

**MÉMOIRE
sur
l'amélioration de la mobilité
entre Montréal et la Rive-Sud**

Présenté à
Commission de consultation
sur l'amélioration de la mobilité
entre Montréal et la Rive-Sud

Par la
Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)
et le
Conseil régional FTQ Montréal métropolitain

Avril 2002

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE LA FTQ ET DU CONSEIL RÉGIONAL FTQ MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN.....	3
Notre représentativité	3
Nos priorités.....	3
L'emploi et le développement socio-économique	4
La qualité de vie	4
L'étalement urbain	4
INTRODUCTION	5
PARTIE 1 : NOTRE APPROCHE	6
Il faut agir	6
Pour un plan global visant la réduction des déplacements en automobile	7
La priorité au transport en commun.....	7
PARTIE 2 : DES SOLUTIONS QUI RETIENNENT NOTRE ATTENTION.....	9
L'ajout de voies sur le pont Mercier.....	9
Le projet de système léger sur rail (SLR) sur les estacades du pont Champlain.....	9
Le plan de développement du Réseau de transport de Longueuil (RTL).....	10
La continuité des réseaux	11
PARTIE 3 : DES SOLUTIONS QUE NOUS REJETONS	12
Les projets qui empruntent les Îles Notre-Dame et Sainte-Hélène et le projet tunnelier dans l'axe Champlain.....	12
Les nouveaux ponts.....	12
PARTIE 4 : D'AUTRES INTERVENTIONS ESSENTIELLES	13
Le transport en commun et le covoiturage	13
L'autoroute 30	13
CONCLUSION	15

PRÉSENTATION DE LA FTQ ET DU CONSEIL RÉGIONAL FTQ MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN

La Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ), la plus grande centrale syndicale du Québec, n'a pas voulu manquer cette occasion d'intervenir dans le dossier de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, compte-tenu de la grande importance de ce dossier pour l'ensemble de la population de la région montréalaise et pour les travailleurs et les travailleuses que nous représentons. À cette occasion, nous nous joignons à la présentation du mémoire du Conseil régional FTQ Montréal métropolitain que nous endossons totalement.

Notre représentativité

Le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain représente les affiliés de la FTQ des villes de Montréal, Laval et Longueuil et de la zone de la Rive-Sud de Montréal qui va de Beauharnois à Varennes, touchant les MRC de Lajemmerais, Champlain et Roussillon. Nous représentons ainsi environ 200 000 travailleurs et travailleuses de tous les types d'industries et de services, du secteur privé et du secteur public.

Notre mission fondamentale étant l'amélioration des conditions de travail et de vie de nos membres, toutes les questions reliées au développement social et économique de la région nous interpellent. Nous portons un intérêt particulier à la question de l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud parce que nous représentons des travailleurs et des travailleuses qui doivent régulièrement se rendre à leur travail en empruntant les divers axes de transport et les transports en commun. D'ailleurs, nos constats, nos questionnements et nos solutions émanent des expériences et des connaissances concrètes de ces travailleurs et travailleuses qui vivent quotidiennement au cœur de la problématique. Mais nous abordons également la question d'un point de vue régional d'ensemble qui reflète aussi les préoccupations de l'ensemble de nos membres en tant que citoyennes et citoyens, résidents de quartiers et usagers de divers modes de transport.

Nos priorités

Depuis plusieurs années, nous intervenons au sein de diverses instances de développement local et régional, à la faveur du relèvement social et économique de la population de la région. Comme la problématique de la congestion va en empirant, la qualité de vie en est autant diminuée. De plus, nous soutenons que cette congestion est un facteur important qui nuit au développement de l'emploi et du développement socio-économique de même qu'à la qualité de vie de la population vivant en périphérie.

L'emploi et le développement socio-économique

Depuis 20 ans, l'ancienne ville de Montréal a été sérieusement touchée par les fermetures industrielles et les licenciements collectifs; on a assisté au déplacement de l'emploi vers l'Ouest de l'Île, vers Laval, vers les Basses Laurentides, et vers la Rive-Sud de Montréal.

Le problème de circulation gêne sans contredit le développement économique et devient un frein majeur à la création d'emplois. Pour le relèvement économique et social des travailleurs et travailleuses, citoyens et citoyennes, il est urgent de faciliter l'accès à des infrastructures adéquates de transport.

En ce sens, pour nous, l'amélioration de la mobilité des personnes et des marchandises entre Montréal et la Rive-Sud doit aussi s'inscrire dans un objectif de relance de l'emploi dans la métropole du Québec et doit agir directement sur cette problématique.

La qualité de vie

Par ailleurs, les solutions apportées aux problèmes de circulation doivent aller de paire avec l'amélioration de la qualité de vie. À cet égard, nous avons deux préoccupations. Il faut, d'une part, réduire le temps de transport et la fatigue qui en découle pour les personnes, en particulier les travailleurs et les travailleuses qui, au jour le jour, subissent les problèmes de congestion. D'autre part, il faut considérer la qualité de l'environnement des gens, citoyens et citoyennes, qui résident dans les quartiers touchés. Environnement visuel et sonore, qualité de l'air et sécurité sont donc également au nombre de nos priorités.

L'étalement urbain

Enfin, nous considérons que l'étalement urbain a été grandement facilité, il y a une trentaine d'années, par les infrastructures routières. Amplifié par l'étalement économique et l'étalement de l'emploi, ce phénomène entraîne d'énormes coûts, tant économiques qu'environnementaux. La congestion routière d'aujourd'hui est évidemment l'une des conséquences de l'étalement urbain. Par contre, une circulation facilitée pourrait inciter davantage de familles à s'éloigner du centre de la région. La question n'est certes pas simple. Une politique efficace pour favoriser l'habitation sur l'Île est assurément nécessaire. Mais nous croyons aussi que les solutions à envisager pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud doivent contribuer à freiner l'étalement urbain plutôt qu'à le favoriser.

INTRODUCTION

Nous partageons certaines observations contenues dans le *Plan de gestion des déplacements Région métropolitaine de Montréal* du ministère des Transports du Québec (MTQ) concernant le développement d'un réseau global de transport pour permettre à Montréal de jouer son rôle de métropole du Québec :

La capacité d'utiliser plus efficacement les transports comme outil de développement économique aura des répercussions positives sur les entreprises et les emplois de la région métropolitaine de Montréal, mais aussi sur ceux de l'ensemble du Québec...

Il est généralement admis que le développement des réseaux de transport routier et de transport en commun agit comme catalyseur du développement urbain...

La promotion du transport en commun et la gestion de la demande de transport visent à limiter les nuisances liées à l'utilisation de l'automobile, telles que la pollution atmosphérique et le bruit.

Selon nous, le constat que faisait le MTQ dans le dossier de la rue Notre-Dame trouve application dans l'actuel cas de la congestion soutenue des infrastructures reliant la Rive-Sud et Montréal :

Ces mêmes problèmes permettent de définir la problématique « transport et déplacements » à la fois locale et régionale (automobiles, piétons, cyclistes, camions et transport en commun). Ces problèmes montrent également que les particularités du milieu traversé et l'histoire du projet exigent une solution qui va au-delà de la problématique « transport » et mène vers une approche de type « projet urbain » intégrant évidemment la problématique « transport » (circulation, sécurité routière), mais également l'amélioration de la qualité de l'environnement et du cadre de vie, ainsi que le soutien au développement du milieu et le soutien au développement d'une identité collective.

Dans la première partie de ce mémoire, nous présenterons l'approche à partir de laquelle nous avons analysé les projets proposés : celle d'un plan global visant la réduction du nombre de déplacements en automobile et accordant la priorité au transport en commun. Par la suite, nous traiterons, en deuxième partie, des solutions qui retiennent notre attention, et en troisième partie, de celles que nous rejetons, en regard de notre approche. Enfin, la quatrième partie de notre mémoire comportera des commentaires et des recommandations ne portant pas directement sur la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud. Ces commentaires et recommandations doivent être accueillis comme des éléments de solution incontournables d'un plan global pour faire face aux problèmes de circulation et d'engorgement de l'Île de Montréal et de ses villes riveraines dans une optique de développement économique et social.

Partie 1 : NOTRE APPROCHE

Il faut agir

Disons tout d'abord que la situation actuelle est très contraignante et qu'il est essentiel d'agir. Les problèmes de circulation et de congestion des voies routières reliant la Rive-Sud et Montréal créent des inconvénients majeurs aux travailleurs et aux travailleuses, aux citoyens et aux citoyennes de même qu'aux entreprises et à l'industrie du camionnage. Traverser les ponts pour se rendre sur l'Île est devenu un cauchemar. De plus, comme la Rive-Sud a développé des pôles d'emploi, tant par l'arrivée d'entreprises de services que par le développement de parcs industriels, la main-d'œuvre de Montréal qui traverse dans l'autre sens subit aussi de grands ralentissements lorsqu'aux heures de pointe, le nombre de voies est réduit. En d'autres mots, « il y a du trafic dans les deux sens ».

Mais la congestion systématique des ponts aux périodes de pointe a aussi des retombées désastreuses sur les réseaux routiers locaux. Chacun cherche la rue exceptionnelle qui lui permettrait de se sauver de la congestion tout en se rapprochant de l'un des ponts. Tout comme nous le disions dans notre mémoire sur la modernisation de la rue Notre-Dame¹, où se retrouvent les mêmes problèmes, les effets directs sont très néfastes pour la population des quartiers touchés : une forte circulation sur des avenues secondaires et une vitesse accrue des véhicules. Si l'on ajoute à cela les éléments de pollution sonore, visuelle et atmosphérique cela n'a rien de réjouissant pour la population des quartiers avoisinant les ponts, autant à Montréal que sur la Rive-Sud.

Jusqu'à maintenant, la solution des voies réservées pour le transport en commun n'a pas permis de corriger la situation. Dans un sens (dans le sens du trafic), cela a certes amélioré la mobilité des usagers du transport en commun. Mais, dans le sens inverse, cela a augmenté la congestion et ralenti l'efficacité pour tous les véhicules, y compris ceux du transport en commun. Ainsi, lorsque les autobus vides retournent vers les points achalandés, ils se retrouvent dans la congestion et accusent des retards importants, ce qui diminue la qualité globale du service. Et l'on se retrouve dans un cercle vicieux.

Il est important d'agir rapidement parce que les problèmes de congestion limitent la région de Montréal dans son développement. Il faut redonner à la région l'efficacité recherchée par les milieux d'affaires pour créer de l'emploi. Et il faut aussi faire en sorte que la région offre à ses résidents des quartiers où il fait bon vivre.

¹ Mémoire sur le projet du ministère des Transports du Québec concernant le projet de MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME, présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, par le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain, janvier 2002, 12 pages.

Pour un plan global visant la réduction des déplacements en automobile

Tout comme nous le soulignons dans notre mémoire sur la modernisation de la rue Notre-Dame, l'amélioration de la mobilité des personnes et des marchandises entre la Rive-Sud et Montréal doit s'inscrire, elle aussi, dans un plan global de gestion des déplacements des personnes et de la circulation des véhicules pour la grande région de Montréal. Le réseau global de transport de la région métropolitaine doit être mis en chantier et être complété, sinon la situation va aller en s'aggravant.

Il est impensable qu'un seul projet d'amélioration de la mobilité puisse régler les problèmes entre Montréal et la Rive-Sud, où il y a 50 kilomètres de rives et où il n'y a actuellement aucun lien efficace. De même, il ne suffit pas d'emmener efficacement des personnes et des marchandises sur l'Île. Il faut aussi garantir une efficacité sur l'Île elle-même et il faut faciliter les liens d'un bout à l'autre de la région, d'est en ouest comme du nord au sud et vice-versa. Une étude globale sur l'amélioration de la mobilité s'impose donc.

Mais selon nous, l'angle sous lequel la région doit aborder le problème de la mobilité est le suivant : il faut maximiser l'utilisation des infrastructures routières existantes mais il faut surtout viser à réduire le nombre de déplacements en automobile dans la région (et non à développer de nouvelles infrastructures routières qui vont favoriser l'augmentation du nombre de personnes qui voyagent seules dans leur voiture). De nombreuses études s'entendent pour prédire que plus il y aura de routes et de ponts, plus il y aura d'automobiles et plus il y aura de congestion. Dans une perspective de développement durable, la région métropolitaine doit donc opérer un changement de cap majeur. Ceci requiert évidemment des changements de comportement de la part des automobilistes. Mais selon nous, c'est la meilleure façon de décongestionner les infrastructures existantes tout en facilitant la mobilité des marchandises et en garantissant l'amélioration de la qualité de vie dans la région.

Il faut repenser le sens de nos choix collectifs. Les citoyens et les citoyennes doivent en prendre conscience, tout comme les politiciens et les politiciennes.

La priorité au transport en commun

Un véritable système de transport en commun est la meilleure solution pour diminuer le nombre de déplacements en automobile sur le territoire. Pour nous, cela signifie que ce système réponde efficacement aux besoins de transport des personnes sur l'ensemble du territoire. Le transport en commun doit devenir attrayant et avantageux par rapport à l'utilisation de l'automobile.

Pour cela, nous croyons qu'il faut une véritable politique à long terme du transport en commun, accompagné des budgets nécessaires à sa mise en application. Cette politique doit prendre en compte tous les aspects de la mobilité des personnes, en particulier les besoins d'efficacité (rapidité et fiabilité), d'accessibilité (desserte à proximité des lieux de résidences et des lieux de travail), d'avantage économique

(coûts raisonnables) et de sécurité, et ce, sur l'ensemble du territoire de la région métropolitaine. Il ne nous revient pas d'élaborer une telle politique, mais nous tenons à soumettre ici quelques considérations qui nous semblent majeures.

Notre première considération porte sur les besoins de la main-d'œuvre. Présentement, des entreprises ont des difficultés de recrutement auprès des gens qui n'ont pas de voiture et pour qui le système de transport en commun est inefficace. C'est le cas pour les parcs industriels, installés « dans les champs », où aucun transport collectif ne se rend. De plus, à cause de changements de pôles économiques, plusieurs déplacements prennent une tangente contraire au mouvement du transport en commun. Des mesures doivent donc être envisagées pour faire en sorte que le transport en commun desserve efficacement les besoins de la main-d'œuvre.

Notre deuxième considération, un peu plus spécifique, va dans le même sens que la première. À notre avis, le système actuel est trop « centre-villiste ». Actuellement, le service de transport en commun desservant la Rive-Sud se rabat vers le pont Champlain, le pont Victoria et la station Longueuil, qui elle, se dirige vers le métro Berri. Ce système est très défaillant pour les liaisons nord-sud. Il faut absolument développer un service efficace qui réponde aux besoins réels de la population et qui l'incite à l'utiliser. Il faut développer d'autres corridors. Il n'y a pas que les emplois de bureau du centre-ville qui demandent à être desservis; il reste tout le milieu industriel de l'Est de Montréal, de Montréal-Est, d'Anjou, de Pointe-aux-Trembles, de Saint-Léonard, de Saint-Laurent, de Lachine, de LaSalle, de Dorval et de l'Ouest de l'Île.

Comme troisième considération, nous soumettons l'importance de rapprocher la desserte des transports en commun des lieux de résidence. En effet, s'il faut prendre sa voiture pour se rendre au métro (même avec des stationnements incitatifs), la tentation de prendre le pont reste là surtout si la fluidité du pont est améliorée.

Enfin, nous tenons à souligner l'importance de l'amélioration des services de transport en commun dans une perspective d'équité sociale. En effet, actuellement on peut parler d'un système à deux vitesses en matière de transport. Tout le monde n'ayant pas les moyens d'avoir une automobile, ce sont majoritairement les personnes à moindre revenu qui utilisent le système de transport en commun, système dont l'efficacité laisse de plus en plus à désirer. L'amélioration de la qualité des services de transport en commun aura donc l'avantage de rehausser la qualité de vie des usagers actuels, tout en gagnant de nouvelles clientèles.

PARTIE 2 : DES SOLUTIONS QUI RETIENNENT NOTRE ATTENTION

L'ajout de voies sur le pont Mercier

Dans son document, la Commission souligne qu'

«... il semble que seul le pont Honoré-Mercier pourrait supporter une augmentation de charge suffisante pour couvrir l'ajout d'une voie en porte-à-faux sur chacune des deux structures. Dans un tel cas, l'usage de ces nouvelles voies pourrait être limité cependant à l'usage des automobiles et camions légers.»

(Section 2, Des informations pour alimenter la consultation, p.33)

Comme cette alternative va dans le sens de la pleine utilisation d'une infrastructure existante, le Conseil régional FTQ l'appuie. Cependant, conformément à la priorité que nous accordons au transport en commun, nous pensons que cette voie libérée devrait être consacrée au transport en commun et au covoiturage.

Actuellement, la population de cette partie de la Rive-Sud est dépendante de ce seul pont et nous croyons que toutes les personnes qui ont à utiliser leur automobile le font déjà sans autre alternative. Nous considérons que cet ajout de voie n'engorgerait pas davantage les voies de Montréal puisque la majorité des utilisateurs se rendent dans des villes adjacentes au pont, là où il serait facile d'aménager, à faible coût, des infrastructures qui augmenteraient la fluidité.

Recommandation :

- **Qu'une étude de structure soit faite dans les plus brefs délais pour permettre l'élargissement du tablier et que ces nouvelles voies soient dédiées au transport en commun et au covoiturage.**

Le projet de système léger sur rail (SLR) sur les estacades du pont Champlain

Le Conseil régional FTQ appuie le projet de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) de développer un SLR sur les estacades du pont Champlain. Ce projet répond à un besoin de mobilité vers le centre-ville et nous semble une bonne solution pour cette partie de la Rive-Sud. Le SLR est un moyen efficace, économe en consommation d'énergie et qui permet d'assurer la liaison par toutes les températures. Ce projet permettrait d'enlever la voie réservée ou de l'affecter au covoiturage ou au camionnage.

Nous considérons ce projet comme un élément clé pour l'élaboration d'un meilleur réseau sur la Rive-Sud. En effet, il va permettre la décongestion en réduisant le

nombre d'autobus sur les ponts Champlain et Victoria. Mais à notre avis, ces autobus libérés par le projet, devraient être utilisés mieux desservir le réseau local et favoriser les déplacements des domiciles vers le SLR.

Il s'agit d'un grand projet qui prend tout son sens dans ses possibilités de développement et dans le potentiel d'accroissement de sa capacité.

Recommandations :

- **Que le projet de SLR sur les estacades du pont Champlain soit mis de l'avant.**
- **Que les autobus libérés par ce projet servent à améliorer le réseau local en favorisant le déplacement des domiciles vers le SLR.**

Le plan de développement du Réseau de transport de Longueuil (RTL)

Le Conseil régional FTQ souhaite que le Réseau de transport de Longueuil (RTL) poursuive ses démarches afin de convaincre le gouvernement de mettre le financement nécessaire à la réalisation des deux projets suivants : le prolongement du métro vers le parc industriel Marie-Victorin et le développement d'un SLR sur le boulevard Roland-Therrien.

Selon nous, ces projets seront pour Longueuil ce qu'est le métro à Montréal : des voies de transport qui desservent la population et les industries. Bien sûr, les projets vont rendre plus accessible le métro vers Montréal, mais ils vont également faciliter les déplacements des Longueillois et Longueilloises vers des entreprises de la Rive-Sud. Et c'est très bien car, à notre avis, cela incitera des automobilistes à devenir des usagers du transport en commun.

Mais nous pensons toutefois qu'il faut aller plus loin et penser aux besoins des travailleurs et des travailleuses qui utilisent actuellement les ponts Jacques-Cartier et L-H-Lafontaine. À cet effet, le projet de SLR devrait être bonifié de deux façons : il devrait se rendre jusqu'à Saint-Bruno et il devrait être raccordé à l'Est de Montréal, par le métro l'Assomption. Nous savons qu'il y a la problématique du fleuve mais si on veut développer le transport en commun, il va falloir se décider à traverser cet important obstacle (sans toutefois construire un pont pour les automobiles) et à donner de la continuité dans le réseau du transport en commun sans toujours passer par le centre-ville.

Sans ces deux ajouts, nous ne pensons pas que les deux projets du RTL vont suffire pour désengorger les ponts Jacques-Cartier et L-H-Lafontaine, car pour les travailleurs et les travailleuses qui doivent se rendre dans l'Est de l'île, le détour obligatoire par le centre-ville (et par conséquent l'augmentation de la durée du trajet) restera un désavantage certain du transport en commun.

Recommandations :

- **Qu'on favorise le prolongement du métro sur la Rive-Sud.**
- **Que le projet du SLR Roland-Therrien soit mis de l'avant tout en portant un intérêt à son prolongement jusqu'à Saint-Bruno et à son raccordement au métro l'Assomption, qui deviendrait une station intermodale.**

La continuité des réseaux

Dans une lignée d'actions audacieuses et de vision à long terme, notre réflexion ne va pas aussi loin que celle du Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve, mais tout comme nous le proposons pour relier le métro Roland-Therrien au métro l'Assomption, nous tenons à souligner l'importance de mettre en place des infrastructures de connexion entre les différents moyens de transport collectif. Ceci dans le but de favoriser l'utilisation du transport en commun chez les personnes qui doivent voyager sur de grandes distances. Présentement, la majorité des personnes qui parcourent de longues distances en transport en commun doivent utiliser deux moyens de transport collectif différents en plus, la plupart du temps, d'avoir utilisé leur voiture pour se rendre à leur premier moyen de transport en commun. Les structures actuelles ne pourraient-elles pas être prolongées et raccordées entre elles pour faciliter ces déplacements ?

Par exemple, tous les jours, il y a des résidents de la Rive-Sud qui doivent se rendre plus loin que le centre-ville ou encore plus loin que le métro l'Assomption (comme nous l'avons proposé plus haut). Si le train de banlieue faisait le trajet de Saint-Hilaire jusqu'à Blainville, cela ne desservirait-il pas mieux la population? Si le train de banlieue passait par Cartierville, Saint-Laurent ne deviendrait-elle pas une destination plus accessible? Et, si au lieu d'arrêter à Montréal, le train de banlieue de Vaudreuil se rendait jusqu'à Repentigny ou jusqu'à Saint-Sulpice, le flot d'automobiles ne serait-il pas réduit façon significative?

Recommandation :

- **Que les infrastructures de rail qui sont déjà en place soient mises à contribution pour améliorer la continuité des réseaux de transport collectif.**

PARTIE 3 : DES SOLUTIONS QUE NOUS REJETONS

Les projets qui empruntent les Îles Notre-Dame et Sainte-Hélène et le projet tunnelier dans l'axe Champlain

Le Conseil régional FTQ n'encourage aucun projet dont la réalisation viendrait augmenter le nombre d'automobiles sur le réseau routier montréalais. Certes, les projets qui empruntent les Îles Notre-Dame et Sainte-Hélène tout comme le projet tunnelier dans l'axe Champlain pourraient apporter une solution à l'engorgement des ponts en proposant une nouvelle alternative aux automobilistes. Mais d'une part le réseau routier montréalais est déjà trop congestionné et , d'autre part, si des moyens efficaces sont mis à la disposition des automobilistes, ceux-ci délaisseront les transports en commun.

Les nouveaux ponts

Enfin, nous croyons qu'aucun nouveau pont routier ne devrait être construit entre Montréal et la Rive-Sud. Nous l'avons déjà mentionné, le réseau montréalais ne peut supporter davantage de véhicules. Nous croyons plutôt à des projets qui vont amener une réelle correction de la situation en convertissant les automobilistes à devenir des usagers de transport en commun.

Recommandation :

- **Que soient écartés les projets qui viennent ajouter des véhicules sur le réseau au nom de la mobilité, la fluidité devant être amenée par une diminution du nombre de déplacements en automobile.**

PARTIE 4 : D'AUTRES INTERVENTIONS ESSENTIELLES

Comme nous l'avons déjà mentionné, les seules alternatives proposées ne suffiront pas à régler le problème à plus ou moins long terme. Il faut un plan global de transport qui devra être élaboré pour l'ensemble de la région. Nous voulons ici souligner quelques interventions qui nous semblent, pour l'heure, essentielles.

Le transport en commun et le covoiturage

Nous l'avons déjà mentionné, c'est dans un système efficace de transport en commun que résident les solutions aux problèmes de circulation de l'ensemble de la région. Nous voulons ici souligner l'importance du financement adéquat d'un tel système.

N'étant pas spécialistes en la matière, nous sommes incapables de donner des chiffres sur la question. Nous sommes cependant persuadés que cela nécessite des investissements majeurs dont la région ne peut faire l'économie. Nous croyons, d'une part, que les divers paliers de gouvernement doivent faire du transport en commun une priorité pour la grande région métropolitaine. Nous croyons, d'autre part, que les sommes prévues pour le développement de nouvelles infrastructures routières devraient être détournées vers le transport en commun.

Nous croyons aussi en l'importance de favoriser le covoiturage et d'encourager les expériences, comme celle de Bombardier, en faisant la promotion du programme de l'AMT auprès des employeurs.

Enfin, des incitatifs, tels des crédits d'impôts par exemple, devraient être accordés aux entreprises, et pourquoi pas aux contribuables, pour favoriser le covoiturage et le développement de navettes.

Recommandations :

- **Que les services et l'efficacité de l'ensemble du système de transport en commun soient de beaucoup améliorés et que les budgets nécessaires leur soient affectés.**
- **Que des incitatifs soient développés auprès des entreprises et auprès des automobilistes pour favoriser le covoiturage.**

L'autoroute 30

L'activité économique grandissante de la région de Montréal augmentera sans contredit l'utilisation du camionnage. Et inversement, un camionnage efficace favorisera le développement de la région.

Nous croyons que la situation alarmante de la circulation à Montréal ne sera pas améliorée si on ne termine pas la voie de contournement de la Rive-Sud tant attendue qu'est l'autoroute 30. Nous parlons ici des véhicules qui, provenant de l'Ontario et se dirigeant vers Québec et les Maritimes, doivent transiter par Montréal. C'est 30% des camions qui utilisent les voies de Montréal et les ponts vers la Rive-Sud qui n'auraient plus besoin de traverser Montréal si l'autoroute 30 était complétée. Ceci est prioritaire pour assurer qu'un flot de véhicules se dirigeant vers la Rive-Sud ait accès plus facilement au pont-tunnel Lafontaine. Cela constituerait un soulagement significatif pour les ponts.

Recommandation :

- **Que l'autoroute 30 soit finalisée dans les plus brefs délais.**

CONCLUSION

Il est grand temps de corriger la situation de la mobilité des personnes et des marchandises. Cette immobilité afflige autant la Rive-Sud que Laval et la Rive-Nord, et autant les banlieues de l'Est que celles de l'Ouest de l'Île.

Il faut redonner une mobilité à la grande région de Montréal pour lui permettre de créer de l'activité économique et de l'emploi tout en assurant une qualité de vie pour les résidents. Et nous croyons qu'il est possible de le faire par l'amélioration du transport en commun.

Nous disons oui à l'amélioration de la mobilité en tant qu'élément essentiel au développement économique de la région métropolitaine. Mais les solutions doivent s'inscrire dans un plan d'ensemble régional visant à freiner l'étalement économique et urbain.

Selon nous, l'amélioration de la mobilité et de la fluidité passe par la réduction du nombre de déplacements en automobile. Pour réaliser cet objectif, il faut développer une vision à long terme; il faut une volonté politique de mettre en place un véritable réseau de transport collectif pour la région de Montréal. C'est là la seule voie pour désengorger le réseau routier montréalais, pour permettre à la région de poursuivre son activité économique en tant que métropole du Québec et pour faire en sorte que Montréal soit une ville où il fait bon vivre.