, et, le même problème accapare la partie nord de la MRC de Lajemmerais. Le réseau routier régional s'avère lui aussi déficient à certains égards. Plusieurs liens intrarégionaux n'existent pas ou ne suffisent plus à l'accroissement des échanges entre sous-régions. C'est le cas, par exemple, de la MRC des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de La Haute-Yamaska.

D'autre part, les liens avec Montréal s'avèrent particulièrement difficiles. La congestion sur les ponts de la rive sud constitue un problème sérieux et chronique. L'indice d'utilisa-

tion de quatre des cinq points reliant la Montérégie à l'île de Montréal affiche un excès d'utilisation aux heures de pointe du matin. Le pont Mercier, qui dessert le sud-ouest de la région, présente une des pires fiches. Lors d'accidents ou de pannes, les temps d'attente peuvent s'accroître significativement. Il va sans dire que cette situation est déplorable.

Par ailleurs, le lien avec l'Ontario n'est possible qu'en passant par l'île de Montréal. L'absence de liens directs est nuisible à un double titre. D'un côté, le temps de parcours entre la Montérégie et cet important marché s'allonge. D'un autre côté, le trafic en direction de l'Ontario contribue à congestionner la circulation vers Montréal. Plus de 40 % des achats et des ventes des entreprises montréalaises deviennent ainsi l'otage d'un réseau routier incapable de suffire à la demande. La congestion croissante sur les ponts de la rive sud et sur les autoroutes Décarie et Métropolitaine pourrait sérieusement affecter le dynamisme industriel de la Montérégie si rien n'est fait. D'ailleurs, on peut raisonnablement supposer que l'emploi manufacturier aurait connu une expansion plus importante ces dernières années en l'absence de cette congestion.

Enfin, les voies vers les États-Unis sont plus faciles et plus fluides que vers l'Ontario ou Montréal. Cet axe Montréal nord, qui est appelé à prendre plus d'importance dans l'avenir, demeure toutefois encore incomplet. Présentement, seules les autoroutes 55 dans l'Estrie et 15 en Montérégie permettent de rejoindre le réseau américain de voies rapides. L'autoroute 35, sise également en Montérégie, est tronquée et ne constitue pas un lien efficace entre le Québec et notre voisin du Sud. Dans la mesure où notre commerce avec les États-Unis s'accroît substantiellement, une hypothèse fort plausible, il serait désirable d'élargir ce réseau. L'expansion récente des MRC de Brome-Missisquoi, de La Haute-Yamaska et du Haut-Richelieu laisse à penser qu'il s'agit d'investissements pouvant s'avérer fort rentables.

Il semble donc évident que les pressions qui s'exerceront sur le réseau routier montréalais au cours des prochaines années exigent des ajustements aux infrastructures actuelles. À moins de vouloir limiter la prospérité de la région, de nouveaux investissements deviennent absolument nécessaires.

Par ailleurs, l'importance du transport routier ne doit surtout pas être un prétexte pour négliger le transport collectif. Ce dernier mode de transport répond à des objectifs tout aussi louables que le premier. Bien plus, l'amélioration du transport collectif ne peut que contribuer à résoudre certains problèmes du transport routier. Dans ce cas-ci, les tendances démographiques et économiques appellent une poursuite de l'évolution récente.

Comme la population de la rive sud continuera de progresser plus rapidement que celle

de l'île au cours des quinze prochaines années, le déplacement entre Montréal et la Montérégie ne devra pas s'infléchir. Les pressions sur le transport en commun s'accroîtront puisque ce mode est privilégié lors des déplacements pour fins de travail dans le centre-ville. De plus, si les échanges entre sous-régions montréalaises augmentent sous l'influence d'une croissance économique plus forte et plus intégrée, il faudra s'attendre à harmoniser davantage les réseaux régionaux de transport collectif. La situation actuelle n'est pas optimale. Si les liens Montérégie-Montréal sont assez bien structurés, des problèmes de surutilisation aux heures de pointe apparaissent. De plus, un corridor important, la voie réservée aux autobus du pont Champlain, pour le nommer, souffre d'un problème de fiabilité.

(15 h 30)

Enfin, les besoins de la deuxième couronne et de l'extrémité sud-ouest sont moins bien satisfaits. Le manque d'intégration et de coordination des réseaux nuit aux services de cette clientèle éloignée. Plusieurs de ces facteurs encouragent les personnes à utiliser leur voiture, ce qui augmente la congestion sur les ponts.

Par ailleurs, pour s'attaquer efficacement au problème du transport collectif, il importe de bien identifier les variables déterminantes pour les usagers. Ces variables divergent selon que l'on s'attarde au comportement en période de pointe ou hors pointe. Dans le premier cas, les études démontrent que le prix influence peu la demande de transport collectif. Une diminution des tarifs encourage peu d'usagers à changer de mode de transport alors qu'une hausse des tarifs n'entraîne pas une baisse significative de l'achalandage. Par contre, les usagers sont extrêmement sensibles au temps de déplacement et à la fiabilité du service. Le temps de déplacement comporte à la fois le temps nécessaire pour se rendre au lieu d'embarquement, le temps d'attente, le temps de parcours et le temps de transbordement s'il y a lieu. Plus cette période sera longue, moins les usagers favoriseront le transport collectif. Ces derniers seront prêts à payer davantage s'il le faut, mais seulement à la condition que ce mode de transport soit rapide et régulier. La popularité grandissante des modes de transport rapide avec point de rabattement pour les voitures particulières constitue une manifestation concrète de ce comportement. Par contre, en dehors des périodes de pointe, les usagers sont généralement plus sensibles au prix. C'est évidemment cette logique qui sert de base à la tarification différenciée, selon l'heure de la journée, que l'on observe dans plusieurs grandes agglomérations urbaines.

Quant au transport collectif, des améliorations s'avèrent donc nécessaires puisque le réseau de transport en commun répond à un besoin manifeste et que son potentiel d'achalandage doit être accru.

En ce qui concerne la Montérégie, le plan

d'action apporte des améliorations au réseau routier en facilitant les déplacements intrarégionaux et interrégionaux. D'autre part, il bonifie le transport collectif par des projets qui cherchent surtout à réduire les temps de déplacement. Donc, globalement, nous nous exprimons favorablement aux Initiatives proposées. Toutefois, nous tenons à vous soumettre certains commentaires afin de bonifier les projets proposés ou encore afin que certaines modifications soient apportées afin d'accroître les retombées positives du plan d'action.

Sur le plan du transport routier, le parachèvement de la route 30 constitue certes une initiative attendue depuis fort longtemps et qui a d'ailleurs fait l'objet d'un consensus ferme dans la région au sommet économique. À ce titre, si vous me le permettez, je laisserai le soin au préfet de la MRC de Beauharnois-Salaberry, M. Gilles Demers, de préciser davantage notre point de vue. M. Demers.

M. Demers (Gilles): Merci, M. Charbonneau.

M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. les députés, je ne voudrais pas reprendre ici le contenu de notre mémoire et de ceux originant de la Montérégie qui énoncent les motifs militant en faveur de l'autoroute 30, mais j'aimerais insister sur trois points qui me semblent importants à ce stade-ci.

L'autoroute 30 est un axe économique pour la Montérégie, région de 1 100 000 habitants, soit environ les deux tiers de l'île de Montréal, et particulièrement pour le sud-ouest qui regroupe environ 200 000 personnes, soit environ les deux tiers de Laval.

Essentiellement, l'autoroute 30 est, pour nous, une route moderne pour le transport des marchandises, pour nos entreprises et, bien sûr, éventuellement, pour de nouvelles entreprises. Ainsi, l'autoroute 30 n'est pas, pour nous, une autoroute de contournement, mais notre infrastructure de transport structurante. Tant mieux si elle allège le réseau métropolitain, spécialement l'autoroute Métropolitaine et les ponts Lafontaine, Jacques-Cartier et Champlain.

Deuxièmement, quelques intervenants ont craint que la 30 intensifierait l'étalement urbain. Nous reconnaissons que, durant les années cinquante à soixante-dix, les Montréalais ont déserté leur He pour venir chez nous. Mais aujourd'hui, il faudrait réagir avec les réalités actuelles. Il y a le zonage agricole et les schémas d'aménagement qui, ne l'oublions pas, ont été élaborés par les MRC en consultation obligatoire avec la population et avec le gouvernement. D'ici à deux ans, chacune des municipalités aura un plan d'urbanisme et un règlement de zonage, et vous n'êtes pas sans savoir que tous ces Instruments d'urbanisme et d'aménagement doivent être conformes entre eux et qu'ils doivent particulièrement respecter le zonage agricole. Ainsi, imaginez le propriétaire d'un terrain en zone agricole qui devra obtenir

l'autorisation de la CPTAQ, faire changer le règlement de zonage, le plan d'urbanisme et le schéma d'aménagement, avec les consultations que cela implique avec l'UPA, la population et le gouvernement. Il faut le faire! Cela ne peut certes pas être la situation des années cinquante que certains craignent, où l'on faisait ce que l'on voulait, où on le voulait et quand on le voulait.

Cette situation de gérance de l'aménagement du territoire pour le monde municipal et la CPTAQ m'amène à appuyer la demande d'un plan de transport pour la Montérégie et à inciter le ministre des Transports à associer très étroitement la Table de concertation des préfets de la Montérégie, donc les MRC, à l'élaboration de ce plan, car ce sont elles les responsables de l'aménagement du territoire et les transports en sont une des composantes.

Enfin, je ne veux pas occuper le présent temps pour parler des problèmes du sud-ouest car j'aurai l'occasion de revenir sur ces sujets le 8 février prochain. À ce propos, j'aimerais vous remercier, M. le ministre, d'avoir accepté de recevoir la MRC de Beauharnois-Salaberry.

M. Charbonneau (Honorius): Je continue. La Table de concertation des préfets de la Montérégie désire souligner que d'autres axes régionaux pourront faire l'objet d'améliorations. Ces projets n'ont pas été intégrés au plan de transport et, sans vouloir s'y attarder trop longuement, nous croyons nécessaire de les mentionner.

Afin d'étendre les liens routiers avec les États-Unis, il s'avère nécessaire de prolonger le plus tôt possible l'autoroute 35 jusqu'à l'interstate 89. Cette nouvelle voie vers le Nord-Est des États-Unis et en particulier vers la Nouvelle-Angleterre ne peut qu'être bénéfique aux intéressés, aux entreprises localisées dans la grande région de Montréal. Par le parachèvement de l'autoroute 35, on accède en effet plus directement et plus rapidement à un vaste marché, un marché au potentiel élevé, car très similaire au nôtre sur plusieurs points: goûts, attitudes, revenus. Ce nouveau lien permettra également d'attirer plus de touristes américains et plus d'investissements américains tout en augmentant sensiblement la sécurité de cette voie routière.

La route 133, qui est le prolongement actuel de la route 35, constitue un chaînon très efficace entre les réseaux routiers québécois et américains tout en étant très dangereux. Le projet de prolongement de la 35 vise à remédier à ces lacunes. Les plans sont prêts, les expropriations faites, le ministre se doit maintenant d'endecher la phase finale, soit les travaux de construction.

De même, pour réduire l'effet de cul-de-sac géographique de la MRC du Bas-Richelieu et d'une partie de la MRC de Lajemmerais, il s'avère nécessaire de prolonger l'autoroute 30 vers Bécancour. Le réseau routier interrégional de Sorel-Tracy est actuellement quasi unidirec-

tionnel. Les liens existants sont surtout orientés vers le sud. Or, les pôles dynamiques se développent au nord et à l'est de Sorel-Tracy. Il devient important que le réseau routier reflète cette réalité. Les entreprises de ces sous-régions pourront alors établir davantage de liens entre elles, ce qui favorisera la création d'un couloir fortement industrialisé.

Les trois autres projets cherchent à mieux relier certaines sous-régions de la Montérégie entre elles. D'une part, la route 112 reliant Chambly à Saint-Hubert devra être élargie afin de suffire à la demande de déplacements qui se manifeste sur cet axe. L'accès à la ville de Saint-Bruno doit aussi être bonifié. La construction d'un échangeur reliant la route 116 à la voie seigneuriale contribuerait à faciliter les mouvements sur cette route régionale tout en profitant à la municipalité de Saint-Bruno. Enfin, les liaisons entre les MRC des Maskoutains et de La Haute-Yamaska devront faire l'objet d'améliorations. Deux pôles urbains dynamiques sont établis sur le territoire de ces MRC, mais l'absence de liens efficaces nuit à la création d'une synergie entre les deux. Une plus grande intégration routière entre Saint-Hyacinthe et Granby - je voudrais dire que je crois que nous en avons discuté lors du sommet économique - nous semble désirable si on veut accroître des échanges entre ces deux satellites. Une nouvelle conception de la 139 créerait un lien direct avec l'autoroute 20. Cette bonification pourrait aider à relier davantage ces deux pôles aux infrastructures portuaires disponibles dans la sous-région Contrecoeur-Sorel tout en reliant deux voies majeures, l'autoroute 10 à l'autoroute 20, par l'intermédiaire du corridor des routes 137 et 139.

En ce qui concerne le transport collectif, la plupart des projets figurant au plan d'action respectent nos attentes face à un service que nous voulons à la fois efficace et fiable. Toutefois, des ajustements ou modifications nous semblent indiqués afin de maximiser les retombées du transport collectif de la Montérégie. Ainsi, des projets gagneraient à être modifiés alors que certaines options devraient être analysées plus à fond.

En retenant le projet de l'estacade, le ministre reconnaît le principe d'accorder une voie prioritaire au transport en commun tout en diminuant les problèmes de sécurité, de fiabilité, de non-permanence et d'exclusivité qui affectent la situation actuelle. La Table de concertation des préfets de la Montérégie reconnaît que l'utilisation de l'estacade aura pour effet d'améliorer une infrastructure clé pour les transports collectifs des MRC sises dans l'axe du pont Champlain.

Certaines assurances sont toutefois nécessaires pour que les résidents des autres MRC en tirent également un avantage. Pour que cette voie d'accès à l'île soit attrayante, il faut absolument que le temps de transport ne se

prolonge pas de façon indue. À cette fin, nous appuyons totalement la démarche du ministre qui ouvre l'estacade aux conseils intermunicipaux de transport, les **CIT** qui couvrent les besoins des résidents de la deuxième couronne. Toutefois, à court terme, la voie réservée du pont Champlain se doit, elle aussi, d'être accessible à tous les CIT de la rive sud et, quel que soit le transporteur, que ces derniers puissent choisir. Par contre, il devient du même coup évident que le projet de l'estacade ne peut être dissocié de l'aménagement d'un terminus au centre-ville. Rien ne sert de donner un droit de passage aux CIT sur l'estacade si on ne s'assure pas en parallèle d'un point de chute sur l'île de Montréal. Le ministre semble avoir reconnu cette réalité; il reste maintenant à voir comment cette exigence se traduira dans les faits. Les difficultés qu'affrontent les CIT actuellement dans le choix de leur quai de débarquement nous poussent à la grande prudence.

Le ministère pourrait également accroître **significativement** le recours à l'estacade par les CIT du sud-ouest s'il capitalisait sur le potentiel qu'offre la digue de la voie maritime. Par exemple, l'écluse de Côte-Sainte-Catherine pourrait être utilisée par les autobus du secteur **Sainte-Catherine-Saint-Constant-Delson**, afin de relier ce secteur à l'île de Montréal via la digue et l'estacade. Ce lien réduirait les temps de déplacement et donc l'attrait du mode de transport collectif.

Par ailleurs, le pont Honoré-Mercier est parmi les plus congestionnés de la région de Montréal. Or, cet accès à l'île constitue un point névralgique pour les résidents du sud-ouest de la Montérégie. L'allègement de la circulation automobile devient nécessaire et passe en bonne partie par un meilleur service de transport collectif. Le plan de transport entend remédier à ce problème de deux façons: en permettant des voies réservées aux approches du pont en développant un nouveau service de train de banlieue. La table de concertation des préfets appuie le premier projet sans réserve.

Dans le cas du second, bien des questions semblent encore en suspens quant à ses aspects opérationnels. En ce qui concerne l'accès sud du pont, il s'avère nécessaire de prolonger la voie préférentielle au-delà de ce qui est envisagé au plan d'action. En effet, l'allongement de la voie préférentielle jusqu'au boulevard Saint-Francis, à Châteauguay, rendra le transport collectif encore plus attrayant pour les usagers du secteur.

Quant à la question du train de banlieue, bien que l'aspect technique soit bien étoffé, des considérations d'achalandage et de financement n'ont pas reçu la priorité nécessaire pour que l'on puisse se prononcer sur le sujet.

L'axe des ponts Victoria et Jacques-Cartier fut, avec le pont-tunnel, parmi les grands négligés du plan d'action. Le ministère a bien confirmé les réaménagements de la station Longueuil, une initiative fort louable en soi et

que l'on salue chaleureusement. Ce terminus constitue un chaînon crucial du transport collectif en Montérégie et représente, par le fait même, un élément intégral de la planification de ce mode. L'accessibilité à ce point de chute et les commodités existantes commençaient à faire sérieusement défaut. Toutefois, ce terminus, comme celui du centre-ville d'ailleurs, doit être identifié comme un terminus régional et non comme l'apanage de la STRSM.

Le plan d'action a aussi presque sonné le glas d'une liaison ferroviaire dans l'axe du pont Victoria. La table de concertation des préfets reconnaît que la desserte assurée par le train de **Saint-Hilaire** posait de gros problèmes, particulièrement d'achalandage et de financement. En revanche, il semble également évident que le projet n'a jamais été véritablement testé à son plein potentiel. Les craintes formulées dans le cas du train de Châteauguay sont d'ailleurs fondées sur l'expérience vécue dans le cadre du lien ferroviaire avec Saint-Hilaire. D'une part, le service a toujours été très limité. À la fin, il n'était que d'un train par période de pointe. Il est difficile d'avoir un horaire plus rigide. D'autre part, le train n'a jamais été intégré au reste du transport collectif de la gare du train, sans parler du fait qu'il n'y avait évidemment aucune intégration tarifaire. Avec une telle structure désincarnée, il devenait pratiquement assuré que l'expérience était vouée à l'échec.

(15 h 45)

Avant de recommander l'abandon de cette liaison, le ministre des Transports a décidé de mener une étude complémentaire sur la viabilité de ce mode de transport et nous vous en remercions. La Table de concertation des préfets de la Montérégie croit que cette étude doit se faire selon trois principes: En premier lieu, examiner la desserte, tronçon par tronçon; en deuxième lieu, supposer un service plus régulier; en troisième lieu, estimer l'impact du développement des points de rabattement. De cette façon, on pourrait arriver à la conclusion qu'une liaison Saint-Bruno, centre-ville ou Saint-Lambert, centre-ville constitue une hypothèse viable si des autobus se rabattent à la gare et que le service est régulier durant les périodes de pointe. Faut-il rappeler, en terminant, que le transport ferroviaire est le mode de transport en commun qui répond le plus adéquatement au temps de déplacement et à la fiabilité du service, deux variables clé, si on veut encourager les gens à utiliser le transport collectif.

En conclusion, la Table de concertation des préfets de la Montérégie salue positivement le plan d'action déposé par le ministre des Transports sur le développement des infrastructures de transport dans la région de **Montréal**. Les projets y figurant répondent ainsi à plusieurs des besoins pressants de la région. L'évolution démographique et économique récente n'a pas manqué d'affecter sérieusement la fluidité des déplacements en Montérégie et les tendances qui se dessinent

pour les prochaines années ne peuvent qu'exacerber ces problèmes de circulation. La nécessité d'intervenir devenait de plus en plus urgente. Le ministre l'a reconnu en proposant un certain nombre de solutions aux difficultés encourues par les résidents et les entreprises de la Montérégie.

Notre évaluation générale du plan de transport est donc favorable. Certains ajustements s'avèrent toutefois nécessaires si l'on veut maximiser les retombées positives des projets présentés. La position de la Table de concertation des préfets de la Montérégie peut être résumée comme suit: Un appui sans équivoque à la décision de prolonger l'autoroute 30 jusqu'à l'autoroute 20, mais avec l'obligation d'en raccourcir les échéances, fin des travaux en 1993 ou 1994, plutôt que 1998 ou 1999, de prévoir des voies collectrices desservant les sous-régions limitrophes et de consulter les intervenants locaux pour la localisation des voies d'accès;

un appui ferme au maintien d'une voie privilégiée au transport collectif par le développement de l'estacade, mais en continuant de favoriser son utilisation par les CIT et en ne dissociant pas cette utilisation de la possibilité d'établir des points de chute stratégiques sur l'île;

un appui mitigé au nouveau train de banlieue de Châteauguay, mais en exigeant plus de renseignements sur les aspects opérationnels du projet: Achalandage prévu, structure de financement, localisation des points de rabattement, éléments incitatifs et le reste;

un désaccord sur l'évaluation que l'on fait de l'actuel train de banlieue vers Saint-Hilaire, en raison de la futilité de l'expérience qui sert de base à cette évaluation mais un appui soutenu à la nécessité d'études complémentaires sérieuses.

La Table de concertation des préfets de la Montérégie tient à souligner également que le plan de transport ne répond qu'à une partie des besoins régionaux et renouvelle son souhait qu'un exercice similaire soit fait pour chacune des régions québécoises, en particulier pour la Montérégie. À cette fin, nous avons cru utile de porter à votre attention cinq projets régionaux prioritaires. Ces projets permettraient d'accroître la fluidité des déplacements entre nos MRC, de même qu'entre la Montérégie et ses régions limitrophes. Ces cinq projets sont respectivement:

Le prolongement de l'autoroute 35 jusqu'à l'interstate 89;

le prolongement de la route 30 vers Bécancour;

le réaménagement des routes 137 et 139 pour mieux relier à la fois Contrecoeur, Saint-Hyacinthe et Granby, de même que, les autoroutes 10 et 20;

l'élargissement de la route 112 entre Saint-Hubert et Chambly;

la construction d'un échangeur sur la route 116 à la hauteur de Saint-Bruno.

Le transport, M. le Président, constitue une priorité en Montérégie et seule une approche régionale complète réussira à résoudre l'ensemble de la problématique. Si le ministre entend continuer à travailler en ce sens, il peut être assuré de la collaboration de la Table de concertation des préfets de la Montérégie.

M. le ministre, je voudrais peut-être ajouter ceci, très rapidement. Ce qui nous a manqué dans le passé entre ce que j'appellerais les trois grands - l'île de Montréal, la rive sud et la rive nord - c'est que nous n'avons jamais pensé à nous concerter. Nous avons toujours pensé à nous critiquer, à nous tirer de chaque côté du fleuve. Je pense que nous avons réussi à obtenir ce que nous avons voulu obtenir. J'espère que ce que j'appellerais ce nouveau départ réussira à amener une concertation qui nous permettra de nous comprendre et de donner, au bout de la ligne, ce que j'appelle des services non pas comme si on habitait Montréal, mais des services qui pourront permettre à nos gens, comme le disait si bien le député de Lévis tantôt, qui amèneront une qualité de vie que nos gens ont le droit d'avoir comme ceux de tout le reste de la province. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Charbonneau. Alors, il reste maintenant treize minutes à chacune des formations politiques. Je vais maintenant reconnaître M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je dois donc partager mon temps avec le député de Beauharnois qui a des questions à poser. Je veux d'abord vous remercier pour la présentation. Elle dépasse très largement le plan de transport, puisque l'occasion est bonne d'en demander davantage, en particulier sur le réseau routier. Il faut considérer, à tout le moins, que la région de la Montérégie est une région très vaste sur le plan géographique, et aussi, au-delà de 1 100 000 personnes, je pense que cela nécessite une plus grande compréhension et une plus grande ouverture d'esprit.

Je vous poserai la question suivante puisque, à la page 28, dans les recommandations vous dites: Nous devons avoir, obligatoirement, des points de chute ou accès à des gares sur le territoire de l'île de Montréal en termes de desserte. Cela paraît indispensable. Lors de votre présentation, vous avez effectivement évoqué le fait que le terminus centre-ville qui serait le point de chute de l'estacade puisse être ouvert aux CIT et à la STRSM. Là dessus, je pense qu'il n'y a pas de problème. De la même manière que notre purification prévoit que le terminus du centre-ville de Longueuil aurait la même vocation. Donc, davantage une vocation régionale où il y aurait une accessibilité, mais il faudra y aller. Ce n'est pas tout de mettre des clés mais il va falloir que cette tendance se prenne pour y aller. Compte tenu du fait que ce matin, on a

discuté beaucoup avec la ville de Longueuil et la STRSM aussi la possibilité que Brassard devienne un point important dans cette dispensation des services de transport collectif. Donc, c'est le début de l'estacade finalement de la voie réservée ou éventuellement d'un train léger moins coûteux qui remplacerait le métro et qui pourrait peut-être offrir les mêmes services. Est-ce que vous croyez qu'il est possible de penser qu'on puisse créer une gare intermodale à laquelle pourrait se rabattre un certain nombre de services ou de transport en commun par autobus et, de là, prendre un métro léger qui irait, lui, jusqu'au centre-ville dans les points de chute habituels, là où il y a de l'emploi et où les gens ont affaire?

M. Charbonneau (Honorius): M. le ministre, je pense bien que tout ce que vous nous suggérez me paraît bon pour autant que nous allons pouvoir, nous, les CIT, qui sommes assez éloignées des grandes commissions de transport, y participer d'une façon convenable. Je dis oui. Naturellement, il y a peut-être certaines petites restrictions, mais vous avez mentionné le train. Je sais que vous faites une étude actuellement sur la possibilité de réincarner, je dirais, le train de banlieue de Saint-Hilaire. Quand je nomme le train de banlieue de Saint-Hilaire, vous comprendrez que le dernier mot me touche un peu, mais tout de même, je ne critique pas ce qui a été fait. L'avenir de ce train qui débute par une gare intermodale, soit à Saint-Bruno, à Saint-Lambert ou à Brossard, je pense que ce serait beaucoup plus rapide de traverser le pont soit par train, soit par autobus, mais il faut faire quelque chose. Je voudrais qu'il soit bien clair que nous, les CIT, qui sommes en dehors des grandes commissions de transport puissions participer ou, au moins, avoir le droit d'utiliser ces services d'une façon convenable sans être obligées de nous agenouiller devant qui que ce soit.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'il y a une évolution assez importante de ce côté, il faut l'admettre, sur le plan de la perception du ministère et de la part de la Société de transport de la rive sud de Montréal. Ce que j'ai compris du message très clair que nous ont livré les gens de la Montérégie depuis le début de la semaine, c'est qu'ils souhaitent avoir un plan de transport pour l'ensemble de la Montérégie. Vous ne faites pas exception à ce message. Cela m'apparaît très clair.

Dans la mesure où la Montérégie souhaite avoir un plan de transport pour sa région, en parfaite harmonie avec le plan de transport de la grande région de Montréal, il va de soi que si on travaille aujourd'hui pour faire l'arrimage de l'île de Montréal et de ses banlieues nord et sud, nécessairement, sur le plan de la logique, il va en découler que les CIT de la deuxième couronne puissent faire cet arrimage au profit de l'une et

de l'autre. Si on fait la démonstration aujourd'hui que la couronne Immédiatement sud de Montréal et Montréal pourraient tirer profit de cet arrimage, on peut en conclure que à la fois la STRSM et les CIT pourraient tirer avantage d'un arrimage de la première et de la deuxième couronnes...

M. Charbonneau (Honorius): Eh bien!

M. Côté (Charlesbourg):... pour autant que tout le monde se met à table et fait finalement les compromis qui s'imposent. En ce sens, nous voulons effectivement... On n'a pas rencontré de résistance des autorités organisatrices des transports. C'est davantage d'avoir le forum. Avec l'ouverture d'esprit que tout le monde a manifestée depuis le début, je pense qu'on va en arriver à quelque chose d'intéressant.

Ce que je retiens de votre intervention - dites-moi si je suis dans l'erreur - c'est qu'il n'y a ni une fermeture totale ni une ouverture totale à ce principe d'une gare intermodale. J'ai peut-être compris que si c'était bon dans la partie ouest de la région montréalaise, c'était peut-être bon aussi un petit peu plus à l'est.

M. Charbonneau (Honorius): C'est certain que je ne vous dis pas que ce n'est pas bon. Mais vous comprendrez, M. le ministre, que j'ai toujours sur le cœur le train de banlieue. Quoique je l'aie sur le cœur et je sais... Je connais votre réponse. Je ne retire pas mes responsabilités dans la fermeture du train, je veux que ce soit clair. Mais vous comprendrez que nous allons attendre. Vous faites faire une étude, je vous en remercie.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Charbonneau (Honorius): Vous allez attendre les résultats de l'étude et, après, on ne sera plus en mesure...

M. Côté (Charlesbourg): M. Charbonneau, concernant le train de Saint-Hilaire, on fait l'étude. On s'est entendus là-dessus.

M. Charbonneau (Honorius): Ah oui.

M. Côté (Charlesbourg): On va attendre les résultats de l'étude. Mais le train de banlieue de Saint-Hilaire ne dessert pas toute la région de la Montérégie.

M. Charbonneau (Honorius): Non.

M. Côté (Charlesbourg): Il dessert une partie de la région de la Montérégie.

M. Charbonneau (Honorius): C'est exact.

M. Côté (Charlesbourg): Mais ce que je

comprends de la table des préfets, c'est tout l'ensemble de la Montérégie. En ce sens, Je me dis: Est-ce que, dans d'autres parties de la Montérégie, il y aurait un niveau d'acceptation, selon vos connaissances, assez important pour qu'on puisse envisager de faire des points de chute extrêmement importants sur la rive sud pour ceux qui pourraient emprunter un transport en commun un peu plus lourd pour donner accès au centre-ville, décongestionner les ponts et vraiment arrêter de parler de transport collectif mais se donner les moyens d'en faire?

M. Charbonneau (Honorius): Je pense qu'il est possible de regarder un temps de parcours allongé avec Brossard. Je pense que c'est très possible.

M. Côté (Charlesbourg): Comme on n'a pas beaucoup de temps, je voudrais quand même laisser mon ami Marcil vous poser les questions qu'il a à vous poser. Je sais que l'autoroute 30 est une préoccupation de tout le monde. Je n'ai pas besoin de vous donner mes couleurs. Cela fait longtemps que vous les avez eues.

M. Charbonneau (Honorius): Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vais maintenant reconnaître M. le député de Beauharnois.

M. Marcil: Merci, M. le Président. J'écoutais justement avant le dîner le député de Lévis parler de la qualité de vie dans la Montérégie. Il soulevait toujours le problème: Comment se fait-il que vous preniez le trafic lourd du boulevard Métropolitain et que vous voulez l'emmener chez vous? Vous voulez polluer un peu le milieu. Il y a une perception du milieu qui manque peut-être au député de Lévis. Le maire de Châteauguay a essayé tantôt d'élaborer un peu.

J'aimerais vous dire que le problème du boulevard Métropolitain, en termes de trafic lourd venant de l'est à l'ouest ou de l'ouest à l'est, pose un problème pour la rive sud au niveau de la route 132. Beaucoup de camionnage, au lieu d'emprunter l'autoroute 20 jusqu'au boulevard Métropolitain à cause du trafic, dévie déjà vers Côteau-du-Lac, Valleyfield sur la route 132. Lorsqu'on dévie sur la route 132, vous passez sur le boulevard Mgr-Langlois, à Valleyfield. Vous entrez sur la route 132 à Saint-Timothée qui devient une route de plus en plus urbaine. Il y a des écoles, des HLM de construits autour. Vous entrez ensuite en plein centre-ville de Beauharnois, dans celui de Maple Grove, dans celui de Châteauguay, et j'en passe. Ensuite vous faites Delson, etc., à part le trafic lourd émanant des échanges commerciaux entre le sud-ouest et l'est ou l'ouest du Québec. Donc, c'est un problème majeur. Il est certain que l'autoroute 30 ne passera pas dans la cour des gens. Je ne le pense pas. Comme le boulevard Métro-

politain, présentement, pose le problème de passer devant la fenêtre de bien des locataires, des résidents...

(16 heures)

Une voix: Des curés.

M. Marcil:... et des curés, en plus. Donc, cela pose réellement un problème de circulation. Et, en plus de désengorger le boulevard Métropolitain, ça va régler la problème de la rive sud. Je voudrais poser une question au préfet de la MRC de Beauharnois-Salaberry. Lorsque vous avez déposé votre schéma d'aménagement de territoire, vous y avez inclus le corridor de la 30, c'est-à-dire de Châteauguay, du moins la partie qui touche votre MRC, de Maple Grove jusqu'à la 20, le corridor allant sur la rive sud du canal de Beauharnois. Naturellement, vous avez procédé à des consultations dans les municipalités. L'UPA régionale a sûrement participé. Est-ce qu'elle s'est prononcée contre ce corridor?

M. Demers: Tout au cours de l'élaboration de notre schéma d'aménagement, à différentes étapes, nous avons consulté l'UPA et jamais l'UPA ne s'est opposée au corridor proposé par la MRC. Même plus, nous avons tenu sept soirées d'information dans différentes municipalités. À chacune de ces soirées d'information, l'UPA s'est présentée avec un mémoire. Encore là, en aucun cas on n'a amené des choses contre notre projet, contre le corridor proposé par la MRC Beauharnois-Salaberry.

M. Marcil: C'est important. Hier, j'écoutais le président de l'UPA. Il disait que l'UPA avait donné son accord au tronçon jusqu'à Châteauguay. Mais sur la partie de Châteauguay jusqu'à Côteau-du-Lac, elle n'avait jamais été consultée, elle n'avait jamais participé à une consultation là-dessus. Vous me dites que les gens de l'UPA régionale, du moins...

M. Demers:... les gens de l'UPA ne se sont jamais opposés.

M. Marcil:... ont participé à toutes les rencontres et ne se sont jamais opposés comme tel. Ce matin, le ministre avait proposé à la SMD la possibilité pour cet organisme - c'est un organisme de concertation pour la Montérégie qui été créé par le biais du sommet de la Montérégie - de rencontrer les gens de l'UPA régionale, d'essayer d'établir des lignes de communication concernant ce fameux tracé. Mais vous, comme préfets de cette MRC qui touche quand même une bonne partie du tracé restant à réaliser, seriez-vous intéressés à entreprendre ces démarches auprès des agriculteurs?

M. Demers: On serait sûrement très intéressés. Il s'agirait de planifier quelque chose et on serait peut-être en mesure, lors de notre prochaine rencontre du 8 février, de vous faire une

proposition concrète à cet effet.

M. Marcil: Merci, monsieur.

Le Président (M. Saint-Roch): Il reste à peu près 30 secondes, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Juste le temps de poser une question. Est-ce que dans cette reconnaissance du tracé... C'est le tracé de 1986. Dans ce cas, est-ce que l'UPA régionale avait reconnu le tracé de 1986 dans le contournement de Châteauguay?

M. Demers: Non. Le tracé de 1986, c'est Châteauguay. Le nouveau tracé qu'on avait dans notre schéma d'aménagement, c'est de l'autre côté de Châteauguay.

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

M. Garon: Merci, M. le Président. Je devrais dire que le député de Beauharnois aurait dû écouter davantage ce que je disais, puisque je n'ai spécifié aucunement le camionnage qui allait vers la Montérégie. Je parlais uniquement des 7800 véhicules de camionnage qui partent de la frontière de l'Ontario ou des États-Unis, qui passent par le boulevard Métropolitain et qui n'arrêtaient pas du tout dans la région de Montréal. Ils vont soit vers les Maritimes, soit vers Québec, soit vers la 20 ou la 40 pour aller vers d'autres régions du Québec, mais ils n'ont pas affaire du tout... Selon les enquêtes, il y en a 7800, ce qui équivaut peut-être à 20 000 petits camions. Il y a des trains routiers, etc. À mon avis, il n'y a aucun intérêt, en termes de qualité de vie, à faire transiter dans une région des camions qui n'y ont pas affaire. C'est tout simplement à ça que je me référais. Je ne me référais pas aux camions qui ont affaire là, qui en partent ou qui y vont. Ce serait imbécile de penser, même d'imaginer ne pas laisser aller ceux qui y vont ou qui en partent. Je pensais uniquement à du transit dont on a parlé. On a parlé de 7800 véhicules à moteur et, là-dedans, on parlait de trains routiers, de véhicules semblables. Je me dis: En quoi cela améliore-t-il la qualité de vie? Le député a l'air de dire qu'ils vont passer dans le bois quand ils vont passer là. Mais j'ai l'impression que c'est pas mal plus habité le long de la 30 que vis-à-vis d'autres routes qui sont plus au nord. Et pour aller prendre la 40, on sait que la 40, entre Montréal et Québec par exemple, pour ceux qui vont dans les Maritimes, et entre la 20, entre Montréal et Québec, il y a beaucoup moins de monde, beaucoup moins de villes ou de territoires habités sur la 40. C'était de ça dont je parlais tout simplement, en termes d'orientation du trafic, pour ne pas nuire au trafic qui a affaire là uniquement.

Mais ma question première est essentielle-

ment posée... Dans les trois premières lignes de votre mémoire, vous dites, à la page 2, après l'introduction: "Lors du dépôt du plan de transport du ministre Marc-Yvan Côté en août dernier, un vieux réflexe a refait surface sur la scène politique du grand Montréal. Un réflexe qu'on espérait éteint ces dernières années: celui de l'opposition entre l'île de Montréal et ses régions immédiates. À une époque pas si lointaine, ce genre de lutte était malheureusement chose courante. Les Interventions de l'État québécois en matière de planification régionale étaient souvent perçues comme étant contre Montréal, etc." Selon ce que vous dites: "Depuis dix ans, on a finalement reconnu qu'il n'existe pas nécessairement d'incompatibilité entre le développement de Montréal et celui des autres régions québécoises." Vous semblez dire dans votre mémoire que pendant une période de temps pas si lointaine, cet affrontement permanent entre les banlieues et Montréal a été interrompu et maintenant, récemment, il semble vouloir reprendre. J'aimerais savoir ce qui amène ce changement d'attitude. Pourquoi, selon vous, cet affrontement a-t-il cessé et pourquoi semble-t-il reprendre maintenant?

M. Charbonneau (Honorius): Je pense bien que ce n'est pas une cachette. La population de Montréal et des environs - je ne dis pas juste de Montréal - depuis les dix dernières années a émigré énormément sur la rive sud, sur la rive nord et ailleurs autour de l'île de Montréal. C'est bien sûr. Par contre, est-ce qu'on pourra arrêter cette hémorragie, je dirais, de gens qui sortiront de Montréal, qui viendront chez nous? Je dis non, mais je peux me tromper. Mais jusqu'à maintenant, rien ne nous prouve que je n'ai pas raison. Il y a régulièrement un nombre considérable de gens qui s'en viennent sur la rive sud ou qui s'en vont sur la rive nord, 50 milles autour de Montréal.

Par contre, nous avons fait des schémas de développement. Et ce qui me rassure, c'est ça, M. Garon. Nous avons fait la loi 125. Vous l'avez connue. C'est vous qui l'aviez mise en place, aussi bien que la loi 90. Et nous avons cette sécurité d'avoir préparé, dans chaque MRC de nos territoires, des schémas d'aménagement qui nous garantissent, comme mon collègue le disait tantôt, une sécurité, autant du côté des agriculteurs que du côté d'un développement sauvage comme d'un développement rationnel et structuré. Alors je dis que si nous continuons à nous développer selon les lois actuelles et que, lorsque nous voudrions faire changer la vocation d'un terrain ou d'un périmètre à l'intérieur d'une municipalité ou ailleurs - vous connaissez déjà toutes les exigences de la loi - ça prendra des mois et des mois et si les agriculteurs sont contre nos développements, je suis bien convaincu qu'ils réussiront à nous dire non et nous n'aurons pas la chance de mettre en place ces développements.

Cela me fait dire que le développement continuera dans l'avenir, dans nos régions. Je pense bien que ce n'est pas nous qui avons sorti les gens de Montréal, c'est Montréal qui nous les a envoyés. Je pense que les gens qui sont venus chez nous, dans nos milieux, sur la rive sud et ailleurs, ont reçu un accueil peut-être aussi chaleureux qu'il y en avait un à Montréal et je ne pense pas qu'ils soient prêts à retourner.

Par contre, il y a des problèmes. Et si nous ne mettons pas de l'avant un transport en commun efficace et rentable... Le gros problème que nous vivons, c'est celui-ci. C'est lorsque les gens ont des familles et que leurs enfants atteignent l'âge universitaire. Ces gens-là sont peut-être portés davantage à revenir vers les grandes villes ou tout près des grandes villes. Et ça, c'est un problème auquel nous devons faire face. Mais je suis convaincu, M. Garon, que nous devons continuer à travailler ensemble. Nous ne sommes pas en objection. La rive sud aussi bien que la rive nord ne s'opposent pas au développement de Montréal. Je pense qu'on lui fournit quand même une qualité de main-d'oeuvre qui dépasse de beaucoup celle qu'elle a peut-être sur son territoire. C'est encourageant, autant pour Montréal que pour la rive sud ou la rive nord, de travailler ensemble et de continuer à se développer de la façon que les citoyens le désireront. Cela ne m'inquiète pas du tout.

M. Garon: Je n'ai pas le sentiment que vous ayez vraiment répondu à mes questions, mais, en tout cas, je vais vous en poser une autre. Concernant le train de Saint-Hilaire, une étude a été remise cet été et on dit qu'on va en faire une autre. À combien d'études sommes-nous rendus concernant le train de Saint-Hilaire, d'après vous?

M. Charbonneau (Honorius): D'études?

M. Garon: Oui.

M. Charbonneau (Honorius): Ah! Je ne les compte plus. Les responsables des ministères pourront peut-être me le dire, mais il y en a eu plusieurs.

M. Garon: Combien pensez-vous qu'il en faudra pour qu'il y ait une décision à ce sujet? Je remarque...

M. Charbonneau (Honorius): Vous savez, le train de Saint-Hilaire...

M. Garon:... que vous n'avez pas l'air bien content d'avoir une nouvelle étude, mais des gens disent qu'on serait rendus à une vingtaine d'études sur le train de Saint-Hilaire.

M. Charbonneau (Honorius): Vous savez, tout dépend de quelle manière on évalue les études. Il peut y avoir des études de grande

envergure et d'autres de moindre envergure. En tout cas, le nombre m'importe peu; ce qui importe, ce sont les résultats. Je pense que nous devons quand même examiner la possibilité d'en faire une autre, une dernière. Je comprends, mais vous savez, si, il y a dix ans, on avait fait un métro de surface entre le métro de Longueuil et la gare de Longueuil et si on avait utilisé le train pour ceux qui vont au centre-ville, on aurait réglé le problème de la rive sud pour les 20 ou 25 prochaines années, avant que les commissions de transport de la rive sud et les autres commissions de transport ne se soient organisées pour transporter leurs citoyens par "bus". Aujourd'hui, c'est plus difficile et c'est ce que nous vivons.

C'est sûr que la Commission de transport de la rive sud qui a une organisation très bien structurée pour ses citoyens hésite beaucoup plus à utiliser le train de banlieue, ce qu'elle aurait probablement évité il y a dix ans ou douze ans, je ne le sais pas, mais c'est clair. Mais, si nous devons enterrer le train pour l'éternité, nous espérons que cette étude sera la dernière, mais nous y avons encore confiance. Je ne veux pas dire que le train doit partir de Saint-Hilaire. Non. Je dis que des gares de transbordement, qu'elles soient à Longueuil, à Brossard ou à Saint-Bruno, rendraient d'énormes services à la collectivité de nos régions.

M. Garon: Une étude demeure la dernière jusqu'à ce qu'elle devienne l'avant-dernière. Ha, ha, ha!

M. Charbonneau (Honorius): Vous savez...

M. Garon: Il semble que celle de cet été n'aura pas été la dernière longtemps, celle qui a été remise cet été.

Concernant le transport en commun, on se demande s'il y a un consensus sur la rive sud concernant les infrastructures. Ce matin, la Société de transport de la rive sud de Montréal nous a dit avoir des réserves concernant l'estacade. Vous semblez l'appuyer. On a également parlé récemment d'un métro pour aller sur la rive sud. Vous avez également émis vos réserves concernant le train de banlieue de Châteauguay. Où en est le consensus vis-à-vis de ces différents équipements chez vous?

M. Charbonneau (Honorius): Je pense que, sur les principes, nous acceptons très grandement le consensus. Sur la pratique, la mise en place, nous avons certaines inquiétudes. Quant au plan de transport, nous sommes d'accord; pour ce qui est des modalités, il y en a certaines que nous voudrions voir changer.

M. Garon: Oui, mais l'application se fait sur les modalités.

M. Charbonneau (Honorius): Bien...

M. Garon: Habituellement, tout le monde est d'accord sur le principe de la vertu, mais c'est la pratique de la vertu qui pose des problèmes.

M. Charbonneau (Honorius): C'est sûr.

M. Garon: Là, vous nous dites que vous êtes d'accord avec le plan, mais que, sur les modalités, vous n'êtes pas sûr. Mais l'application concrète se fait sur les modalités.

M. Charbonneau (Honorius): Vous savez, M. Garon, on est des administrateurs. Comme maires, nous sommes des administrateurs, tout comme vous êtes des administrateurs du gouvernement du Québec.

M. Garon: Non, on n'est pas au gouvernement là.
(16 h 15)

M. Charbonneau (Honorius): Non, non, mais comme citoyens au moins. Vous savez, je pense que les administrateurs se doivent d'être favorables aux objectifs, c'est sûr. Mais il faudra quand même regarder les coûts, c'est bien clair. Nous ne pouvons pas payer ce que nous n'avons pas les moyens de payer, mais nous sommes prêts, par exemple, à faire des efforts pour autant que nous aurons des services qui seront comparables à ce qu'on exigera de nous comme paiement, pour autant que ça ne dépasse pas les possibilités des citoyens.

M. Garon: Sur ces paroles pleines de sagesse, je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Lévis. Je tiendrais à remercier la Table de concertation des préfets de la Montérégie pour son apport aux travaux de cette commission. Je vous souhaite une bonne fin de semaine et un bon voyage de retour.

M. Charbonneau (Honorius): Merci, M. le Président; merci, M. le ministre.

Le Président (M. Saint-Roch): Je demanderais maintenant à la Société pour le progrès de la Montérégie de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

Permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue aux travaux de cette commission. Je demanderais maintenant au porte-parole de bien vouloir s'identifier ainsi que la personne qui l'accompagne.

Société pour le progrès de la Montérégie

M. Cantin (Jean): M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. les membres de la commission, mon nom est Jean Cantin, je suis président de la Société pour le progrès de la Montérégie. Je suis accompagné du directeur

général de cette société, M. Éric Vidal.

À titre d'information, la Société pour le progrès de la Montérégie est un organisme sans but lucratif créé il y a bientôt 25 ans et qui regroupe des citoyens, des entreprises, des agents socio-économiques oeuvrant pour l'avancement de la Montérégie.

En tout premier lieu, qu'il me soit permis de rappeler aux membres de cette commission que lors de la tenue de la commission parlementaire en août 1987, notre société avait transmis dans son mémoire trois propositions importantes, soit l'aménagement de l'estacade et d'un tunnel le reliant à Brossard depuis la digue de la voie maritime, ensuite, l'installation d'un train de banlieue depuis Châteauguay jusqu'à la gare Windsor et, enfin, la rénovation du train de banlieue de Saint-Hilaire.

Puisque des propositions précises en ce sens ont été préconisées dans le plan d'action du ministre publié en août 1988, nous ne pouvons que nous réjouir que ce plan donne ainsi une réponse adéquate à court terme au problème important et urgent de la liaison interrive. Nous sommes heureux de pouvoir à nouveau apporter notre contribution à la présente commission parlementaire sur les projets de développement proposés dans le plan d'action du ministre des Transports.

Au cours du mois de décembre 1988, nous avons sollicité des commentaires sur les projets de développement du plan d'action auprès des organismes de regroupement dans les secteurs socio-économiques et auprès de certaines grandes entreprises établies en Montérégie. Au cours de ma présentation, j'aurai l'occasion de vous citer certains de ces commentaires.

La problématique du transport en Montérégie est caractérisée par la mise en place au cours des 30 dernières années de grands axes autoroutiers et la construction du métro qui ont suscité des développements importants, notamment dans la sous-région rive sud. Par comparaison, d'autres secteurs de la Montérégie moins favorisés par de telles implantations se sont développés moins rapidement. Aujourd'hui, la Montérégie est un territoire autonome. Elle constitue une partie importante de la grande région de Montréal et maintient avec le centre de celle-ci des relations privilégiées.

Quant aux besoins actuels de déplacements dans la Montérégie, ceux-ci peuvent être classés en trois groupes: d'abord, les déplacements à caractère local, plus souvent à l'intérieur d'une municipalité, pour divers motifs, soit l'éducation, le magasinage, les services. Puis, les liaisons entre la sous-région rive sud de la Montérégie et le centre-ville de Montréal, principalement pour des déplacements domicile-travail. Là-dessus, on estime à 37 000 par jour pour la sous-région rive sud et à 52 000 pour toute la Montérégie le nombre de ces déplacements. En général, plus de 60 % de ces déplacements sont effectués par transport en commun dont le taux d'utilisation

en période de pointe peut atteindre 80 %. Enfin, il y a les déplacements intrarégionaux entre divers points de la Montérégie et les principaux centres régionaux de commerce ainsi que de services et d'emplois.

Les données de l'enquête de 1987 de la STCUM sur ces déplacements viennent tout juste d'être publiées et devront être analysées puisqu'elles ne couvrent pas tout le territoire de la Montérégie. Des enquêtes complémentaires seraient nécessaires. Une autonomie bien ordonnée pour notre territoire commande, selon nous, une étude régionale faite par et pour la Montérégie et non par la STCUM.

Les traversées routières et autoroutières du Saint-Laurent qui doivent desservir certains de ces déplacements sont aujourd'hui toutes congestionnées et ont atteint ou dépassé leur limite de capacité. Elles sont peu sécuritaires et vulnérables. Si l'on tente d'esquisser l'évolution prévisible du développement de la Montérégie, ses réseaux et services de transport au cours des dix, quinze, vingt prochaines années, un certain nombre de facteurs doit, selon nous, être pris en considération. D'abord, l'importance des liaisons intrarégionales. La Montérégie étant devenue un territoire plus autonome à bien des égards, dont celui de l'emploi, les déplacements intrarégionaux vont devenir de plus en plus importants. Pour favoriser le développement de la Montérégie et maintenir son autonomie, il faudra donc favoriser le développement de très bons liens intrarégionaux pour la desserte de ces déplacements.

Puis, il y a l'importance du lien avec le centre-ville de Montréal. Malgré l'importance accrue que prendront les déplacements intrarégionaux, le maintien et le développement d'excellents liens avec Montréal et son centre-ville en particulier demeurent cruciaux pour le développement de la Montérégie. En fait, compte tenu du développement de l'emploi en Montérégie, on assistera à l'émergence de déplacements domicile-travail de Montréal vers la sous-région rive sud et d'autres secteurs de la Montérégie. Pour les liaisons avec le centre-ville de Montréal, le transport en commun, qui occupe aujourd'hui une place prépondérante, demeurera important. Nul doute que les deux principaux axes de transport en commun tels le tunnel de la ligne 4 du métro et la voie réservée sur le pont Champlain qui, pour nous, est le site propre sur l'estacade qui la remplacera éventuellement, demeureront primordiaux: ce sont ces deux axes de transport qui peuvent desservir le mieux un territoire que leur présence même a structuré.

Actuellement, la Montérégie est, géographiquement, un peu en marge des principaux courants d'échanges commerciaux et autres dans l'Est du Canada, notamment entre les Maritimes, l'Est du Québec et l'Ontario; ces échanges doivent aujourd'hui transiter par Montréal. Le prolongement de l'autoroute 30 qui deviendra, pour ces courants de trafic, une voie de contournement de Montréal placera la Montérégie au

cœur même de ces échanges. De surcroît, le prolongement de l'autoroute 30 allégera le réseau autoroutier vieillissant de l'île de Montréal qui nécessitera de plus en plus de travaux d'entretien et de réfection. Le libre-change et les besoins accrus de transport qu'il entraînera accentueront le rôle de plaque tournante que joue la Montérégie, stratégiquement placée entre Montréal et les réseaux autoroutiers américains. Pour que les développements escomptés se produisent effectivement et que tous les bénéfices espérés se réalisent, une planification globale des réseaux de service de transport est nécessaire. D'ailleurs, la Montérégie elle-même devrait préparer un tel plan de transport plus détaillé sur son territoire et mieux axé sur ses besoins de déplacements propres. Ce plan de transport et le plan d'action régional du ministère pourraient et devraient être harmonisés.

Passons maintenant à nos commentaires sur certaines propositions contenues dans le plan d'action du ministre. En conformité avec l'invitation qui nous a été faite, nos commentaires sont concentrés sur les propositions identifiées dans le plan d'action comme des projets de développement routier ou de transport collectif. D'abord, pour ce qui est du routier, lorsqu'on examine un plan du territoire de la Montérégie, on constate la présence d'un grand nombre d'axes routiers majeurs et autoroutiers. La première impression en est donc que cette région est bien dotée à cet égard. Lorsqu'on approfondit légèrement l'analyse, toutefois, on constate que ces grands axes autoroutiers n'ont pas pour objectif de desservir la Montérégie mais bien de relier Montréal à certaines villes éloignées. Par exemple, Québec pour l'autoroute 20 et Sherbrooke pour l'autoroute 10.

La problématique particulière du transport routier de la Montérégie est donc celle d'une région autonome importante qui n'est pas vraiment desservie par un réseau autoroutier conçu à cette fin. À cet égard, la comparaison de la Montérégie avec l'agglomération de Québec, par exemple, est fort révélatrice. Voilà deux régions dont la population et la superficie du territoire sont comparables: l'une - Québec - est traversée et desservie par de nombreuses autoroutes à vocation principalement sinon exclusivement régionale tandis que l'autre - la Montérégie - est simplement traversée par des autoroutes à vocation interurbaine qui ne la desservent qu'incidemment et marginalement. Le prolongement de l'autoroute 30, projet proposé dans le plan d'action, constitue bien un projet de développement sur lequel il y a un consensus parmi tous les intervenants de la Montérégie.

La Société pour le progrès de la Montérégie est non seulement entièrement d'accord avec tous ces intervenants qui souhaitent que cette autoroute soit prolongée, mais elle désire recommander au ministre et aux membres de cette commission que, premièrement, l'échéancier proposé pour compléter la construction de

l'autoroute 30 soit comprimé et que l'on entreprenne la réalisation de ce projet dans les plus brefs délais; qu'une entente soit conclue avec le gouvernement fédéral, pendant le mandat actuel du Parti conservateur, relativement au financement partagé des traversées du Saint-Laurent et de la voie maritime dans les secteurs de Beauharnois et de Valleyfield et, finalement, que l'on cesse d'étudier de nouveaux tracés, notamment dans les environs de Valleyfield, et que l'on procède à la construction de l'autoroute selon le tracé qui semble rallier l'appui de la majorité des intervenants sans présenter d'inconvénients majeurs.

Quant aux opinions actuellement véhiculées sur les désavantages d'une métropole aux prises avec son étalement urbain, nous croyons inutile d'entreprendre un autre débat sur les libertés individuelles. Lorsque vient le temps pour des individus, des couples, d'accéder à la propriété et de choisir un endroit qui correspond à la qualité de vie recherchée, et selon une taxation foncière abordable, c'est leur droit propre et individuel d'effectuer ce choix. À titre d'exemple, pour une résidence d'une valeur égale, la majorité des municipalités de notre territoire auront une taxation foncière inférieure d'au moins 50 % à celle du quartier de Rivière-des-Prairies. On a bien noté d'ailleurs, hier, que le maire de Montréal mentionnait devant vous tous qu'il ne considérerait pas comme de l'étalement les villes de Laval et de la rive sud. Alors on se pose des questions. Qu'est-ce que l'étalement pour Montréal finalement? Est-ce que cela commence à Boucherville, est-ce que cela arrête à Laprairie, est-ce que Saint-Hubert est compris? On pourrait peut-être fournir au maire Doré la liste des 225 municipalités de Montréal, et lui demander de cocher celles qui font partie de l'étalement.

L'appui à la réalisation de l'autoroute 30 provient de tous les milieux en Montérégie. Permettez-moi de citer, à titre d'exemple, la Fédération de l'UPA de Saint-Jean de Valleyfield, qui nous déclarait, à la suite du sondage que nous avons effectué en décembre 1988, et dans une lettre qui nous est parvenue le 18 janvier 1989, ce qui suit: "Nous sommes en accord avec le prolongement de l'autoroute 30, laquelle est nécessaire au développement économique et touristique du sud ouest. La 30 constitue un lien interrégional vital pour la Montérégie". Non seulement la Fédération de l'UPA de Saint-Jean de Valleyfield nous l'a-t-elle mentionné, mais plusieurs autres. L'Association touristique régionale de Montérégie, à la suite du même sondage, nous déclare également que le prolongement de l'autoroute 30 aura le grand avantage de relier la sous-région du sud ouest au réseau montréalais, et ainsi permettre une voie d'accès supplémentaire aux touristes ontariens et américains en direction du Québec.

Quant au doublement du pont Mercier, c'est un projet qui peut présenter certains bénéfices, mais ces bénéfices seront sans doute hors de

proportion avec des coûts de construction importants. Pour cette raison, nous recommandons que ce projet soit reporté à plus tard. Globalement, les solutions du plan d'action, dans son volet du transport routier, répond aux objectifs initiaux de conservation des acquis, mais nous croyons que les effets thérapeutiques ne seront que de très courte durée ou contribueront à accroître encore les problèmes que nous connaissons aujourd'hui.

C'est le cas, par exemple, de l'élargissement de l'autoroute 20, sur la rive sud, entre le boulevard de Mortagne et l'autoroute 30. Selon nous, cet élargissement aura simplement pour effet d'inciter un plus grand nombre d'automobilistes à utiliser un axe routier majeur, dont la capacité n'est aucunement augmentée, puisqu'elle est contrôlée par celle du pont-tunnel qui n'est pas élargi. Ce qui pourrait donc entraîner une congestion accrue et des risques de collision plus nombreux. De plus, nous croyons que le plan d'action a fait certains oublis. Nous sommes étonnés, par exemple, que le plan d'action ne fasse aucunement mention du prolongement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean et l'interstate" américaine, la 89.

Nous croyons également que le plan d'action aurait pu traiter de certaines mesures reliées à la gestion de la demande du transport, comme la mise en place d'horaires flexibles ou variables. Nous avons fait état dans notre lettre du 18 avril 1988 au ministre des nombreux avantages d'une telle mesure et d'expériences en ce sens aux États-Unis, notamment à Pleasantville, en Californie, là où l'imposition d'horaires flexibles aux petites entreprises par voie de réglementation municipale a réduit l'affluence aux heures de pointe de 15 % après la première année et de 45 % en trois ans. Plus près de nous, la firme Pratt & Whitney, qui siège au conseil d'administration de notre société, exploite avec succès depuis 14 ans maintenant des horaires flexibles à son usine de Longueuil. Cette approche est également favorisée par la Confédération des syndicats nationaux, dont un représentant siège également dans notre conseil. Transposée à la région de Montréal, l'adoption d'horaires flexibles aurait un effet bénéfique sur la circulation automobile et rendrait le transport en commun plus attrayant. Nous recommandons donc que le ministre et les membres de cette commission considèrent sérieusement cette mesure et donnent l'exemple par une application à l'essai dans la fonction publique, en collaboration avec la ville de Montréal et les syndicats concernés. À ce sujet également, on a pu entendre la Chambre de commerce de Montréal qui, devant vous, vous mentionnait hier qu'elle était d'accord pour inciter ses membres à la mise en place d'horaires flexibles. Possiblement qu'il y aurait lieu d'assister à une concertation, à ce niveau.

(16 h 30)

Enfin, il y a des questions qui demeurent sans réponse, selon nous, dans le plan, et c'est

surtout à long terme. Par exemple, quels seront les principaux pôles de développement et centres d'attraction de la région de Montréal, en 1995, en l'an 2000, en l'an 2010? Comment le réseau autoroutier actuel est-il projeté? **Desservira-t-il et favorisera-t-il** ce développement souhaité?

Abordons maintenant les projets de transport collectif. Trois projets de développement proposés dans le plan d'action font l'objet de commentaires de notre part, soit le train de banlieue de Châteauguay, l'aménagement d'un site propre pour autobus sur l'estacade, et le prolongement de la voie réservée pour autobus aux approches du pont Honoré-Mercier.

Pour le train de banlieue de Châteauguay, la société considère qu'un tel service, bien intégré aux services locaux d'autobus, satisfait très bien les critères énoncés dans notre mémoire. Le service envisagé offrirait une alternative rapide et confortable à l'utilisation de l'autobus en éliminant un changement de mode, et à l'automobile, en étant exempt des effets de la congestion. Ce service serait donc attrayant et incitatif.

Toutefois, parmi les réactions sectorielles à ce projet, la société a noté que divers intervenants locaux consultés ont exprimé certaines inquiétudes sur l'achalandage éventuel d'un tel service, son financement par les collectivités locales et la localisation des stations. La société recommande au ministre et aux membres de cette commission que ce projet important, même sur une base expérimentale, soit maintenu au plan d'action; que soient également entreprises et réalisées rapidement les études complémentaires nécessaires pour répondre aux questions qui préoccupent ces intervenants; finalement, que la conception de ce projet soit éventuellement ajustée, si nécessaire, en fonction des résultats de ces études complémentaires et que le projet soit entrepris.

Quant à l'aménagement d'un site propre sur l'estacade, voilà encore un projet de développement du réseau de transport qui crée l'unanimité parmi les intervenants consultés par notre société dans la préparation de son mémoire. Ce projet, il faut bien le noter, n'est vraiment pas un projet de développement du réseau de transport en commun, c'est plutôt un projet qui vise à conserver les acquis, en l'occurrence le service de la voie réservée sur le pont Champlain, et de ce fait, il devrait être considéré, au sens du plan d'action, comme un élément de conservation des équipements.

En conséquence, la société recommande au ministre et aux membres de cette commission que la construction du site propre pour autobus sur l'estacade, comportant un tunnel sous la voie maritime, soit entreprise dans les plus brefs délais; que pour préserver l'avenir et éventuellement favoriser encore davantage le développement du transport en commun, l'ensemble de ce système, et en particulier le tunnel sous la voie maritime, soit conçu pour pouvoir être, au fur et

à mesure de la croissance du trafic, utilisé par d'autres technologies que les autobus conventionnels et articulés. Dans le contexte de la construction du site propre sur l'estacade, et dans la mesure où sa faisabilité technique et **institutionnelle** peut être vérifiée, on pourrait considérer, à titre expérimental, le projet **Braut** et Perron d'une desserte des secteurs de **Saint-Constant** et Sainte-Catherine par un service d'autobus exploité sur la digue de la voie maritime, entre Sainte-Catherine et l'estacade.

Pour la voie réservée aux approches du pont Mercier, qui constitue, selon nous, une amélioration locale susceptible d'apporter un soulagement ponctuel à certains problèmes de transport en commun, elle devrait être considérée simplement comme un élément de conservation des équipements, non un projet de développement.

Les réflexions de notre société relativement aux considérations à moyen et à long terme sur le développement du transport en commun en Montérégie s'articulent autour des thèmes suivants: l'absence d'une vision d'ensemble, un nombre restreint d'axes majeurs de desserte, le train de banlieue de Saint-Hilaire, un métro léger de surface, ainsi qu'une solution intérimaire innovatrice.

Dans le cas du transport routier, notre société est un peu déçue de l'absence d'une vision d'ensemble de l'avenir à moyen et à long terme dans le plan d'action du ministre. Dans un avenir prévisible à court terme, la ligne 4 du métro et le site propre sur l'estacade constitueront les deux principaux axes de transport en commun pour la desserte de la Montérégie. **Il** ne faut pas croire, cependant, que ces deux seuls axes suffisent à la desserte du territoire de la Montérégie et peuvent, à eux seuls, favoriser son développement. Le train de banlieue de Châteauguay, par exemple, desservira une partie de la Montérégie que les deux axes principaux précités ne pourraient desservir adéquatement.

il en va de même, selon nous, de la ligne de train de banlieue de Saint-Hilaire. Même si elle est présentée dans le plan d'action comme une alternative à la construction d'un site propre aux autobus sur l'estacade, cette ligne n'en est pas une, ne peut pas en être une et ne doit pas être considérée comme telle. En fait, cette ligne desservirait un territoire différent, c'est-à-dire Saint-Lambert, certaines parties de Saint-Hubert, Saint-Bruno et des municipalités plus éloignées comme Saint-Basile, **Beloeil** et Saint-Hilaire.

C'est pourquoi notre société recommande au ministre et aux membres de la commission de préserver l'avenir et de ne pas entreprendre d'intervention qui rendrait impossible ou impraticable la mise en place future d'un service de banlieue sur cette ligne. Dans cet axe comme dans tout autre, la mise en place éventuelle d'un service de bonne qualité attirera une clientèle importante.

À long terme, la meilleure **desserte** de

transport en commun de la **Montréal** pourra sans doute être réalisée au moyen du métro léger de surface, le long du tracé en forme de boucle dont il a souvent été question dans les études antérieures du ministère des Transports. Ce système desservirait les deux principaux axes de transport en commun du territoire et offrirait aussi dans l'axe du boulevard Taschereau, ou le long d'un autre tracé éventuellement jugé préférable, un axe de grande capacité pour la desserte des déplacements intrarégionaux. Pour le moment, le coût d'un tel système, qui se situe aux environs de 400 000 000 \$, le place à l'extérieur de l'enveloppe budgétaire énoncée par le ministre dans son plan d'action. À long terme toutefois, la situation devra être évaluée en fonction de l'accroissement du nombre de déplacements et de la nécessité de maintenir une très bonne qualité de service du transport en commun en **Montréal**. À ce sujet, notre société demande au ministre et aux membres de cette commission de préserver l'avenir en s'assurant que la conception du tunnel sous la voie maritime et la conception générale du site propre sur l'estacade permettent son utilisation éventuelle pour l'une ou l'autre de ces technologies.

Nous croyons qu'il y a lieu d'envisager dans la perspective du développement continu du transport en commun, une solution intérimaire innovatrice pour le moyen terme. Cette solution consiste à exploiter, toujours sur les mêmes tracés que je viens tout juste d'énoncer, des véhicules réversibles à double propulsion, c'est-à-dire électriques et diesel, pouvant être exploités en mode guidé, comme des métros, et en mode conventionnel, comme des autobus.

Une telle solution présenterait trois avantages spécifiques pour la desserte de la sous-région rive sud de la **Montréal**:

1° L'exploitation en mode guidé préviendrait les collisions dans le tunnel sous la voie maritime et permettrait aux véhicules de circuler à vitesse plus élevée en toute sécurité sur l'estacade même, quelles que soient les conditions **météorologiques**;

2° L'exploitation en mode guidé en remplacement du métro dans le tunnel de la ligne 4 permettrait d'éliminer un changement de mode à la station de métro Longueuil. En effet, plus de 50 % des utilisateurs de la ligne 4 doivent effectuer deux changements de mode pour se rendre à leur destination finale, aux environs du centre-ville de Montréal. Cela ne peut certainement pas être considéré comme une qualité de service exemplaire quand on songe que, selon plusieurs enquêtes, le changement de mode est ce que les utilisateurs du transport en commun trouvent le plus pénible;

3° L'exploitation en mode manuel partout ailleurs permettrait d'adapter précisément les lignes de desserte à la demande et de réduire très sensiblement les coûts de construction.

L'exploitation de cette technologie nouvelle, mais relativement simple et économique, puis-

qu'elle **nécessite** des infrastructures limitées aux secteurs névralgiques, constituerait un projet de développement fort intéressant pour la **Montréal**. Le coût de ce moyen de transport représenterait de 40 % à 50 % du coût d'un SLR. En effet, cette technologie existe déjà mais elle devrait être adaptée aux exigences spécifiques du service envisagé. La même technologie pourrait éventuellement être implantée ailleurs dans la région de Montréal et au Québec.

En conclusion, le plan d'action actuel s'avère une réponse adéquate et réactive à l'inaction des quinze dernières années en matière de transport. Si choisir, c'est sacrifier, sacrifier, c'est prioriser. C'est pourquoi, selon nous, une seconde commission parlementaire s'imposait. Nous souhaitons que votre réponse donne lieu à un plan proactif qui trace une voie pour l'avenir.

En terminant, nous remercions le ministre et les membres de cette commission de nous avoir offert l'occasion d'y participer. Nous espérons que nos recommandations seront retenues et que leur contenu sera approfondi pour que la population de la **Montréal**, dont les différents représentants ont fait preuve d'une grande concertation, retire le maximum de bénéfices des interventions du ministère des Transports sur son territoire. Merci.

Le Président (M. **Saint-Roch**): Je vous remercie. Il reste maintenant 18 minutes à chacune des formations politiques. Je vais maintenant reconnaître M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. C'est un tour d'horizon assez vaste de la problématique du transport et de la problématique économique aussi, je pense, de la région de la **Montréal** que vous nous avez tracé. J'ai particulièrement apprécié la lecture de la lettre de l'UPA régionale concernant l'autoroute 30. Si jamais vous aviez l'amabilité de m'en laisser une copie, cela pourrait être utile pour les prochains jours. Quant au tracé, il **m'apparaît** très évident de clarifier à nouveau que, le 8 février prochain, le tracé sera orienté de façon définitive quant au choix du ministère. Et, quant à moi, le tracé va respecter la volonté de ce que le milieu a toujours dit, soit emprunter la voie du canal et, par la suite, emprunter le pont que le fédéral s'est engagé à construire. C'est toujours dans cette optique que cela devenait possible de construire une autoroute. Le tracé passant par le tunnel de Beauharnois n'était plus une autoroute, cela devenait tout au plus une belle route de connection interrégionale.

Vous avez parlé abondamment des axes du réseau routier qui ont davantage été faits en fonction de Montréal que de la **Montréal** elle-même. Vous avez donné comme exemple la 20. Vous avez donné comme exemple la 10. Et, dans les revendications, comme cela a été le cas antérieurement des représentants de la **Montréal**, vous semblez insister sur la 35. Vous évoquez le

fait que la 35 desservirait peut-être mieux les intérêts de la Montérégie, si j'ai bien compris, puisqu'elle va aux États-Unis et que votre base d'argumentation était: Ce qu'on connaît maintenant - la 20, la 10 - desservait mieux Montréal que la Montérégie. Si on faisait la 35, dites-moi comment elle pourrait davantage desservir la Montérégie que Montréal, si c'est le cas.

M. Cantin: Sans doute qu'elle desservirait Montréal. Maintenant, dans le contexte de libre-échange que l'on connaît, nous avons la même revendication pour la 35 que pour la 30. Par exemple, on a appelé la 30 le bouclage essentiel au libre-échange. On a justement demandé aux différents paliers de gouvernement de mettre l'argent où étaient leurs maux, sur le libre-échange. Et c'est ce que vous êtes en train de faire dans le cas de la 30. Pour ce qui est de la 35, cela nous donne accès à un autre marché qui, éventuellement, va devenir essentiel. D'ailleurs, c'est une volonté de ce milieu de pouvoir avoir accès à l'autoroute 89 du Vermont sans complication. Surtout que, comme mon prédécesseur vous l'a mentionné, les plans du ministère sont prêts et les expropriations sont faites. Il reste juste à passer aux actes.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, les plans sont prêts et il reste juste à passer aux actes, mais on doit faire un certain nombre de choix. Qu'est-ce que la 35 ajouterait de plus que ce que peuvent vous offrir ultimement la 10, parce qu'elle finit par aboutir aux États-Unis, elle aussi, et la 30? Compte tenu des sommes nécessaires, expliquez-moi ce qu'elle vous donnerait de plus que ce que peut vous offrir la 10 ou la 30, dans la mesure où les deux sont construites.

M. Cantin: On s'est fait passer la remarque par des camionneurs qui préfèrent l'autoroute 89 à l'autoroute - j'ignore le numéro - du côté de New York, l'autoroute 93 ou 95. En fait, il y a une question de limite de vitesse. Vous savez, c'est 50 milles à l'heure du côté de New York et 60 du côté du Vermont. Il y a également les dessertes en camionnage du côté de Boston; donc, on préfère passer par le Vermont que par l'État de New York. Si on avait un choix à faire, bien sûr, la 30 est plus importante et même plus urgente que la 35, mais on veut que, dans une vision d'ensemble, on n'oublie pas l'autoroute 35.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, je ne vous martyriserai pas au point de vous faire choisir entre la 30 et la 35, je pense que le choix est assez clair. Tel que vous nous l'expliquez, surtout en ce qui a trait à la limite de vitesse, 50 par rapport à 60, je comprends que la 35 servirait davantage aux camions qui passent. Ils passent dans la cour, mais ils n'y laisseraient pas nécessairement quelque chose. Vous avez dit que la 30 serait un axe non seulement de

contournement mais aussi un axe de **développement**. Est-ce que la 35 pourrait **faire la même** chose sur le plan régional?
(16 h 45)

M. Cantin: La 35 est **essentiellement** notre lien avec les États-Unis, tandis que la 30 c'est avec l'Ontario, c'est pour l'Est du Québec, c'est pour les Maritimes. Elles ont assurément des fonctions différentes. Mais dans un contexte, encore une fois, de libre-échange, je crois qu'il va falloir donner tous les moyens aux entreprises de notre côté de pouvoir exercer cette liberté.

M. Côté (Charlesbourg): Deuxième élément qui m'accroche, parce qu'il faut toujours essayer d'être un peu novateur dans la présentation des mémoires, quand on parle d'une région et que tout le monde la connaît bien comme vous la connaissez, on aborde les mêmes sujets. Donc, autant que possible, laissons ceux qui ont déjà été abordés.

Vous arrivez avec un élément novateur par rapport à ce qu'on a entendu jusqu'à maintenant avec le changement de mode. On a parlé de train de banlieue, on a parlé de SLR, on a parlé de métro, on a parlé d'autobus. Vous nous parlez d'un nouveau mode qui serait de 40 % à 50 % moins cher que le SLR qui lui-même est déjà trois fois moins cher que le métro. Pour moi, on va finir par faire du transport **et** ça ne nous coûtera rien tantôt. Dites-moi où cette expérience-là est vécue au moment où l'on se **parle**. Et si c'est électrique - bon, c'est clair qu'il y a de l'électricité l'hiver comme l'été - est-ce que cela a besoin d'être abrité ou si ça peut être en surface? J'aimerais peut-être que vous explicitiez davantage ce mode et où il a été expérimenté.

M. Cantin: Ce que l'on connaît de ce moyen de transport, c'est un peu comme des autobus transformés pouvant se déplacer sur **rail**. Il existe actuellement trois manufacturiers de ce modèle-là à travers le monde, dont un qui est québécois, qui seront sûrement disposés à exposer cette technologie. À ma connaissance, il y a un manufacturier allemand également. Il est sûrement en service en Allemagne. Nous savons également qu'une expérience aurait été faite et aurait été concluante. Je crois que c'est à Winnipeg. Ce serait à vérifier. Je pourrais obtenir plus de précisions sur ces différentes expériences et les rendre disponibles pour le ministère. Quand on dit que c'est de 40 % à 50 % meilleur marché, c'est que le métro léger avait d'ailleurs été une de nos propositions lors de la première commission. On avait dit que dans une vision à long terme, on voyait justement ce bouclage et sous forme de SLR. On se réjouit donc que vous ayez retenu cette idée-là pour le futur. Maintenant, cette nouvelle technologie, qui semble tout à fait adéquate, a été portée à notre connaissance.

M. Côté (Charlesbourg): On pourrait peut-

ôtre rester en contact pour échanger des Informations. Cela me paraît, à tout le moins, ne pas être négligeable comme piste. Il s'agit de regarder. Je sais qu'on en a de partout. En Australie, effectivement, il y a des modes un peu différents; par contre, il n'y a pas de neige alors qu'ici, on en a. Je pense qu'il s'agira de rester en contact. Je sais que mon collègue, M. Marcil, a des questions précises à vous poser. Je vous remets entre ses mains.

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

M. Marcil: Quand vous parlez Justement de cette nouvelle technologie, vous dites qu'il y a un fabricant québécois?

M. Cantin: Oui.

M. Marcil: Lequel?

M. Cantin: Il s'agit de Bombardier.

M. Mardi: Bombardier fabrique ça?

M. Cantin: Oui, via sa filiale belge.

M. Côté (Charlesbourg): Je sais un peu plus maintenant ce à quoi vous faites allusion. Effectivement, la ville de Québec est revenue de Belgique avec une proposition comme celle-là où il y a une mobilité, une autonomie et une dépendance à la fois de ce moyen de transport, selon les situations. Mais, de ce que J'ai compris, pour Bombardier, c'est une association très récente avec la firme belge. Très, très récente.

M. Cantin: Je crois que ça fait près d'un an.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Vous n'avez pas besoin de m'envoyer d'information, maintenant, je suis raccroché sur le mode. Mais Je ne suis pas sûr qu'il y ait des économies de coûts de 40 % à 50 % par rapport au SLR. On va le fouiller. Vas-y.

M. Marcil: Vous avez parlé tantôt d'une lettre de l'UPA. Est-ce que vous l'avez avec vous? Est-ce qu'on pourrait en faire des photocopies?

M. Cantin: Oui, bien sûr.

M. Marcil: Vous êtes bien aimable. Si vous voulez nous la laisser. Est-ce qu'on pourrait... Je ne demande pas que ce soit un dépôt, M. le député de...

Une voix: De la collaboration.

M. Marcil: Seulement ça.

Dans votre mémoire, vous avez également

parlé du tracé de 1986, en ce qui concerne le secteur du sud-ouest. Est-ce que vous y incluez aussi Châteauguay? Le tracé de 1986 de Châteauguay ou le dernier proposé en 1988? Lorsque vous parlez du tracé de 1986, disons de Châteauguay à Vailefield, est-ce celui dont Je parlais tantôt sur la rive sud du canal de Beauharnois?

M. Cantin: C'est exactement celui-là, c'est-à-dire depuis Châteauguay jusqu'à Vailefield, et c'est le tracé qui a fait également, à notre connaissance, l'unanimité des MRC concernées, soit la MPC Roussilion, la MRC Beauharnois-Vailefield ainsi que Vaudreuil-Soulanges. Il s'agit du tracé dont ont convenu en 1986 les trois MRC dont le territoire est affecté.

M. Marcil: Cela inclut également le tracé de 1986 de Châteauguay. Est-ce exact?

M. Cantin: Oui.

M. Marcil: D'accord. Dans votre mémoire, vous n'avez pas abordé la problématique... Naturellement, vous êtes un organisme de la Montérégie et vous travaillez davantage à ce chapitre-là. Pour ce qui est du plan de transport, j'aurais aimé connaître votre opinion sur l'impact du développement ou de la réalisation en totalité de l'autoroute 30 versus le boulevard Métropolitain, parce qu'on parle de circulation lourde sur le boulevard Métropolitain. Le député de Lévis mentionnait tantôt 7800 camions, ce qui pourrait représenter quelque 20 000 véhicules venant de l'Ontario, allant vers l'est ou vice versa. On sait que, de ce nombre-là, un certain pourcentage dévie déjà par la 132, ne voulant pas utiliser le boulevard Métropolitain à cause de la circulation. Quel pourrait être l'impact?

Vous avez parlé davantage de l'axe est-ouest de la 30 comme d'un outil de développement économique, un lien supramontérégien qui n'existe pas actuellement. Pour bien des gens de la rive sud, pour se connecter avec la rive sud, si je prends notre cas, on est souvent obligés de passer par la rive nord, par Montréal; c'est plus court de passer par Montréal, de partir du sud-ouest de la Montérégie pour se rendre à Longueuil que d'emprunter la 132. C'est un problème majeur. On est obligés de passer dans deux ou trois régions pour y arriver. Mais comment voyez-vous l'impact, non seulement en termes d'axe économique, mais comparativement à la fluidité de la circulation qui emprunte le boulevard Métropolitain?

M. Cantin: C'est nous qui avons dénoncé, lors de la première commission parlementaire, l'état non sécuritaire de la voie réservée aux autobus sur le pont Champlain. On ne voulait pas être prophète de malheur, mais on se souviendra que, un mois après cette commission-là, un accident fatal faisait trois morts, justement sur la voie réservée.

À l'époque également, la circulation qui transite par Montréal était évaluée à 15 %; on l'a encore mentionné ici cette semaine. Notre mémoire signale également qu'on ne veut pas connaître d'autres cauchemars comme ceux qu'on a connus avec ce camion chargé de matières dangereuses qui s'est aventuré dans le pont-tunnel; par la suite, toute une travée a été fermée pendant trois semaines. C'est déjà chaotique, alors imaginez-vous quand une travée du pont-tunnel est fermée pendant trois semaines, cela devient tout simplement intolérable.

Alors, c'est même bon pour la transition de toutes ces matières dangereuses. Ces camions n'auraient plus à passer sur l'île. D'ailleurs, à la suite de cet accident, les matières dangereuses ont même été prohibées dans le tunnel, ce qui fait converger cette circulation ailleurs, mais nécessairement par l'île de Montréal.

M. Marci: Une dernière question. Pensez-vous que le fait de développer le train de banlieue, disons Rigaud-Montréal ou Deux-Montagnes, et d'ajouter des unités... On sait que Rigaud-Montréal est dans l'axe de la 20, de la 220 et on sait également que, quand on parle de Deux-Montagnes, cela touche davantage la 40. Si on réalisait l'autoroute 30 - c'est toujours par hypothèse, même si elle a été annoncée - naturellement, on va enlever 15 % ou 16 % de la circulation sur le boulevard Métropolitain, on ne parle pas des automobiles qui utilisent également le boulevard Métropolitain. Si on développe davantage le transport en commun, naturellement, ça va avoir pour effet de diminuer l'utilisation du boulevard Métropolitain par l'automobile comme telle. Avec les aménagements apportés, tel que proposé dans le plan de transport sur le boulevard Métropolitain, pensez-vous que ça peut justifier la construction d'un tunnel par la suite sous terre et un boulevard? Je sais que vous n'êtes pas un spécialiste en transport mais, avec tout ce qu'on entend depuis un temps, les rêves, je ne dirais pas érotiques, mais...

M. Cantin: Non. Effectivement, à notre avis, ce sont des rêves hors de portée sûrement que de construire un boulevard Métropolitain souterrain. Maintenant, de ce qu'on peut entendre depuis les derniers jours ici, on s'aperçoit, entre autres dans les propositions que le ministre a faites à ses interlocuteurs au niveau de la Monterégie en parlant de gare intermodale située en Monterégie, soit à Brossard et peut-être plus du côté de l'est, nous accueillons favorablement ce type...

Vous savez, vous avez justement fait une comparaison avec l'ouest de l'île. Alors, si ça va bien dans l'ouest de l'île de Montréal, c'est parce qu'on possède justement un lien ferroviaire bien articulé, bien aménagé, tandis que nous n'avons pas ça encore. Il y a la configuration de toute la Monterégie qui est un peu particulière, qui est différente mais, effectivement, avec deux

gares intermodales du côté sud-ouest et du côté nord-est, ça contribuerait sûrement à alléger tout ce trafic, tout ce rabattement auprès du métro Longueuil, de la 132 et des accès dans les liens interrives. À cause de la disparité des municipalités, nous croyons sincèrement qu'il y a là un élément de réponse.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Beauharnois. Je vais maintenant reconnaître M. le député de Lévis pour 18 minutes. M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, l'Union des producteurs agricoles dit qu'elle est d'accord en principe sur un tracé et qu'il faut ensuite trouver le tracé de moindre impact. Cela a toujours été le fonctionnement. C'est le fonctionnement depuis dix ans. C'est de trouver le tracé de moindre impact. Je vous donnerai comme exemple quand le tracé du gazoduc s'est fait entre la frontière de l'Ontario jusqu'à Québec. La compagnie a discuté avec le ministère de l'Agriculture, avec le ministère de l'Environnement, puis le ministère de l'Agriculture avec l'Union des producteurs agricoles. À chaque fois que ça passait dans une région, le groupe régional était impliqué pour trouver le tracé de moindre impact. Cela a toujours été le fonctionnement normal.

On a parfois l'impression que le ministre des Transports vient de le découvrir. Cela a toujours été le fonctionnement normal de trouver le tracé de moindre impact à quelque endroit que ce soit pour que des projets nécessaires se réalisent, mais en affectant le moins possible, et pas du tout si possible, le milieu agricole.

J'aimerais vous dire que j'ai bien aimé la lecture de votre mémoire. Ce que vous dites correspond à peu près à l'analyse qu'on a faite du plan Côté. On n'a pas l'impression de se retrouver devant un document de transport, mais plutôt un document de voirie, un peu comme on le concevait dans le temps de Taschereau, dans les années trente. On pense la voirie. En 1988, je trouve que vous avez parfaitement raison. C'est ce que je disais à la presse tout à l'heure au cours d'une rencontre. Il n'y a pas de perspective là-dedans. Il n'y a pas d'orientation et on ne se place pas en 1988, parce que ça a été pensé en 1988, vers l'an 2000. On regarde les données de 1966 à 1986 comme si notre fonction était de gérer le passé, alors que le défi est de maîtriser l'avenir. Je remarque à la page 15 quand vous dites - vous le redites à différents endroits, mais je pense que c'est ici que vous le dites de la façon la plus complète; "nous déplorons l'absence d'une vision à moyen et long terme dans ce plan d'action. Une grande partie des solutions proposées dans le plan, même parfois au titre des améliorations et du développement du réseau, ne relèvent en fait que d'une saine gestion de nos infrastructures de transport et auraient dû être mises en place depuis long-

temps."
(17 heures)

C'est toujours une question de faire ça à ce moment-ci ou à un autre moment. On n'est pas obligé de faire un plan pour faire des bouts de route. Mais on ne retrouve pas, dans ce plan d'action, une vision claire de ce que sera ou, plus précisément, devrait être la région de Montréal et son réseau autoroutier et routier régional de transport dans dix, vingt ou vingt-cinq ans. Quels seront ou quels devraient être et pourquoi les principaux pôles de développement et centres d'attraction de la région de Montréal en 1995, en 2000, en 2010? Comment le réseau autoroutier actuel et projeté desservira-t-il et favorisera-t-il ce développement souhaité? Là-dessus, nous le déplorons, le plan d'action est muet. Je pense que c'est là la grande lacune. Vous avez touché le point juste. La grande lacune du plan, c'est qu'il n'y a pas de perspective sur l'avenir. On dit qu'on entre dans l'âge... Lorsque vous dites qu'il faut avoir une liaison avec les États-Unis parce qu'on veut vendre à Boston et on ne veut pas se promener et faire du zigzag et du slalom routier. Bon, cela en est une perspective. Est-ce que la meilleure route est là? C'est une autre affaire. Mais il y a une perspective, il y a des volumes. Pour dire quelle sorte de volume, il faudrait dire ce qu'est le volume, ce qu'est le transport, quelle sera notre orientation, quels sont les marchés que l'on veut remplir. Les compagnies de distribution de camionnage, comment va-t-on faire cela? Par rapport à ce qu'on produit, par rapport à ce qu'on achète, etc., il n'y a rien. Il n'y a aucune donnée là-dessus. C'est ce qui n'est pas normal. On dit que c'est un plan de transport, moi je ne trouve pas de transport là-dedans. Savez-vous quelle est mon impression? C'est que le ministre des Finances a dit au ministre des Transports: Organise-toi pour durer, tu n'auras pas d'argent. Là, il dit qu'il va d'abord faire une consultation. Fais une consultation en 1987, au mois d'août, les gens se préparent à cela, puis tu en fais une autre, tu déposes un document en 1988, tu fais une autre consultation. Les gens se rendent compte qu'il n'y a pas d'étude, qu'il manque d'études pour prendre des décisions rationnelles. Alors, il sait qu'il va se faire commander des études, cela ne coûte pas trop cher et il se dit: Comme ça, j'aurai fait un mandat. Vous allez être même bon pour en faire un deuxième. On disait que M. Duplessis faisait une élection à deux ponts avec une élection. Là, avec une couple d'études, M. Côté se prépare à faire deux élections.

Une voix: Deux élections?

M. Garon: En termes de politique, il est en train de battre Duplessis. De faire deux élections avec rien. Je dis que vous avez raison et ça presse. Vous savez que l'on disait, dans le cadre du libre-échange: Il va falloir poser des balises.

Qu'est-ce qu'on veut? Tout le monde avait dit qu'il allait y avoir la concentration d'entreprises. Cela arrive et tout le monde fait un saut et dit: Qu'est-ce qu'on fait? Aujourd'hui, le président du mouvement Desjardins se demande comment il se fait, par exemple, qu'une compagnie néerlandaise achète une compagnie d'assurances générales comme Commerce alors que quelqu'un d'ici est peut-être intéressé? Là, on regarde le ministre des Institutions financières comme un moineau sur la branche qui regarde tomber la neige, alors qu'on devrait dire, face à cela: Quelles sont nos orientations? On aurait dû se préparer. Il n'y a rien de prêt dans le libre-échange. Dans le domaine du transport, le ministre ne devait pas vivre en cage dorée. Il n'y a rien là-dessus en termes d'orientation, en termes de système de distribution, en termes d'orientation de transport, il n'y a rien en termes de connection parce que le routier n'est pas seul. Il ne vit pas en serre chaude... avec le ferroviaire, le maritime, l'aérien. Il n'y a rien. Quand on parle de transport, tout ça est interconnecté. Quand on parle de transport, les gens ont dit tantôt: On a des chiffres. Actuellement, il y a tant de monde qui passe à telle place, mais si on faisait le tour à l'autre bout, combien vont aller là, comment cela va aller, comment cela va s'orienter? Les gens ne le savent pas. Il n'y a rien dans le document là-dessus.

Quand vous regardez des routes, vous donnez votre accord de principe sur Châteauguay. Regardez tous ceux qui vont peut-être être impliqués pour payer. Ils ne le savent pas. Ils veulent savoir comment cela va coûter et ils ne le savent pas. Il n'y a pas assez de données. Les études, quand on a dit tantôt, le député de... Je ne comprends pas facilement parce que je lisais encore *tantôt* et il a répété la même erreur de ce matin. Quand on a parlé de 7800 véhicules de camionnage qui passent, ce n'est pas en région, c'est sur le boulevard Métropolitain. C'est 7800 qui passent et qui n'ont pas affaire là. Ils ne vont pas là et ils ne viennent pas de là. Ils viennent de l'Ontario, des États-Unis. Ils considèrent peut-être que c'est la meilleure route à prendre. Ils passent par là, alors qu'on dit: Est-ce que c'est là qu'Us devraient passer, à quel endroit devraient-ils passer? On ne peut les empêcher de passer. À quel endroit devraient-ils passer en nuisant le moins possible aux gens qui vivent autour? J'ai demandé si ce n'était pas mieux qu'ils passent par la prolongation éventuelle de la 50, de la 13, de la 640 et de la 40. C'est à peu près l'endroit où il y a le moins de monde pour passer avec ces véhicules. Cela n'a pas été regardé. C'est dans ce sens-là et c'est pour cela que votre document, je pense, pose les vraies questions. Vous dites que vous voulez faire du développement économique, que vous voulez vous ajuster à l'avenir, mais on est mal pris pour faire des choix, les documents et les orientations ne sont pas là. Je pense que c'est là la grande lacune. C'est ce qu'on constate en

lisant ce document. En termes de concertation, je ne suis pas convaincu du tout que la formule qui a été choisie par le ministre est la meilleure. Je vais vous dire qu'à mon avis, la meilleure ce sont les gens de chez vous qui l'ont fournie, la STRSM, quand elle dit qu'on devrait mettre les gens autour d'une table, pour qu'ils s'entendent sur quelque chose. Même si c'étaient des autobus à un endroit qui vont tous les deux à moitié vide, qu'il n'y en ait qu'un qui y aille, mais qu'il soit plein.

On dit: Pourquoi est-ce là la formule de l'avenir? La démocratisation politique, cela veut dire que les gens se parlent. Le ministre parle des princes; lui se comporte comme un baron du Moyen Âge, il dit: Venez faire vos doléances et, ensuite, je trancherai. Ce n'est pas ça la façon moderne. Autrefois, pas le prince, le monarque ou le baron était là, il s'asseyait sur son trône, les gens venaient faire une petite génuflexion, la réunion commençait au moment où il arrivait et là il disait: Que voulez-vous? Les gens faisaient leurs demandes et il arbitrait ensuite tout cela. En 1988, ce n'est pas cela l'avenir. Ce sont des formules de concertation, où vous mettez les gens autour d'une table, et ils discutent pour arriver à un consensus, une entente et une décision. Avec la formule qui est là, sommes-nous plus avancés? Vous savez qu'il y en a tant qui sont pour, tant qui sont contre. Quand les gens ont assez de problèmes, il leur suggère un monorail, en disant: Ils vont discuter de cela pendant six mois, cela va passer le temps. Mais ce n'est pas cela. Il se plaint que Montréal arrive, il y a une semaine, en parlant de refaire le boulevard Métropolitain. Il arrive en pleine réunion avec le monorail et il en parle, pose des questions, il n'y a pas de problème. Ce n'est pas à la dernière minute, parce que cela fait son affaire. C'est pour cela qu'on dit que dans tout cela...

Je pense que votre document est excellent parce qu'il pose les bonnes questions. À ce moment-ci, avec ce que vous avez entre les mains, vous ne pouvez pas faire beaucoup plus que cela. Sur le plan technique, la présidente de la STRSM tantôt, le ministre lui a demandé telle et telle chose, elle a dit: Écoutez, je ne suis pas une technicienne, mais je sais une chose: que mes gens doivent passer de telle place à telle place, et que c'est le meilleur moyen sur le plan technique; je ne vous dirai pas cela ici en commission parlementaire. Et elle a raison. Je vais vous dire que j'aimerais demander des définitions aux députés, au vice-président de la Chambre qui est ici devant nous, le député de **Laprairie**, ou à un autre député qui est ici, dire: Quels sont les meilleurs moyens techniques, à combien de kilomètres l'heure cela va-t-il, combien cela prend-il d'essence, quel en est le prix par kilomètre? Je pense bien que vous auriez les yeux ouverts et la bouche ouverte, parce que vous ne le savez pas. Moi non plus, je ne sais pas tout cela.

Une voix: On ne peut pas savoir, je ne suis pas ingénieur.

M. Garon: Sauf que ce n'est pas là le problème d'une commission parlementaire; ce sont les **orientations**, et laissez aux techniciens la partie qui leur appartient. La vérifier par après pour voir si elle correspond. Mais quand je vois le ministre qui demande: **Aimeriez-vous** mieux tel type d'équipement ou tel autre type d'équipement? Est-ce mieux avec des fils électriques en cuivre ou une combinaison cuivre-manganèse? Ce n'est pas cela une commission parlementaire, mais les grandes orientations, c'est ce qui est important.

Je ne veux pas prendre plus de temps pour laisser la parole à d'autres. Je vous félicite d'avoir posé les questions. C'est déjà une bonne chose quand on se pose les vraies questions.

M. Côté (Charlesbourg): Une commission parlementaire, c'est pour entendre du monde, pour entendre le député.

M. Garon: Si vous avez appris au ministre à poser les bonnes questions, vous lui aurez montré quelque chose et à poser les bonnes questions pour l'avenir plutôt que pour le passé. Je ne sais pas s'il enseignait l'histoire; je peux bien refaire la bataille des Plaines d'Abraham, mais je n'aurai pas réalisé grand-chose à la fin de la journée. J'aimerais mieux savoir, par exemple, et nos routes...

Une voix:....

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Alors je vous laisse la parole, parce que...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je n'ai rien dit.

Une voix: On a le droit de manifester.

M. Cantin: M. Garon, je ne sais pas si c'est un discours ou un prédiscours de clôture que vous venez de faire, ou enfin, s'il y avait un point d'interrogation à la fin de votre affirmation, mais j'aimerais certainement réagir à vos propos. D'une part, la première commission parlementaire, ainsi que la seconde, quant à nous, sont le reflet d'une saine démocratie, celui de pouvoir venir présenter notre opinion. Je me souviendrai du type d'approche lors de la première commission parlementaire. Nous avons été les derniers à passer et nous ne nous en sommes pas offusqués parce que, finalement, dans le plan d'action, parmi les premières propositions identifiées et privilégiées par le ministre, il y en avait deux parmi les trois que nous avons faites.

C'est peut-être l'approche de diviser le problème dans toutes ses parties qui a fait que chaque intervenant a présenté ses doléances. Dans le plan d'action qu'on a vu là, il y a finalement de la nourriture pour tout le monde. Il est bon ce plan d'action. On y veut une touche peut-être un peu plus à long terme parce que, justement, dans le premier appel de la première commission, le cahier de charges mentionnait: Laissez-vous aller à penser jusqu'à vingt ans à venir. Il y a certaines actions qui règlent des choses à court terme, mais on a l'impression que certaines actions auront un effet thérapeutique à court terme. Comme les sorciers font dans certaines tribus, en Afrique, lorsqu'ils influencent leur danse, cela a un effet thérapeutique sur les danseurs, mais cela n'a pas un effet thérapeutique à la saison des pluies. C'est un peu comme ça qu'on le voit, dans le sens que cela prendra un plan d'ensemble. Mais ce que j'ai entendu jusqu'ici dans les réactions, c'est qu'on risque d'en trouver un. C'est pourquoi on est content, d'ailleurs, qu'il y ait une seconde commission parlementaire.

Quant aux 7000 ou 8000 camions qui passent sur le territoire de Montréal, si on ne les fait pas passer par l'autoroute 30, M. Garon, par où les fera-t-on passer?

M. Garon: Par le boulevard Métropolitain.

M. Cantin: Par le boulevard Métropolitain? Par où les fera-t-on passer? Par où les fera-t-on traverser? Par quel pont, si vous voulez les mettre vers le nord? Voyez-vous, vers le nord, c'est un immense détour, il n'y a personne qui le prendra, le détour sera trop long.

M. Garon: En termes de développement, qu'est-ce que cela vous donnera de voir passer chez vous 7800 camions qui n'y ont pas d'affaire? Qu'est-ce que cela vous donnera, sur le plan économique, de voir passer 7800 camions, dans un territoire fortement urbanisé, qui viendront utiliser vos routes, en concurrence avec les gens de la région, le trafic local? Je vous le dis, M. ne s'agit pas de camions, c'est bien identifié: des camions qui passent sur le boulevard Métropolitain et qui n'ont aucunement affaire dans la région de Montréal. On les a identifiés, l'enquête a dit: tant de trafic, et là-dessus, 1 y en a tant d'identifié, sur le trafic, sur les 140 000 voitures qui passent là, 7800 camions, qui n'ont pas affaire là. Cela vous donnera quoi de les faire passer par chez vous, alors qu'ils n'ont pas plus d'affaire chez vous?

M. Cantin: M. Garon, on ne reviendra pas jusqu'à Maisonneuve pour lui dire qu'il n'aurait pas dû créer une métropole sur une île, mais nous croyons que l'autoroute 30 répond à un besoin. C'est ce que les différents intervenants de la Montérégie vous ont dit. On vous a parlé de bouclage du libre-échange, c'est le chaînon

manquant pour l'Est du pays et, face à cette concertation, au niveau des intervenants, c'est une réponse à une tendance dans l'augmentation des déplacements occasionnés par une civilisation des loisirs, par des retraites anticipées. Les gens se déplacent beaucoup plus qu'avant.

M. Garon: En quoi ces 7800 camions, qui ne vont pas chez vous, qui ne viennent pas de chez vous, amélioreront le loisir parce qu'ils passent sur une autoroute qui sera chez vous? En quoi cela améliore votre vie? Ils n'arrêtent pas non plus; habituellement, ils remplissent leur réservoir avant de partir et ils les remplissent une fois rendus là où ils vont.

M. Cantin: Bien sûr, certaines entreprises décideront peut-être d'avoir un point de liaison ou, enfin, des garages intermodaux pour leur propre service à cet endroit-là. Il va sans dire que cela contribuera sûrement au développement économique. Je pense que personne n'a pu répondre à votre question - je suis ici depuis une couple de jours et vous posez cette question à vos intervenants - vous n'avez pas eu de réponse. Avez-vous eu une réponse, en agriculture, quand vous avez demandé ce qui était venu le premier, la poule ou l'oeuf? La poule étant cette entreprise qui vient s'installer dans notre région, par exemple, IBM, Hyundai, Montupet et autres, elles sont venues s'installer chez nous pour cette qualité de vie. Et là, il y aura plusieurs familles qui viendront s'installer dans notre coin pour graviter autour de cette grande entreprise-là. Comme il y a également l'inverse, c'est-à-dire les oeufs, donc, des familles qui viennent s'installer et là, l'attrait... C'est un choix. Ce sont des libertés individuelles.

M. Garon: Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. Je tiens à remercier la Société pour le progrès de la Montérégie pour la qualité de sa présentation à la commission de l'aménagement et des équipements.

M. Côté (Charlesbourg): Et des réponses et des questions.
(17 h 15)

Le Président (M. Saint-Roch): Je demanderais maintenant aux représentants du Regroupement des municipalités de la rive sud de Montréal de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

Regroupement des municipalités de la rive sud de Montréal

Permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue aux travaux de cette commission. Je demanderais maintenant au porte-parole de bien vouloir s'identifier, ainsi que les gens qui

l'accompagnent, pour le bénéfice des parlementaires et du **Journal des débats**.

M. Aubertin (Hugues): Hugues Aubertin, maire de Boucherville.

M. Bussières (Julien): Julien Bussières, président du Conseil intermunicipal de transport de la vallée du Richelieu et maire de Beloeil.

M. Beaupré (Ronald): Ronald Beaupré, directeur général de la ville de Boucherville.

M. Weemaes (Robert): Robert Weemaes, directeur général de la ville de Beloeil.

Le Président (M. Saint-Roch): Vous avez maintenant 20 minutes pour présenter votre mémoire.

M. Aubertin: M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. les députés, vu l'heure tardive, je ne vous ferai pas la lecture du mémoire. Je vais simplement porter à votre attention quelques points. Tout d'abord, je représente onze villes de la Montérégie. Je tiens à remercier le gouvernement du Québec de bien vouloir nous entendre sur le plan d'action 1988-1998 du transport dans la région de Montréal. Nous appuyons le plan de transport dans son ensemble. Il répond aux besoins les plus pressants pour le maintien de la qualité de service et d'une qualité de vie offerte, tant par le réseau routier que collectif.

Je voudrais apporter certains commentaires. Le premier ne fait pas partie du mémoire. C'est à la suite de ce que M. Cantin a dit au sujet de l'autoroute 20. Je suis maire de Boucherville et je ne partage pas son opinion. L'élargissement de l'autoroute 20, du boulevard Mortagne jusqu'à l'autoroute 30, va améliorer beaucoup. Si on sort de Montréal, je pense que cela va accentuer la fluidité du trafic qui va vers Québec. Les villes de Boucherville, Saint-Hubert et Longueuil représentent tout près de 200 000 de population, avec 1000 industries. Donc, quand on vient de Québec en camion et qu'on peut prendre une voie d'accotement comme celle que vous proposez, cela va améliorer drôlement la situation de l'autoroute. Je tiens à apporter ce commentaire très précis.

Concernant certains points, la prolongation de l'autoroute 30 vers l'ouest, nous vous demandons de devancer votre échéancier de deux ans afin de soulager la circulation du boulevard Métropolitain de Montréal, des ponts de la rive sud et de répondre plus adéquatement aux déplacements intérieurs de la Montérégie, de réduire le temps de transport des transporteurs routiers et, enfin, des automobilistes.

Pour le transport collectif, une attention particulière devrait être apportée au train de banlieue de Saint-Hilaire, en ce sens que l'infrastructure est déjà existante et qu'elle pourrait

fort bien servir de lien complémentaire avec le centre-ville de Montréal, en sus des liens déjà existants. On parle du métro de Longueuil, du futur projet de l'estacade, du pont Victoria, du pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine et du pont Champlain. Dans cette perspective, nous proposons le partage de la voie avec le CN et l'intégration au réseau de transport, l'intégration de desserte ferroviaire avec par  d'incitation pour véhicules automobiles et terminus d'autobus.

Pour ce qui est du réseau routier, permettez-moi de vous souligner quelques points faibles: intersection chemin Chambly boulevard Cousineau, routes 112 et 116. Une étude globale de ce carrefour est fort importante tant au niveau circulation que signalisation, à cause des activités de toutes sortes de ce secteur et du rôle névralgique de cette intersection. De plus, je voudrais ajouter qu'il y a actuellement le projet de l'aéroport de Saint-Hubert dont on ne fait pas mention, mais il y aura beaucoup à apporter sur le plan du développement dans ce secteur-là. Nous vous proposons d'élargir la route 112 de deux à quatre voies, afin de mieux assurer la liaison entre deux centres régionaux, soit Saint-Hubert et Chambly. On vous propose également l'élargissement de la route 116 entre l'échangeur Cousineau   Saint-Hubert jusqu'à la ville de LeMoyne afin d'atténuer les problèmes de circulation et d'assurer un meilleur écoulement du volume de véhicules.

Nous proposons également une gestion de circulation électronique en temps réel pour le tronçon situé entre l'intersection de la 116 et de la 112, jusqu'au pont Victoria, et l'élargissement de la 30 vers le nouvel échangeur seigneurial à Saint-Bruno, il faut penser à augmenter la capacité de cette route ainsi que la voie de contournement de la route 104, qui est le chemin Saint-Jean,   La Prairie, entre l'autoroute 30 et l'autoroute 15, qui est la 132.

On propose la construction d'une voie de contournement, quatre voies non divisées parallèlement à la route 104 et situées dans l'emprise du projet de l'autoroute 104, élaboré en 1965 par le ministère des Transports entre l'autoroute 30 et l'autoroute 15, en bordure de la rivière Saint-Jacques, afin de permettre un soulagement des intersections de la 104 et l'accès à l'autoroute 15 en évitant la rue Saint-Henri, située dans un secteur à forte densité dans la ville de La Prairie.

Réflexion globale. Nous constatons à regret la dénonciation globale de la CUM du plan de transport du gouvernement du Québec, de l'étalement urbain, du développement des terres agricoles et des effets de débordement. Depuis quelque 40 ans, la Montérégie s'est développée à pas de géant au goût de ses résidents. La Montérégie est devenue une grande force économique au Québec. Nous avons donc un urgent besoin d'amélioration, que ce soit du transport routier ou du transport collectif. Nous sommes surpris d'apprendre par les journaux et la

télévision que nos amis de la grande métropole déclarent que l'étalement urbain est néfaste pour l'avenir et que les régions sud et nord de Montréal devraient participer plus adéquatement au financement du transport en commun de l'île de Montréal. Devraient-ils commencer par regarder la façon dont ils ont bien voulu se développer et les choix qu'ils ont fait sans nous consulter pour ensuite nous demander de payer la facture?

Nous sommes certains, nous de la Montérégie, d'avoir répondu aux aspirations d'un bon nombre de citoyens du Québec. La preuve est là. Nous avons fait beaucoup et nous avons confiance en l'avenir, surtout avec des infrastructures routières et du transport collectif adapté à nos besoins. Merci.

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

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Vous me permettez à tout le moins de prendre deux minutes, sans manquer de respect à ceux qui sont devant nous, pour répondre au monologue de mon ami, le député de Lévis, concernant le mémoire précédent.

Évidemment, il parle toujours de perspective d'avenir. C'est toujours bien évident et bien intéressant. C'est un beau dialogue, un beau discours dans son cas. Où était-elle, cette perspective d'avenir au temps où ces gens ont occupé les responsabilités de l'État pendant dix ans? Où était-elle, cette belle perspective d'avenir, avec les moratoires sur le développement autoroutier, avec les décisions sur le transport en commun? Belle perspective d'avenir, bien sûr, en respectant ceux qui sont devant nous aujourd'hui et ceux qui représentent en particulier le premier ministre Lévesque qui était là à l'époque, M. Marois, M. Lazure, mettez-en, une force politique très intéressante qui aurait effectivement pu répondre aux besoins et à tout ce qui nous est démontré comme problème de transport dans la région de la Montérégie. Bien sûr, il peut parier du baron, il peut parler de ceux qu'il voudra, de proposition dorée; c'est clair qu'il peut en parler. Mais je t'écoutais tantôt: On est bien plus tourné vers le passé. Lui-même qui, il n'y a pas longtemps, aujourd'hui, s'estomaquait de ce que les gens peuvent écrire dans les journaux et, à ce que j'ai compris, en particulier dans La Presse. Ce qui vous vise et ce qui me vise. Libre à eux d'avoir l'interprétation qu'ils veulent. Libre à ces gens d'avoir de la poussière dans leur esprit. C'est normal dans la société qu'il y en ait comme cela. Cela ne me dérange pas. À tout le moins, de vouloir s'en prendre à tout le monde et ne pas partager l'opinion des gens qui viennent témoigner devant nous, c'est normal. Qu'on hausse le ton, à l'occasion, pour être capable de discuter avec des gens, c'est normal. Mais tenter de

prétendre que c'est un organisme futile que nous avons tenu depuis 1987 et depuis quatre jours maintenant, je pense que c'est passablement charrier. Toutefois, M. le député de Lévis, je veux vous dire que, sur le plan du transport, je n'ai pas senti le besoin de faire une conférence de presse à 14 heures, cet après-midi, pour qu'il y ait au moins une ligne dans les journaux pour parler de mes interventions en commission parlementaire. C'est ce que vous avez fait en après-midi. J'ai compris un peu votre frustration. Cela peut faire pardonner un certain nombre de choses.

Concernant les maires qui sont devant nous, vous représentez, bien sûr, un territoire qui est le vôtre, qui a connu, pour certaines parties, un développement au cours des dernières années et qui a su offrir une qualité de vie. C'est peut-être une des raisons pour lesquelles les gens sont allés s'installer, pour une partie, dans vos milieux. Il est clair que sur la 30... On n'en discutera pas longtemps parce que ça fait l'unanimité de ceux qui en parlent sur la rive sud et un peu partout sauf, bien sûr, sur l'île de Montréal, pour des raisons qu'ils évoquent et que je respecte sans nécessairement les partager.

Vous avez abordé sur le plan du collectif, train de banlieue de Saint-Hilaire, et je vois votre associé de gauche à la table à qui ça doit certainement rappeler des souvenirs, et pas toujours des bons, puisqu'on a eu plusieurs rencontres à ce sujet-là. Je vous pose la question très simplement puisque l'étude est en cours. Est-ce que la seule possibilité d'un succès d'un train de banlieue de Saint-Hilaire ou d'ailleurs vers Montréal n'est pas celle de l'utilisation en priorité de la voie de chemin de fer aux heures de pointe?

M. Bussiès: Oui, si je comprends bien votre intervention, il faudrait que l'utilisation de la voie ferrée... D'ailleurs, l'étude qu'on a demandée et qu'on travaille ensemble... Il faut oublier les contraintes actuelles. Il faut se dire que ces infrastructures-là nous appartiennent et qu'on peut circuler de 6 h 30 à 9 heures le matin et de 15 h 30 à 18 h 30 l'après-midi. Il faut absolument... C'est clair. Je trouve un peu malheureux que certains intervenants aient discuté de la desserte ferroviaire et qu'ils aient dit qu'une desserte ferroviaire de Bruno Jonction avec gare intermodale à Bruno Jonction, stationnement d'incitation et gare intermodale à Saint-Lambert dessert une certaine partie de la Montérégie. Je pense qu'il faut malheureusement... Je ne sais pas qui a raison ou qui a tort, mais je pense que, malheureusement, ils n'ont pas saisi, à mon avis. Et Je dois mettre une certaine part sur l'ignorance du transport public. Mais ça me fait plaisir de voir le plan que j'ai devant moi.

Il y a une chose qu'on semble oublier quand on parle de transport en commun. À ce jour, tout ce dont j'ai entendu parler, ce sont des

infrastructures. On semble oublier la personne qui utilise ce service de transport en commun. Pourquoi a-t-on dit une chose semblable? Je ne sais pas si vous vous rappelez le métro de Longueuil, la ligne 4 avait - il y a environ dix à douze ans - 30 000 usagers par jour. Aujourd'hui, on en décompte 18 000 ou 17 000 par jour.

Quelle est la raison? Si vous me permettez, M. le ministre... Quelle est la raison, pourquoi...

M. Côté (Charlesbourg): Je savais que Je touchais une corde sensible en vous posant la question.

M. Bussières: Je ne parlerai pas seulement du train parce que je suis tanné d'entendre seulement parler du train Montréal-Saint-Hilaire. Je veux qu'on parle d'une desserte ferroviaire sur la rive sud. Lorsque la société de transport ou le Conseil des maires de la rive sud a décidé, en 1978, d'avoir un axe prioritaire par la voie réservée du pont Champlain au centre-ville de Montréal, à mon avis, on a fait une étude de marketing concernant les utilisateurs possibles, que le métro de Longueuil... Il devenait difficile pour un usager de transférer à Longueuil; il transférait à De Montigny et s'en allait au centre-ville de Montréal. Et tout le monde est d'accord que dans un système de transport, l'usager peut se permettre de marcher 400 à 500 mètres de son point de destination. Ce sont des experts qui nous ont dit ça. Et ils ont installé... Je présume que c'est la raison d'être d'une voie réservée. Vous prenez la personne dans votre municipalité, elle monte dans votre autobus et la seule autre place où elle descend, c'est au centre-ville de Montréal.
(17 h 30)

On nous parle d'un prolongement de métro ou on nous parle de l'estacade, mais c'est la même chose qu'une desserte ferroviaire. Il va y avoir un transbordement quelque part. On ne peut pas prendre 226 autobus le matin et continuer à penser à cette chose-là, traverser au centre-ville de Montréal et, le soir, que 226 autobus s'en reviennent sur la rive sud. Quand on parle d'une prolongation de métro, je ne vois pas la différence entre le fait qu'il soit prolongé de Longueuil ou qu'il soit prolongé de l'estacade, parce que vous allez avoir un point de transbordement. Il va y avoir un aspect un peu plus positif parce que vous n'aurez qu'un transbordement; cela va être là, et directement au centre-ville, tandis qu'autrement, vous avez un transfert à Longueuil et un autre à Berr  -De Montigny. Mais on oublie ce facteur: le temps de parcours. Est-ce que les usagers qui ont un horaire de 60 minutes de temps de parcours pour aller travailler vont continuer dans un système semblable? Même nous, les CIT, et même des usagers du territoire juridique de la Société de transport de la rive sud de Montréal devront transférer à cette gare régionale. Est-ce que nous allons garder nos usagers? Qu'on le veuille ou non, on

augmente le temps de parcours.

Il y a une autre chose que j'ai de la difficulté à concevoir. Je m'excuse d'aborder ce point-là, M. le Président, et, si vous voulez m'arrêter, ne vous g  nez pas; on est quand même ici pour discuter. En l'an 3000, j'aurais embarqué dans un plan semblable. Mais on est en 1989, et le bassin de la population se trouve entre l'autoroute 10 et l'est de l'autoroute 10. Parmi nos infrastructures, il y a le pont Victoria qui est en plein centre de cette agglomération. Je ne dis pas que, dans 50 ans, le besoin ne se fera pas sentir d'aller plus à l'ouest pour transporter nos gens, mais figurez-vous qu'une partie de ces gens de Boucherville, de Saint-Hubert et de Longueuil, vous les amenez de plus en plus à l'ouest pour les envoyer au centre-ville de Montréal. C'est donc normal que le temps de parcours augmente. Est-ce qu'on va promouvoir l'usage du transport collectif? Je ne le sais pas.

Pour ce qui est d'une desserte ferroviaire, il faut au départ qu'on se dise une chose: C'est fiable à 98 % et, à 98 %, votre temps de parcours est garanti, beau temps mauvais temps. Vous avez des gares intermodales où vous faites transborder vos gens et, à l'intérieur de 15    17 minutes, ils sont rendus au centre-ville de Montréal, peu importe la température. Mais c'est évident qu'il faut que ces voies ferrées travaillent en exclusivité ou cela pourrait se faire en collaboration avec le Canadien National.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je comprends de votre propos, c'est que la solution du transport en commun passe par le ferroviaire. Est-ce que je dois comprendre que vous n'êtes pas nécessairement contre l'utilisation de l'estacade, pour autant que le territoire qui est à desservir puisse, lui aussi - dans ce cas-ci, on parle du pont Victoria - en bénéficier pour épargner du temps de parcours? Je comprends qu'il faut autant que possible éviter les transferts. Ce sont les deux conditions sous lesquelles on pourrait rendre le service attrayant et moins irritant pour l'usager. Mais il n'est pas impensable qu'on parle d'utiliser l'estacade parce qu'elle est là.

Vous dites qu'il est utopique de penser que les gens de la partie est, donc de votre territoire, transiteront vers l'ouest pour aller prendre l'estacade en autobus pour traverser. Est-ce que je comprends bien? Le temps de parcours serait trop long et on n'arriverait pas à poursuivre le but, et c'est la raison pour laquelle on doit aller vers la solution ferroviaire.

M. Aubertin, vous avez présenté le mémoire et vous avez mis l'accent sur des travaux routiers que je qualifie de secondaires, mais non pas pour tenter de les diminuer davantage, sur un réseau qui n'a pas les mêmes fonctions que les réseaux d'autoroutes, mais qui peuvent avoir une certaine signification sur le plan de la connexion régionale, en parlant de la 112, de la 116, ainsi de suite. Ne croyez-vous pas que, de

ce que j'en connais jusqu'à maintenant, les plans en voie d'élaboration pour la réalisation de l'échangeur Edna-Maricourt ne régleraient pas une partie des problèmes que vous soulevez à l'intérieur de votre document, relativement à la 116 en particulier?

M. Aubertin: Je ne peux pas vraiment vous... Pour ce qui est de la 112 et de la 116, ce que les maires recommandent, c'est l'élargissement, c'est-à-dire pour une plus grande fluidité de la circulation. Quant au lien entre Saint-Hubert et Chambly, c'est encore la même chose; ce sont deux centres régionaux, et il doit y avoir là plus de fluidité. Mais je ne sais pas si ce carrefour pourrait résoudre tous les problèmes de ce secteur.

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, ce que je comprends, c'est que ces travaux sont déjà prévus dans l'échéancier du ministère. Les expropriations sont terminées. Ce qu'il faut, c'est le réaliser le plus vite possible.

M. Aubertin: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Davantage en termes d'incitation pour la réalisation plus rapide, la 116 étant très reliée - selon ce que je comprends - à l'échangeur Edna-Maricourt, ce qui me paraît résoudre passablement de problèmes.

J'aurais peut-être une dernière question.

M. Aubertin: Est-ce assuré que vous allez le réaliser?

M. Côté (Charlesbourg): Edna-Maricourt?

M. Aubertin: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Les mandats ont été donnés aux professionnels - donc, c'est au-delà des études - de réaliser des plans définitifs pour la réalisation. C'est clair.

M. Aubertin: Merci.

M. Côté (Charlesbourg): C'est très clair. Alors, merci de votre participation. Je comprends que, pour vous, l'autoroute 30 est un élément qui demeure important et qui fait partie de la solidarité de la Montérégie sur le plan de la desserte. Pour ce qui est du transport en commun, il y a certainement des améliorations à apporter quant à la desserte de la partie qui vous concerne. On est dans l'attente à la suite du train de banlieue Saint-Hilaire. Merci bien.

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

M. Garon: M. le Président, vous me permettez de remercier d'abord les maires qui sont

venus nous rencontrer concernant le programme 1988-1998 du ministre. J'aimerais lui dire que, quand il me reproche de faire une conférence de presse le vendredi midi, la dernière journée, je préfère faire une conférence de presse que de sentir l'insécurité de rendre public un sondage le mercredi pour essayer de me rassurer, alors que la conférence de presse qui doit durer peu de temps a duré plus de deux heures parce que les journalistes n'étaient pas convaincus du tout.

Quand il dit que l'ancien gouvernement ne faisait pas ceci, ne faisait pas cela, je remarque qu'une des conclusions de la Communauté urbaine de Montréal est que le même effort se fait par le gouvernement dans les dix prochaines années qu'avait fait l'ancien gouvernement dans les dix dernières années. Pour que ce soit le même en termes dégonflés de l'inflation, au lieu d'être un plan de 1 600 000 000 \$, ça devrait être un plan d'au moins 2 200 000 000 \$. Je veux dire qu'il faudrait mettre les choses en proportion. Et ce, dans une période de crise, où en 1981, 1982, 1983 on avait au Québec des taux d'intérêt aux environs de 20 % et que le gouvernement offrait des obligations d'épargne à 16, 50 %, où le taux des gens qui empruntaient sur le marché en 1981, à partir du mois de juillet, a dépassé 20 %. Malgré ça, le gouvernement avait fait l'effort qui, au cours des dix dernières années, représentait en même temps non pas un plan de 1 600 000 000 \$ mais un plan de 2 200 000 000 \$.

Ce que je veux dire essentiellement ici, c'est que... Je regarde les projets. Quand on parle de la voirie locale ou régionale, ce n'est pas nécessaire de faire un grand plan de transport de dix ans pour négocier ces affaires-là, pour discuter de ces choses-là. Cela fait partie du programme normal du gouvernement. À chaque année, le gouvernement, et c'est pour ça que le ministre le dit avec raison, on n'a pas senti la nécessité de ça parce que pour faire un programme de voirie il n'a pas besoin de faire une grande concertation, faire venir les gens de la région de Montréal à Québec pour venir nous dire ce qu'ils pensent de l'élargissement de telle route et des choses comme ça. C'est le programme normal de rénovation. On voudrait que le ministre mette plus d'argent dans l'entretien parce que les gens se plaignent que l'entretien a baissé au cours des dernières années. C'est essentiellement ça l'objet de l'exercice, au fond.

Ce que ça devrait être normalement, ce sont les grands choix qu'il y a à faire en termes d'orientation pour les prochaines années. C'est dans ce sens qu'on se rend compte que beaucoup de gens ont des doutes sur le plan de transport tel qu'énoncé.

Maintenant, une question que j'aimerais vous poser, parce que ce que vous dites est assez clair. Il y a beaucoup de choses qui sont une question de consensus. Sur un point, vous dites: Nous ne sommes pas du même avis que le groupe qui nous précède, qui vient de la même

région que nous. Il n'y a rien de méchant là-dedans. On n'est pas dans une armée dans une société, où tout le monde doit mettre le pied gauche en même temps sur le trottoir. Pourquoi y a-t-il des discussions? J'imagine que le Seigneur a donné la parole aux êtres humains pour qu'ils puissent parler. S'il n'avait pas voulu qu'ils se parlent. Il ne leur aurait pas donné la parole pour se parler, pour faire un exercice de concertation.

Le point qui m'intéresse le plus concerne le train de Saint-Hilaire. Chaque fois que le problème se pose, et le ministre ne l'a pas posé en termes qu'il utilise habituellement, mais quand il en parle, pas toujours dans les micros, il dit essentiellement: Il y a 300 personnes qui prennent le train, il y a une ligne d'autobus à côté; s'il y a plus de monde à bord du train, il va y avoir moins de monde à bord de l'autobus. Ne sont-ils pas en compétition l'un contre l'autre? Essentiellement, est-ce qu'en développant le train de Saint-Hilaire vers Montréal toutes les personnes de plus qu'on va mettre sont autant qui ne prendront pas l'autobus? Là-dessus, c'est une question qui peut se poser. Ce que je dis, essentiellement, c'est: Est-ce que c'est cela la problématique? Est-ce que la problématique du train de Saint-Hilaire est: le train en compétition avec l'autobus? À ce moment-là, si c'est cela, le ministre vous dirait: Lequel choisissez-vous? C'est un peu comme cela qu'il raisonne. C'est pour cela que j'aimerais savoir, de votre bouche, comment vous voyez la problématique, parce que ce qui me frappe, c'est le nombre d'intervenants qui sont venus ici en disant qu'ils tenaient à ce moyen-là. Et ça ne peut être un vieux train, ce n'est pas un musée ferroviaire que vous voulez établir. Ce n'est pas un vieux train qui transporte 300 personnes avec un vieux système. Chez nous, à Charny, on va faire un musée ferroviaire. Peut-être qu'ils peuvent vous emprunter des trains, mais je n'ai pas l'impression que c'est ce que vous voulez. J'aimerais savoir, dans son ensemble, comme système collectif de transport, le train et l'autobus et ce que je viens de vous dire, est-ce que c'est cela votre vision ou autre chose?

M. Aubertin: Ce qu'on vous dit dans notre mémoire... On dit que le train de banlieue, l'infrastructure est déjà existante. On parle de lien complémentaire à ce qui existe déjà. Quand le ministre dit qu'il y a eu 300 utilisateurs, ce n'était pas assez, on le ferme, je suis obligé de lui donner raison. Quand je prends l'opinion de mon copain, M. Bussièrès, qui dit: Si on peut le rendre complémentaire à autre chose, on va augmenter la qualité de service... Vous savez, vous avez sûrement dû vous le faire dire, on est tellement dépendant actuellement pour entrer à Montréal. Quand on parle, sur le pont Champlain, de la voie réservée qui tient par un fil, c'est un lien qui est déjà existant qu'on peut, je pense, bonifier pour finir par le rendre - n'appelons pas

ça rentable parce qu'en transport en commun, la rentabilité est très loin - complémentaire. Si je prends le cas particulier de Boucherville, où je suis situé complètement à l'est, pour les utilisateurs, ce n'est pas intéressant d'aller se rabattre là. Mais si je prends les gens de Saint-Hilaire, de Beloeil, de McMasterville, une partie de Saint-Hubert, une partie de LeMoyne, une partie de Brossard et je le rends complémentaire, une partie de Saint-Lambert, c'est un lien qui peut devenir fort intéressant. Nous vous le présentons comme ça en lien complémentaire à ce qui va exister.

M. Garon: Vous n'avez pas tout à fait répondu à ma question.

M. Aubertin: Pardon?

M. Garon: Vous n'avez pas tout à fait répondu à ma question. Ce que je vous demandais au fond, ce qu'on dit comme objection... On dit que, actuellement, il n'est pas beaucoup utilisé, 300 personnes, mais s'il l'était plus, cela serait autant de monde de moins à bord de l'autobus et c'est deux voies parallèles. C'est à cela que je vous demandais de répondre. Je n'ai pas la réponse, mais je me dis que ce que je dis, c'est cela l'argumentation du ministre. Il a raison ou il a tort. Est-ce que c'est cela la problématique ou autre chose?

M. Bussièrès: Écoutez, on donne toujours comme comparaison la saucisse Hygrade. Il paraît que c'est une bonne comparaison. Quand vous avez un train de banlieue qui a un voyage par jour, il voyage à 50 % vide. Vous ne pouvez pas avoir un service d'autobus qui se rabatte à un seul système de desserte ferroviaire. C'est d'abord au chapitre du déficit qui était de 1 300 000 \$, c'est évident que les gens qui se rabattraient sur ce service ne peuvent l'utiliser. Donc, c'est évident et on a admis qu'en 1985, lorsque nous avons eu la responsabilité du transport en commun dans nos municipalités, il a fallu implanter des services au centre-ville de Montréal, qui sont devenus en concurrence avec notre train de banlieue. On a admis ça, mais on ne pouvait pas se servir de cet outil. Premièrement, j'admets que c'est beaucoup plus confortable jusqu'à un certain point des autobus de la Société de transport mais c'était trop dispendieux à exploiter. Quand on parle d'intermodal, il ne faut pas oublier une chose: c'est qu'on change de mode de transport en cours de route. Ce n'est pas le même système de transport dans lequel vous vous transportez; l'intermodalité veut dire deux systèmes de transport dans un même parcours. La seule façon de rentabiliser une desserte ferroviaire... D'abord, on a besoin de traverser sur l'île de Montréal, comme M. Aubertin l'indiquait. Le problème dans le transport chez nous n'est pas sur la route 116, ce n'est pas la CIT Chambly-Carignan, ce n'est pas

la route 112, c'est de traverser sur l'île de Montréal. Voici ce que nous disons: Essayons de privilégier une fois pour toutes un axe prioritaire qui va au centre-ville de Montréal, sur lequel vous pouvez compter. Pas comme la voie réservée du pont Champlain: il neige, les petits cônes jaunes ou roses - je ne sais pas de quelle couleur ils sont - ne sont pas mis; la voie réservée ferme. Pensez que nos usagers qui prennent l'autobus et qui doivent arriver au centre-ville de Montréal à 8 h 15, s'ils arrivent à leur bureau à 9 heures, vous ne les transportez pas souvent par le transport en commun.

Nous disons donc, comme on l'a dit souvent au ministre: Qu'on décide, en fin de compte, que l'axe privilégié, c'est l'estacade, il faudra évaluer ce que cela va nous coûter, et, deuxièmement, le temps de parcours. Quand vous pariez de l'axe ferroviaire, c'est clair. Il est là, il traverse au centre-ville de Montréal. La seule façon de le rentabiliser, entre guillemets, et pour être utilisé, il ne faut pas que vos autobus voyagent en parallèle. Je vais vous dire une chose, pour ma part, le service Rigaud - Deux-Montagnes est extrêmement coûteux. Sur la rive sud, nous ne pourrions pas payer un service semblable.

On parle de voitures à deux niveaux. Pourquoi? Parce qu'il y a seize kilomètres de parcours à faire, et en vous déplaçant à deux niveaux, vous déplacez 1200 personnes par train. C'est un corridor inépuisable, et votre gare centrale peut prendre quatorze voitures semblables. Savez-vous combien de temps une desserte ferroviaire va durer et quels coûts cela entraînerait pour investir dans les immobilisations? C'est tout simplement ce que l'on demande. On ne dit pas que l'estacade n'est pas un projet. Assurément, s'il y a des utilisateurs; le seul danger qu'on y voit, c'est évident que si la desserte ferroviaire, on parle de 100 000 000 \$ dans le rapport préliminaire, évidemment on a compris pourquoi c'est arrivé à 170 000 000 \$, c'est très clair: quand vous utilisez un temps de parcours de 29 minutes en 1988, de Saint-Bruno à la gare centrale, c'est évident que vous aurez un résultat semblable. Mais nous disons que si en 1989 on ne peut pas parcourir, avec la haute technologie québécoise que nous avons, 16 kilomètres en 17 minutes, je n'embarque plus. C'est ce que l'on préconise et, en ayant un temps de parcours de 15 à 17 minutes, c'est clair que cela devient un service de transport collectif le plus efficace possible, le plus rapide et le plus viable. C'est pour cela que notre train... On nous l'a souvent reproché, mais écoutez, vous rabattez les autobus qui viennent de Saint-Hyacinthe, par exemple, on nous a dit: Rabattez vos autobus qui viennent de Saint-Hyacinthe à **Mont-Saint-Hilaire**, mais n'oubliez pas que cela prend une grille tarifaire intégrée. On ne peut prendre des gens de Saint-Hyacinthe en autobus, qui payent par exemple 4 \$ par passage, pour aller au centre-ville de Montréal, les embarquer dans le train et leur demander 8 \$. Je ne vois pas la ville de Saint-

Hyacinthe... Elle va vous dire: La CIT, oubliez-moi; je sors de votre CIT lorsque le décret viendra à échéance. On ne peut faire du rabattement à des gares sans absorber le déficit, sans avoir les grilles tarifaires intégrées. C'est la raison pour laquelle on ne pouvait pas le faire. C'est la problématique de notre desserte ferroviaire, mais par contre, nous savons une chose... Qu'on me dise qu'il n'y avait que 300 usagers, mais c'est évident que le nombre a baissé, cela a périclité, surtout lorsque les employés du Canadien National avaient 50 %, et lorsque le 50 % a été enlevé. On sait qu'on en a perdu 30 % qui étaient des employés du Canadien National, c'est évident, pour en avoir été un qui a déjà voyagé dessus, c'est évident quand vous avez 30 %. Mais face à cela, on dit que la seule façon d'avoir quelque chose d'efficace, c'est que nos autobus... Le problème, comme on vous le dit, ce n'est pas sur l'autoroute 116, ce n'est pas sur la 112, ce n'est pas sur la 132, c'est pour traverser au centre-ville de Montréal. Et c'est le meilleur équipement d'infrastructure qui ira directement au centre-ville de Montréal.

M. Garon: Je vous remercie. Cela m'a éclairé. Je suis ici pour être éclairé. J'essaie d'écouter ce que les gens disent et cela m'a... Parce que je me suis dit, à un moment donné, que s'il y a autant de personnes qui tiennent à ce train, alors qu'il ne transporte que 300 personnes, il doit y avoir d'autre chose derrière cela, parce que tous les groupes qui viennent en parlent, alors...

M. Bussières: Oui, mais écoutez, si vous avez 45 minutes...

M. Garon: Mais vous montrez une dynamique différente. C'est évident que...

M. Beaupré: La desserte ferroviaire, M. Garon, sera un élément dans le système de transport en commun de la Montérégie. Ce n'est pas le choix entre la poule et l'oeuf, ça nous prend les deux: l'autobus, le métro et la desserte ferroviaire. Et ce n'est pas une concurrence de l'un à l'autre, c'est une complémentarité. C'est ce qu'il faut regarder, et c'est ce qu'on vous dit dans notre texte.

M. Garon: Je vous remercie, et surtout d'être venus à cette heure-ci. Que voulez-vous, on planifie notre temps le mieux possible. On a essayé de regrouper tous les gens de votre région dans fa même journée pour les avantager, mais je comprends que finir à 18 h, **peut-être**, et être obligés de remonter à 18 h, le vendredi, ce n'est peut-être pas la meilleure heure. Merci d'être venus.

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

M. Marcil: D'abord, je vous prie d'excuser M. le ministre, parce qu'il a dû quitter; il fallait absolument qu'il quitte pour 17 h 40.

Au nom des députés de la formation ministérielle, on vous remercie beaucoup de vous être présentés à cette commission.

M. Aubertin: Merci.

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

Je vous remercie de votre apport aux travaux de cette commission. Je vous souhaite une bonne fin de semaine et un voyage de retour en toute sécurité.

La commission de l'aménagement et des équipements, ayant maintenant complété son ordre du jour, ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 17 h 50)