

Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Déposé dans le cadre du *Projet de parachèvement de
l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif
à Laval et à Bois-des-Filion* par le ministère des Transports

Pasquale Lo Mascolo, citoyen

Le 16 octobre 2014

Table des matières

INTRODUCTION.....	3
FINANCES PUBLIQUES.....	4
Absence du PQI.....	4
Besoins du PMAD.....	4
Coût du projet.....	5
Déficit d’entretien des infrastructures existantes.....	6
DES VOIES RÉSERVÉES VOUÉES À L’ÉCHEC.....	7
Un achalandage qui justifie le coût ?.....	7
Comment les autobus se rendront-ils au métro?.....	8
INVESTIR DANS LE TRANSPORT EN COMMUN AU QUÉBEC.....	9
Les retombées économiques du transport en commun.....	9
Le déficit commercial du Québec.....	9
Qu’en pensent les partenaires ?.....	10
CONCLUSION.....	11

INTRODUCTION

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) souhaite prolonger l'autoroute 19 à Laval et à Bois-des-Filion, alors que les municipalités et les sociétés de transport en commun priorisent la mise à niveau des infrastructures de transport existantes et l'investissement massif dans le transport en commun dans la grande région métropolitaine.

Ce mémoire est divisé en trois parties. D'abord, il exposera l'incohérence de ce projet au niveau des finances publiques du Québec ainsi qu'au niveau du déficit d'entretien des infrastructures existantes. Ensuite, il analysera le volet transport collectif du projet afin de démontrer que le MTQ ne souhaite aucunement encourager un transfert modal vers le transport en commun. Enfin, il démontrera les avantages économiques que représente l'investissement dans le transport en commun pour l'économie québécoise, plutôt que le non-sens de dépenser dans de nouvelles infrastructures routières.

FINANCES PUBLIQUES

Dans le contexte actuel des finances publiques, le Québec n'a pas les moyens de dépenser des centaines de millions de dollars afin de développer une nouvelle infrastructure de transport autoroutière.

Absence du PQI

D'abord, le prolongement de l'autoroute 19 à Laval et à Bois-des-Filion par le ministère des Transports ne figure pas dans les documents budgétaires ou stratégiques du gouvernement du Québec.

Le gouvernement s'est récemment doté d'un Plan québécois des infrastructures (PQI) étalé sur dix ans. Le projet de l'autoroute 19 ne figurait pas dans le premier PQI, soit celui de 2013-2023.¹ Le PQI 2014-2024², adopté en juin 2014, pour sa part, contient une longue liste de projets en cours de réalisation, en planification et à l'étude. Le Plan québécois des infrastructures 2014-2024 prévoit des investissements de plus de 90 milliards de dollars sur 10 ans, dont 20,4 G\$ en transport routier et 7,6 \$G en transport collectif. Seuls les projets en cours de réalisation sont chiffrés, les projets en planification et à l'étude n'ayant aucun détail. Le prolongement de l'autoroute 19 ne figure également pas dans ce deuxième PQI.

De plus, de ce montant de 7,6 G\$ qu'on prévoit investir en transport collectif, 4,2 G\$ sont déjà affectés à des projets en cours de réalisation. Il ne reste donc que 3,5 G\$ pour de nouvelles dépenses, tant en maintien des actifs qu'en développement de nouveaux projets.

Lorsqu'on sait que le gouvernement devra financer un système léger sur rail sur le nouveau pont Champlain qui, à lui seul, coûterait au moins 2 G\$³, c'est difficile d'imaginer comment on financera le maintien des infrastructures de transport existantes avec cette seule enveloppe.

Ce projet ne figure dans aucun plan du gouvernement !

Besoins du PMAD

Dans le cadre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), a dressé une liste de projets nécessaires pour rencontrer les objectifs de densification et d'augmentation de la part modale en transport en commun promu dans le PMAD. La compilation de la CMM met de l'avant près de 23 G\$ en projets de transport collectif à l'horizon 2031, dont 14, 5 G\$ à l'horizon 2021.⁴ De ce nombre, 8 G\$ serviront uniquement à maintenir les actifs existants des différentes sociétés de transport en commun du Grand Montréal.

¹ QUÉBEC, SECRÉTARIAT DU CONSEIL DU TRÉSOR, Le Plan québécois des infrastructures 2013-2023, [En ligne], http://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/infrastructures_publicques/pqi.pdf (Page consultée le 10 octobre 2014)

² QUÉBEC, SECRÉTARIAT DU CONSEIL DU TRÉSOR, Le Plan québécois des infrastructures 2014-2024, [En ligne], http://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/14-15/PQI2014_2024.pdf (Page consultée le 10 octobre 2014)

³ Tommy CHOUINARD, « Pont Champlain: des bus d'abord, peut-être un SLR plus tard », *La Presse*, [En ligne], le 29 mai 2014, <http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201405/29/01-4771016-pont-champlain-des-bus-dabord-peut-etre-un-slr-plus-tard.php> (Page consultée le 14 octobre 2014)

⁴ COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, Financement du transport collectif métropolitain, Rapport de la commission du transport, « La priorisation des projets de transport en commun », mai 2013, http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/documents/20130522_priorisationTC_rapportCommission.pdf (Page consultée le 3 octobre 2014)

Évidemment, avec les montants actuels prévus au PQI, on ne pourra pas réaliser tous ces projets, qui permettraient d'entretenir nos infrastructures existantes ainsi qu'investir dans de nouveaux projets de transport en commun qui visent un transfert modal vers le transport en commun.

De plus, dans le cadre d'une vaste consultation publique, la Commission du transport de la CMM a voulu identifier de nouvelles sources de revenus afin de financer tous les projets identifiés dans le PMAD. Connaissant la limite à payer des contribuables et la capacité financière du gouvernement du Québec, la CMM priorisait la mise à niveau des infrastructures existantes.⁵ La CMM a donc reconnu qu'il fallait d'abord réparer ce qu'on a, avant d'investir dans de nouvelles infrastructures coûteuses.

Ce projet est loin d'être prioritaire pour la CMM !

Coût du projet

Le projet de prolongement de l'autoroute 19 coûterait, d'après les dernières estimations du MTQ, environ 600 M\$.⁶ Ce montant a d'ailleurs été confirmé par le MTQ lors de la première partie des audiences du présent BAPE, le 22 septembre 2014. Rappelons qu'en 2010, le gouvernement du Québec avait annoncé ce même projet autoroutier au coût de 300 M\$.⁷ Le projet a donc doublé avant même qu'il soit lancé. C'est donc dire qu'il y a un grand risque que les coûts du projet, dans sa forme actuelle, ou améliorée à la suite des audiences du BAPE, augmenteront sans doute.

Alors que le gouvernement peine à trouver les moyens financiers de maintenir ses infrastructures existantes en bon état, le MTQ s'apprête à créer une nouvelle infrastructure dispendieuse. Il est impossible de justifier une dépense d'au moins 600 M\$ dans de nouvelles infrastructures autoroutières alors que le gouvernement du Québec, les municipalités et les organismes de transport peinent à trouver les fonds nécessaires afin de financer la remise à niveau des infrastructures de transport actuelles.

Le coût du projet est déjà passé de 300 M\$ à 600 M\$!

⁵ COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, Financement du transport collectif métropolitain, Rapport de la commission du transport, « La priorisation des projets de transport en commun », mai 2013, http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/documents/20130522_priorisationTC_rapportCommission.pdf (Page consultée le 3 octobre 2014)

⁶ Bruno BRISSON, « A19: un tronçon de 8 km à un coût de 600 millions? », *La Presse*, [En ligne], le 21 septembre 2014, <http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201409/21/01-4802293-a19-un-troncon-de-8-km-a-un-cout-de-600-millions.php>, (Page consultée le 14 octobre 2014)

⁷ « Québec prolongera l'autoroute 19... d'ici 2015 », *Radio-Canada*, [En ligne], le 21 juin 2010, <http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2010/06/21/002-autoroute19-prolonge-charest.shtml>, (Page consultée le 3 octobre 2014)

Déficit d'entretien des infrastructures existantes

Depuis plusieurs années, les municipalités, les sociétés de transport collectif et même le ministère des Transports prônent un réinvestissement massif dans les infrastructures de transport routier et en commun vieillissantes. Voici quelques montants nécessaires pour remettre à niveau les infrastructures existantes.

La **Société de transport de Montréal** a priorisé ses investissements d'ici 2020 et nécessite, pour le seul maintien des actifs, 6,2 G\$.⁸

Pour sa part, l'**Agence métropolitaine de transport** chiffre son propre déficit d'entretien à 6,6 G\$.⁹

L'**Association du transport urbain du Québec**, qui regroupe les sociétés de transport du Québec, estime qu'il faudra, de 2014 à 2020 seulement, uniquement pour le maintien des infrastructures existantes, près de 6,2 G\$, alors que le développement de nouveaux services exigés par les citoyens et les municipalités commanderait un montant de 7,5 G\$. On parle donc d'au moins 13,7 G\$ d'ici 2020, bien loin des 7,6 G\$ prévus pour le transport collectif d'ici 2024 dans le PQI du gouvernement du Québec.¹⁰

Pour sa part, la **Communauté métropolitaine de Montréal** évalue les besoins d'investissements uniquement pour le maintien des actifs à 10,3 G\$, dont 8 G\$ seront nécessaires d'ici 2021.¹¹

Enfin, l'**Union des municipalités du Québec** estime le déficit d'entretien dans les infrastructures actuelles à 34 G\$!¹²

Avec de tels besoins faramineux, il est inconcevable et injustifiable que le gouvernement du Québec puisse autoriser une dépense si importante pour construire une nouvelle autoroute dans la région métropolitaine de Montréal.

Les infrastructures de transport existantes souffrent d'un
déficit d'entretien de plusieurs milliards de dollars !

⁸ SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, « Priorisation des Projets d'investissements 2011-2020 », <http://www.stm.info/fr/a-propos/informations-entreprise-et-financieres/priorisation-des-projets-dinvestissements-2011-2020> (Page consultée le 13 octobre 2014)

⁹ AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, Plan stratégique, « Vision 2020 », http://www.amt.qc.ca/uploadedFiles/AMT/Site_Corpo/Salle_de_presse/Plan_strat%C3%A9gique_Liste/AMT_Plan2020_Court.pdf (Page consultée le 13 octobre 2014)

¹⁰ ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ), mémoire, « Consultations prébudgétaires 2014-2015 », mai 2014, [En ligne] http://www.atuq.com/library/images/contentImages/atuq_consultations_prebudgetaires_2014_2015.pdf (page consultée le 14 octobre 2014)

¹¹ COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, Financement du transport collectif métropolitain, Rapport de la commission du transport, « La priorisation des projets de transport en commun », mai 2013, http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/documents/20130522_priorisationTC_rapportCommission.pdf (Page consultée le 3 octobre 2014)

¹² UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC, Communiqué, Budget provincial 2014, juin 2014, <http://www.umq.qc.ca/nouvelles/nouvelles-de-lumq/budget-provincial-2014-02-06-2014/> (Page consultée le 13 octobre 2014)

DES VOIES RÉSERVÉES VOUÉES À L'ÉCHEC

Le projet du MTQ propose l'aménagement de voies réservées au transport collectif, mais donne peu de détails quant à la fréquence du service d'autobus. Tout porte à croire que les municipalités miseront sur un service d'autobus de base, soit en heure de pointe seulement. Si ces voies réservées permanentes ne sont pas utilisées en dehors des heures de pointe, les municipalités et le MTQ seront rapidement tentés de les convertir en voies de circulation pour tous les véhicules, ce qui n'incitera pas les citoyens à effectuer un transfert modal vers le transport collectif.

Un achalandage qui justifie le coût ?

L'étude d'impact du projet souligne des détails qui en disent long sur le potentiel du service de transport collectif qui serait mis en place. Les chiffres sont donnés en nombre de passagers qui utiliseraient le transport collectif en heure de pointe, seul moment que le service serait offert.

D'après le tableau 3-18 de l'étude d'impact, à l'horizon 2015 (à très court terme), ces voies réservées permettraient de déplacer environ à peine 1 200 usagers en période de pointe du matin. À l'horizon 2031, plus d'une décennie après l'ouverture du projet et de la mise en place des voies réservées, le MTQ estime que seulement 2 200 personnes utiliseraient le transport collectif dans cet axe.

Cet achalandage est très faible, notamment en comparaison avec les deux axes à proximité de l'autoroute 19 à Laval :

« L'achalandage potentiel du corridor de l'A-19 représenterait ainsi en période de pointe du matin près des deux tiers de l'achalandage actuel du corridor de l'A-25 et moins de la moitié de l'achalandage actuel du train de banlieue Blainville–Saint-Jérôme, confirmant son statut de corridor secondaire reliant la Couronne Nord à Montréal. »¹³

Dans son étude d'impact, le MTQ prévoit dépenser 64 M\$ pour les deux sections de voies réservées (41,3 M\$ pour la section nord, 23 M\$ sur la section sud) pour déplacer à peine 1 200 passagers.¹⁴ À titre de comparaison, le système rapide par bus en planification sur le boulevard Pie-IX à Montréal et Laval coûterait environ 400 M\$ pour déplacer 70 000 passagers par jour.¹⁵ Le MTQ est donc conscient que le projet sur l'autoroute 19 n'est pas parmi les plus rentables présentement à l'étude dans la région métropolitaine.

Une voie réservée à 64 M\$ pour transporter à peine 1 200 passagers !

¹³ QUÉBEC, MINISTÈRE DES TRANSPORTS, Étude d'impact sur l'environnement, Rapport principal, « Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion », [En ligne] (p. 74), http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/autoroute_19-bois-des-filion_laval/documents/PR3.1.pdf (Page consultée le 2 octobre 2014)

¹⁴ Ibid. p. 108 et p. 112

¹⁵ Jeanne CORRIVEAU, « Pie-IX toujours sans SRB dix ans après l'annonce », Le Devoir, [En ligne], 4 juin 2014, <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/410029/montreal-pie-ix-toujours-sans-srb-dix-ans-apres-l-annonce>, (Page consultée le 14 octobre 2014)

Comment les autobus se rendront-ils au métro?

Autre argument qui démontre le manque de volonté du MTQ de favoriser un transfert modal : l'aménagement des voies réservées.

Les voies réservées projetées prendraient fin tout juste au nord de l'autoroute 440, à Laval. Dans son étude d'impact, le MTQ recommande, dans le cadre d'une phase ultérieure, d'éventuellement prolonger ces voies réservées jusqu'au boulevard Saint-Martin, où les autobus pourraient rejoindre la station de intermodale De la Concorde, situé à 7 km de l'échangeur autoroute 19/Saint-Martin.¹⁶ Or, il n'existe aucune voie réservée sur le boulevard Saint-Martin à Laval. Ce déplacement ajouterait au moins 20 à 30 minutes au trajet (pour parcourir la distance entre l'échangeur autoroute 19/Saint-Martin et la station De la Concorde).¹⁷ De plus, la station De la Concorde n'est pas dotée d'un terminus, équipement essentiel pour assurer un service de bus d'heure de pointe, qui requiert un lieu pour garer les autobus en attendant leurs passagers

D'ailleurs, la Société de transport de Laval a avoué ne pas être intéressée à utiliser les voies réservées prévues dans le prolongement de l'autoroute 19 :

« L'axe privilégié par la STL est le boulevard des Laurentides, plus central et plus adapté pour assurer une bonne desserte de transport collectif par autobus de la population de Laval. La STL n'a pas exprimé le souhait de mettre en place des lignes d'autobus dans le corridor de l'A-19 à l'ouverture de l'autoroute. » - Société de transport de Laval¹⁸

Le projet ne vise pas à encourager un transfert modal
vers le transport en commun !

¹⁶ QUÉBEC, MINISTÈRE DES TRANSPORTS, Étude d'impact sur l'environnement, Rapport principal, « Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion », [En ligne] (p. 104), http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/autoroute_19-bois-des-filion_laval/documents/PR3.1.pdf (Page consultée le 14 octobre 2014)

¹⁷ Actuellement, la vitesse commerciale moyenne d'un autobus de la STM est de 18,2 km/h. En utilisant cette vitesse et, à l'aide Google Maps, on obtient un temps de parcours de 20 à 30 minutes. http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/rdd2012_court.pdf

¹⁸ QUÉBEC, MINISTÈRE DES TRANSPORTS, Étude d'impact sur l'environnement, Rapport principal, « Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion », [En ligne] (p. 103), http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/autoroute_19-bois-des-filion_laval/documents/PR3.1.pdf (Page consultée le 14 octobre 2014)

INVESTIR DANS LE TRANSPORT EN COMMUN AU QUÉBEC

Le Québec est doté d'entreprises qui fournissent des produits et services de transport en commun de renommée mondiale, qui créent de bons emplois et génèrent de fortes retombées économiques partout sur le territoire.

Les retombées économiques du transport en commun

Les retombées économiques des dépenses en transport en commun sont bien supérieures aux dépenses en automobile. La Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) évalue que pour un même montant, un investissement en transport en commun crée 2,8 fois plus d'emplois au Québec et 2,6 fois plus de valeur ajoutée à l'économie québécoise qu'un investissement équivalent en transport automobile.¹⁹ Au Québec, miser sur le transport en commun est donc près de trois fois plus rentable que sur le transport routier.

Investir dans le transport en commun crée 2,8 fois plus d'emplois au Québec que le transport routier !

Le déficit commercial du Québec

Les données des importations du Québec en 2013, recueillies par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) démontrent que le Québec importe pour près de 14 G\$ de pétrole et plus de 9 G\$ en produits automobiles (voitures particulières, camions légers, fourgonnettes et VUS), sans parler des produits dérivés qui servent à cette industrie, comme l'essence à moteur (4,4 G\$).²⁰ Les produits liés à l'utilisation de l'automobile au Québec représentent plus du quart des importations du Québec.

Les importations de pétrole brut, de voitures particulières, d'essence à moteur et de camions légers, fourgonnettes et VUS représentent près du tiers des importations au Québec, plus du double que dans le reste du Canada.²¹ Investir dans le pétrole et l'automobile contribue donc à augmenter le déficit commercial du Québec.

Les produits liés à l'automobile représentent la plus grande part des importations du Québec, ce qui creuse notre déficit commercial !

¹⁹ CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN, « Le transport en commun : Au cœur du développement économique de Montréal », novembre 2010, http://www.ccmq.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_ccmm_etude-transport_fr.pdf (Page consultée le 14 octobre 2014)

²⁰ QUÉBEC, Banque de données des statistiques officielles sur le Québec, Importations internationales annuelles par produit, Québec et Canada, [En ligne], http://www.bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/p_afch_tabl_cie?p_no_client_cie=FR&p_param_id_raprt=1624, (Page consultée le 10 octobre 2014)

²¹ CIRANO, Le Québec économique, Principaux produits d'exportation et d'importation internationales du Québec et du Canada, 2013, [En ligne], http://qe.cirano.qc.ca/tab/commerce_exterieur/principaux_produits_dexportation_et_dimportation_du_quebec_2010, (Page consultée le 10 octobre 2014)

Qu'en pensent les partenaires ?

« Investir dans ce secteur consolide notre base industrielle et contribue au développement d'une expertise. Le chiffre d'affaires annuel de cette filière industrielle est de plus de deux milliards de dollars. » - Société de transport de Montréal²²

« Pour subvenir aux besoins engendrés par sa dépendance au transport automobile, le Québec a importé en 2012 pas moins de 13,7 G\$ de pétrole ainsi que 7G\$ d'automobiles. Mises ensemble, ces importations représentent 94% du déficit commercial du Québec. » - Société de transport de Montréal²³

« Par ailleurs, il a été démontré partout à travers le monde qu'à long terme, il est inévitable que l'ajout d'un nouveau tronçon de route, ou l'élargissement d'une route existante, engendre sa propre congestion; il faut désormais répondre autrement aux besoins de la société. Il faut opter pour le développement du TEC [transport en commun], parce qu'il transporte beaucoup plus de gens par kilomètre que l'auto solo. »- Association du transport urbain du Québec²⁴

« Il ne s'agit pas nécessairement d'augmenter les sommes totales versées aux transports, mais plutôt d'allouer les sommes disponibles vers le secteur le mieux placé pour favoriser le développement économique du Québec. Il faut donc s'assurer de façon prioritaire de maintenir les actifs du TEC, mais aussi bonifier l'offre de service afin d'offrir aux Québécois une alternative attrayante à l'auto solo; un moyen permettant autant de réduire les émissions de GES que de réduire les problèmes de congestion routière. » - Chambre de commerce du Montréal métropolitain²⁵

« Le coût moyen d'utilisation individuel du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal est estimé à 0,16\$² du kilomètre. En comparaison, le coût moyen d'utilisation individuel d'une automobile est estimé à 0,47\$3 du kilomètre, incluant les coûts variables et fixes. Bien entendu, le plein écart entre les coûts unitaires de 0,16\$ et de 0,47\$ ne s'applique pas à tous les utilisateurs du transport en commun. Seuls les ménages qui ne possèdent pas de voiture réalisent cette pleine économie. » - Chambre de commerce du Montréal métropolitain²⁶

²² SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL « La STM une force économique pour tout le Québec », [En ligne], <http://www.stm.info/fr/a-propos/informations-entreprise-et-financieres/budgets-et-rapports-dentreprise/la-stm-une-force> (page consultée le 9 octobre 2014)

²³ Ibid.

²⁴ ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ), mémoire, « Consultations prébudgétaires 2014-2015 », mai 2014, [En ligne] http://www.atuq.com/library/images/content/images/atuq_consultations_prebudgetaires_2014_2015.pdf (page consultée le 14 octobre 2014)

²⁵ CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN, « Le transport en commun : Au cœur du développement économique de Montréal », novembre 2010, http://www.ccm.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_ccmm_etude-transport_fr.pdf (Page consultée le 14 octobre 2014)

²⁶ Ibid.

CONCLUSION

Parce que le prolongement de l'autoroute 19 ne figure dans aucun plan du gouvernement du Québec,

Parce que le PMAD priorise les investissements en transport en commun de l'ordre de 23 G\$,

Parce que le prolongement de l'autoroute 19 coûtera plus de 600 M\$ en fonds publics,

Parce qu'il existe un déficit d'entretien de plusieurs milliards dans nos infrastructures en transport,

Parce que le MTQ souhaite aménager des voies réservées à 64 M\$ pour seulement 1 200 passagers,

Parce que le tracé sélectionné pour les voies réservées est incomplet et ne vise pas un transfert modal,

Parce qu'investir dans le transport en commun crée 2,8 fois plus d'emplois au Québec que l'automobile,

Parce que les produits reliés à l'utilisation de la voiture creusent le déficit commercial du Québec,

Je recommande fortement au BAPE de rejeter le projet de prolongement de l'autoroute 19 du ministère des Transports et de demander au gouvernement du Québec d'investir les sommes prévues pour ce projet dans la réfection des infrastructures de transport existantes ainsi que dans le développement de nouveaux services de transport en commun.