



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Interpellation: Plan d'action 1988-1998 - Le transport
dans la région de Montréal

Le vendredi 4 novembre 1988 — No 40

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

*René
22/12/88*

Table des matières

Exposé du sujet	CAE-1875
M. Jean Garon	CAE-1875
Réponse du ministre	CAE-1876
M. Marc-Yvan Côté	CAE-1876
Argumentation	CAE-1878
M. Jean Garon	CAE-1878
M. Marc-Yvan Côté	CAE-1879
Mme Violette Trépanier	CAE-1880
M. Jean Garon	CAE-1881
M. Marc-Yvan Côté	CAE-1882
M. Jean-Claude Gobé	CAE-1883
Mme Louise Harel	CAE-1884
M. Marc-Yvan Côté	CAE-1885
M. Jean-Pierre Bélisle	CAE-1886
M. Jean Garon	CAE-1887
M. Marc-Yvan Côté	CAE-1888
M. Guy Bélanger	CAE-1889
M. Jean Garon	CAE-1890
M. Marc-Yvan Côté	CAE-1891
M. Serge Marcil	CAE-1892
Mme Louise Harel	CAE-1893
Conclusions	CAE-1894
M. Marc-Yvan Côté	CAE-1894
M. Jean Garon	CAE-1895

M. Jean-Guy Saint-Roch, président

Le vendredi 4 novembre 1988

Interpellation: Plan d'action 1988-1998 - Le transport dans la région de Montréal

(Dix heures cinq minutes)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements entreprend maintenant ses travaux pour procéder à l'interpellation adressée au ministre des Transports par le député de Lévis sur le document intitulé "Plan d'action 1988-1998 - Le transport dans la région de Montréal".

Est-ce que nous avons des remplacements ce matin, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Baril (Rouyn-Noranda-Témiscamingue) est remplacé par M. Maril (Beauharnois); M. Camden (Lotbinière) est remplacé par M. Gobé (Lafontaine); M. Charbonneau (Verchères) est remplacé par Mme Harel (Maisonneuve); M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) est remplacé par M. Bélanger (Laval-des-Rapides) et M. Middlemiss (Pontiac) est remplacé par M. Bélisle (Mille-Îles).

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le secrétaire. Je rappelle aux membres de cette commission que dans un premier temps nous aurons un bloc de 20 minutes réparties entre M. le député de l'Opposition et M. le ministre; un deuxième bloc de 80 minutes réparties en 5 minutes consécutives et finalement des remarques de conclusion de 20 minutes. Je reconnais maintenant le député de Lévis pour 10 minutes.

Exposé du sujet

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, j'aimerais tout d'abord, au début de l'intervention, dire au ministre, qui se proclame toujours d'une ouverture légendaire du point de vue de fournir à l'Opposition les documents, que d'une façon générale c'a été vrai, sauf dans deux cas. Dans le cas des liqueurs de sulfite usées, il faut essayer d'avoir les documents un par un et également, lors du dépôt du plan de transport de Montréal, plan d'action 1988-1998, les journalistes ont pu prendre connaissance du plan à huis clos à partir de 13 h 30. Le huis clos a fini à 15 heures et nous n'avons pu en avoir copie qu'à 16 heures. Le ministre a même été plus sévère que le ministre des Finances où là, au moins, l'Opposition prend connaissance du budget du ministre des Finances en même temps que les journalistes dans un huis clos, tandis qu'ici c'est seulement une heure après la fin du huis clos qu'on a reçu copie du plan, à 16 heures, alors que le huis clos était fini depuis 15 heures. Je dois dire que ce n'est pas vraiment une grande

ouverture.

Dans un premier temps, j'aimerais dégonfler l'annonce de 1 600 000 000 \$ du ministre. On ne sait pas à ce moment-ci qui paiera le montant de 1 600 000 000 \$, puisque le ministre n'a pas indiqué que ce montant viendrait du gouvernement du Québec, mais qu'il serait à partager avec les intervenants, ce qui est indiqué dans ses communiqués de presse. Si l'on compare son plan aux investissements qui ont été faits au cours des années antérieures, entre 1976-1977 et 1985-1986, la période de dix ans qui a précédé sous le gouvernement du Parti québécois, on se rendra compte que le ministre va dépenser beaucoup moins d'argent dans une période de dix ans postérieure, entre 1988 et 1998, que le gouvernement du Parti québécois entre 1976 et 1986, puisque, pour le réseau routier, le gouvernement du Parti québécois a investi, entre 1976 et 1985, 658 500 000 \$, alors que le plan Côté de 1988-1998, au point de vue du réseau routier, prévoit des sommes de 841 900 000 \$, ce qui veut dire, sous cet aspect, 183 400 000 \$ de plus. Mais si on avait tenu compte de l'inflation, même seulement à 3,5 %, c'est 889 000 000 \$ qu'il aurait dû dépenser et, encore là, à ce moment, cela aurait été - une inflation, remarquez bien, de 3,5 %, c'est bien conservateur - 47 100 000 \$ de moins que le gouvernement précédent. Si on avait pris une inflation de 4,5 %, cela aurait été 113 000 000 \$ de moins.

Quant au transport collectif, le gouvernement du Parti québécois, entre 1976 et 1985 - parce qu'il croyait au transport collectif - a investi 1 068 800 000 \$, alors que le plan Côté, lui, dix ans plus tard, entre 1988 et 1998, prévoit seulement 780 500 000 \$, soit 288 300 000 \$ de moins que sous le gouvernement du Parti québécois entre 1976 et 1985-1986. S'il y avait eu un taux d'inflation de 3,5 % seulement, il aurait dû dépenser, pour équivaloir aux mêmes sommes investies sous le gouvernement du Parti québécois, 1 442 900 000 \$, c'est-à-dire un écart, à 3,5 % d'inflation seulement, de 662 400 000 \$. À 4,5 % d'inflation, il aurait dépensé 769 300 000 \$ de moins.

Alors, si on prend le grand total, on se rend compte que le gouvernement du Parti québécois, entre 1976-1977 et 1985-1986, a investi, dans le transport de la région de Montréal, soit au réseau routier ou soit au transport collectif, principalement dans le transport collectif, 1 727 300 000 \$, alors que le plan Côté prévoit moins en chiffres absolus, même sans tenir compte de l'inflation, soit seulement 1 622 400 000 \$, 104 900 000 \$ de moins.

Dix ans plus tard... Imaginez-vous, M. le Président, on n'a pas calculé l'inflation depuis le début; on a seulement calculé l'inflation à la fin des dix ans. S'il avait fallu calculer l'inflation au

tout début, l'écart aurait été encore bien plus grand. Cela veut dire que, pour maintenir les acquis à un taux d'inflation de 3,5 %, il aurait dû dépenser 2 332 000 000 \$, c'est-à-dire qu'il dépensera 710 000 000 \$ de moins. À 4,5 % d'inflation, le plan du ministre des Transports pour Montréal entre 1988 et 1998, à un taux d'inflation de 4,5 % qui sera à peu près le taux réel, prévoit 882 000 000 \$ de moins. C'est quelque chose!

M. le Président, le ministre a beau se péter les bretelles, au fond il investit dans le transport collectif à Montréal, à cause de l'inflation, on peut dire environ 700 000 000 \$ de moins et, dans le transport terrestre, une centaine de millions de moins, selon l'inflation qui peut varier entre 3,5 % et 4,5 % d'après une estimation des prévisions, mais ce ne sera sûrement pas en bas de 3,5 %; ce n'est pas en bas de 3,5 % depuis quelques années. Cela s'en va beaucoup plus vers 4,5 % ou plus dans les années qui viennent.

Donc, c'est un plan qui est beaucoup moins généreux qu'il n'en a l'air et qui ne touche pas les vrais problèmes de transport. On a l'impression, quand on voit le plan du ministre, d'avoir un catalogue d'avant Noël et on dit: Choisissez. Alors, pour l'un, ce sera une mitaine, pour l'autre, un gant, pour l'autre, une paire de lunettes, pour l'autre, une tuque ou une paire de bas. Mais, quand on a fini de faire les cadeaux du catalogue, on se rend compte que le système n'est pas habillé. Il y a des éléments d'habit, mais il n'y a pas de plan d'ensemble. C'est cela la principale lacune de ce plan annoncé par le ministre des Transports pour la région de Montréal. Il n'y a pas de plan d'ensemble, il n'y a pas d'objectif. Quel est l'objectif du ministre? On ne le sait pas, à tel point même qu'on se rend compte que, même après avoir dépensé cet argent-là, les transports et les équipements routiers seront sans doute plus congestionnés que jamais, non pas sans doute, mais sûrement plus congestionnés que jamais parce qu'on va construire de nouvelles autoroutes et augmenter la capacité de celles qui existent, sans contribuer à diminuer le nombre de véhicules dans le centre de Montréal. Ce qui voudra dire... Et ce n'est pas pour rien que les Montréalais indiquent dans un sondage récent que, dans une proportion élevée, ils sont même prêts à interdire les automobiles au centre-ville parce qu'ils se rendent bien compte - ils ne sont pas fous - qu'avec le système qui est pensé par le ministre on assistera sans doute à une congestion qui n'aura jamais été aussi grande dans le centre de Montréal.

De plus, on se rend compte que, pour l'organisation du transport, on ne prévoit rien concernant un mécanisme régional d'organisation et d'exploitation du transport en commun. En réalité, il n'y a rien. L'efficacité du transport en commun dans la région de Montréal souffre profondément de la multitude des intervenants

dont les intérêts sont divergents. D'ailleurs, le plan semble avoir accentué les clivages plutôt que les diminuer. C'est pourquoi il y a une forte opposition des membres de la Communauté urbaine de Montréal qui sont appuyés par plusieurs groupes, la chambre de commerce... Habituellement, la chambre de commerce appuie le gouvernement libéral. Même la chambre de commerce, avec son président, M. Claude Garcia, que j'ai bien connu, puisque c'était mon opposant comme candidat libéral, en 1981, dans le comté de Lévis, même M. Garcia, qui est un homme intelligent, n'a pas été capable de dire que le ministre avait fait un bon plan. Les syndicats et l'Union des producteurs agricoles se sont élevés contre ce plan. C'est quand même quelque chose de surprenant.

(10 h 15)

Pas de concertation régionale, étalement urbain favorisé, un catalogue sans objectif d'ensemble! On ne saisit pas les objectifs. Et ceux qui ont fait la critique - par exemple, je pense aux éditorialistes qui ont fait la critique - ont dit: On ne saisit pas les objectifs dans ce plan. Des orientations d'ensemble n'apparaissent pas, sauf un catalogue, ce qui, à mon avis, est vraiment le signe d'un organisateur politique, le ministre des Transports. En fait, il dit: Je vais faire un petit cadeau ici, un petit cadeau là; certains maires vont être contents parce qu'ils auront reçu leur petit cadeau. Cela ne veut pas dire que, dans l'ensemble, le problème du transport à Montréal sera réglé, au contraire. C'est pourquoi les gens les plus clairvoyants ont dénoncé ce plan de transport. Je vous remercie.

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

Réponse du ministre

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, c'est avec beaucoup de sympathie et même de reconnaissance que je veux remercier ce matin le député de Lévis et critique de l'Opposition en matière de transport pour l'occasion qu'il nous fournit de s'adresser directement à la population du Québec qui écoute ce matin et qui a beaucoup entendu parler du plan de transport, selon le siège où l'on se situait.

Pour bien leur faire comprendre exactement ce qui s'est passé et ce qui se passera, il faut retourner un peu dans le temps. Du temps où elle était critique de l'Opposition en matière de transport, Mme la députée de Maisonneuve avait, dès les premiers instants de décembre 1985, souhaité, au nom de la grande Communauté urbaine de Montréal, que nous puissions avoir une commission parlementaire afin d'entendre des intervenants sur un plan d'ensemble quant à la réponse sur les immobilisations futures en

matière de transport en commun dans la grande région de Montréal. Et, à l'époque, j'avais accepté en disant que nous pourrions la tenir, et dès août 1987 - après des reports, il faut bien le préciser, demandés par les autorités de la ville de Montréal qui était en élection et par la suite demandés au printemps de 1987 par la Communauté urbaine de Montréal qui souhaitait que ce soit davantage à la fin de l'été, début de l'automne - donc, au mois d'août 1987, on a tenu à Montréal une commission parlementaire aux fins d'entendre les intervenants de la grande région de Montréal qui devaient s'exprimer sur leurs besoins futurs et, finalement, manifestant de l'ouverture - comme le député de Lévis le disait tantôt, ce qui est une marque de commerce chez nous - nous avons accepté que la commission parlementaire puisse déborder sur le financement du transport en commun.

La principale demande quant au financement du transport en commun était pour obtenir une enveloppe fermée, indexée pour les cinq prochaines années, mettant fin ainsi aux différents programmes qu'avaient mis sur pied nos prédécesseurs et où une chatte ne retrouvait pas ses petits, programmes qui étaient contraignants pour la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal puisque, plus elle avait de monde sur ses lignes, plus elle était pénalisée par des mesures de plafonnement. Nous avons donc réglé cette partie-là en reconnaissant une enveloppe fermée pour cinq ans répondant aux besoins et à la demande telle qu'elle avait été élaborée par les autorités de la STCUM.

Différents intervenants sont venus demander des choses, ceux de Laval sont venus et c'était clair, ceux de la rive sud de Montréal sont venus et c'était clair. Et, finalement, in extremis, une semaine avant la commission, l'ensemble de la communauté urbaine s'entendait pour déposer, au nom de la Communauté urbaine de Montréal, donc incluant la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal et toute une série de personnes, soit la STCUM et les maires, un document que j'ai ici. Et regardons le, parce que c'est la base même de l'intervention gouvernementale qui voulait, dans son plan de transport, répondre à la logique déposée lors de la commission parlementaire. C'était normal. On était interpellé, donc il fallait répondre selon leur propre logique.

Dans le mémoire de la Communauté urbaine de Montréal, à la page 19 on voit le programme d'investissement qui demandait 1 100 000 000 \$ pour les dix prochaines années. Le ministre des Transports du Québec est comme le député de Lévis, il ne connaît pas Montréal. C'est un gaspésien d'origine, de Charlesbourg maintenant, pas dans le trafic trop, trop. Il est comme le député de Lévis, il ne connaît pas ça. Eux, ils connaissent ça parce que c'était toute la "gang" de Montréal qui connaissait le transport en commun. Ils ont donc mis ça dans un beau petit document. Un beau petit document qui dit: trois

niveaux d'intervention: le développement des infrastructures et l'acquisition du matériel roulant: 450 000 000 \$; le renouvellement du parc d'autobus: 205 000 000 \$; la conservation du patrimoine et l'amélioration du service: 420 000 000 \$. C'est heureux parce qu'à partir du moment où c'est le document de référence de gens qui connaissent le transport en commun on doit avoir une vision régionale, à tout le moins pour l'île, et ça doit au moins vouloir dire quelque chose.

C'est à partir de ces données que nous avons analysé les demandes et que nous avons émis un plan de transport. Le député de Lévis peut bien porter le jugement qu'il veut sur l'ensemble qui n'est pas cohérent ou sur le manque d'objectif. L'objectif est pourtant très clair: parachever ce que vous n'avez pu parachever, une complémentarité entre des réseaux routiers, d'une part, qui transportent des personnes qui ont quand même la liberté de prendre leur voiture malgré les inconvénients et, d'autre part, un réseau de transport en commun qui doit autant que possible desservir la totalité des intervenants. C'est clair.

Nous avons donc répondu à cela et en perfectionnant la réponse, compte tenu du peu d'information que nous avions au moment où cela nous a été déposé puisque l'entente était intervenue sept jours auparavant. M. le Président, à partir des analyses que nous avons faites, on a donc pris comme scénario d'intervention le modèle même proposé par la CUM. Premièrement, conservation du patrimoine, donc maintien des acquis; deuxièmement, amélioration des systèmes existants pour optimiser leur efficacité et, troisièmement, développement, la logique voulant qu'on conserve d'abord les acquis avant de faire du développement et qu'on aille dans le sens de l'amélioration de ce qui existe, la logique étant ultimement que nous irions vers le développement. C'est tout simplement ce qu'on a fait.

Je regarde le renouvellement du parc d'autobus: 205 000 000 \$; ce dossier était déjà réglé puisque le programme a été renouvelé, M. le Président, dans le plan du renouvellement de la flotte d'autobus. Donc on l'oublie, on le sort, et il n'est même pas compris à l'intérieur du plan de transport. Cela fait donc 1 100 000 000 \$, moins 205 000 000 \$, donc approximativement 900 000 000 \$ demandés par la CUM. À ce moment-là, nous répondons à la demande. Le député de Lévis dit: On va tenter de dégonfler le montant de 1 600 000 000 \$ de telle sorte que cela paraisse que nous, de l'excellent gouvernement précédent, sommes intervenus de manière massive et plus substantielle que le gouvernement actuel. Ce n'est pas ce qu'il faut voir. Vous avez une attitude du passé, alors qu'il faut regarder vers l'avenir. C'est clair. Vous êtes passésistes, alors que les gens de la région de Montréal attendent davantage quelqu'un qui a une vision de l'avenir. Vous tentez de défendre votre gouvernement. Arrêtez,

vous avez été battus. C'est clair. Il faut regarder vers l'avenir et c'est dans ce sens-là qu'il faut regarder. Arrêtez de comparer. La nostalgie du passé, il faut que ça finisse. Il faut regarder vers l'avenir et voir quels sont les besoins des gens. Ils ont d'ailleurs été exprimés très clairement. Est-ce que vous êtes plus connaissant que la Communauté urbaine de Montréal au plan de ses futurs besoins? J'imagine que, si nous ne le sommes pas, on peut au moins tenir pour acquis qu'ils connaissent ça un peu. Et je vous mets au défi, pendant les deux heures que nous avons, de nous dire les éléments qui n'ont pas été touchés à l'intérieur de la demande même de la Communauté urbaine de Montréal. Je vous mets au défi.

S'il y a des problèmes de distinction entre la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal et la CUM, la société n'avait qu'à venir déposer un mémoire. Mais ils ont choisi de le faire à l'intérieur du cadre de la communauté urbaine et c'est ça qu'on nous a demandé et c'est à ça que nous avons répondu.

Globalement, le plan de transport de 1 622 000 000 \$ est payé presque en totalité par le gouvernement du Québec puisque, dans l'hypothèse où le métro serait payé à 100 % par le gouvernement du Québec, c'est le gouvernement du Québec qui paie. Dans le cas des routes, c'est le gouvernement du Québec qui paie. Il y a une participation du gouvernement fédéral pour le train de banlieue de Deux-Montagnes et une participation très marginale dans un autre projet. Donc, on peut dire très facilement que 90 % ou 95 % de la facture dans ce cas est une facture payée par le gouvernement du Québec.

Au-delà de tout ça, on dit qu'on ne touche pas au vrai problème. Comme ministre, je réponds à des demandes provenant du milieu qui sont sur la table de travail depuis dix ans. C'est l'inventaire de toutes ces demandes qui ont été traitées au ministère et qui a fait en sorte qu'on a eu un plan d'ensemble, pas uniquement un plan d'ensemble pour l'Ile mais un plan d'ensemble pour la grande région de Montréal. Il ne faut pas parler avec deux chapeaux. Il faut bien distinguer et être logique du début à la fin.

Lorsque vous parlez d'une superstructure qui devrait exister sur le plan de la coordination du transport en commun à Montréal, c'était effectivement une conclusion de la commission parlementaire, et une table fonctionne actuellement pour éliminer ces divergences pour en arriver éventuellement à cette décision. Vous-driez-vous que le gouvernement du Québec l'impose? Je pense qu'il faut davantage axer notre orientation dans une recherche d'équilibre, ce que nous avons fait dans sept ou huit réunions jusqu'à maintenant, avec des représentants de Laval, des représentants de la rive sud, des CIT du nord et du sud, avec la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, auxquelles participe M. Hamelin, qui est le président de la Communauté urbaine de Montréal.

Dans ce sens, il est clair que pendant deux heures nous discuterons du plan de transport. Si vous avez des questions spécifiques, je les attends. Je tenterai d'y répondre avec les arguments que j'ai. Quant à l'opposition que vous avez manifestée jusqu'à maintenant en disant qu'il y a de l'opposition au plan, je prendrai soin, dans chacun des cas, de vous rétablir la vérité en commençant par M. Garcia, votre ex-adversaire, à qui vous trouvez bien des vertus aujourd'hui, vertus que vous ne reconnaissiez pas au moment de la campagne électorale de 1981.

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

Argumentation

M. Jean Garon

M. Garon: Ce que je voulais dire essentiellement, c'est que, si M. Garcia a jugé bon de condamner le plan du ministre des Transports, ce n'est pas parce que c'est un ami personnel du député de Lévis ou du Parti québécois, c'est un ancien candidat libéral. Il fallait qu'il ne le trouve vraiment pas à son goût et que son organisme ne le trouve pas à son goût. Ce n'est pas par amitié. Je pense bien que ça ne lui faisait pas plaisir d'être obligé de dire que le plan n'était pas bon.

Quand vous dites que les propositions de la STCUM, dans son mémoire présenté à la commission parlementaire en août 1987, se retrouvent toutes dans votre plan, oui, mais pas selon les mêmes évaluations. Si on compare les coûts totaux des projets, le mémoire de la STCUM parlait de 340 000 000 \$ et, dans le plan que vous avez proposé, on parle de 206 000 000 \$. Cela fait un joli écart. Pour plusieurs projets, les évaluations de la STCUM et du ministère des Transports du Québec ne correspondent pas. Le ministre peut-il dire pourquoi? Quand on regarde, par exemple, le coût des mesures - je ne prendrai pas tout - les mesures 2, 9, 10, 11, 12 et 13, dans le plan de la STCUM, il est évalué à 99 000 000 \$; dans votre plan, on l'évalue à 46 000 000 \$. Cela fait un moyen écart. Cela fait plus que la moitié moins.

Quand on compare les choses comparables, on se rend compte qu'il y a un écart considérable entre 206 000 000 \$ dans votre plan et 340 000 000 \$ dans le plan de la STCUM. Qu'on vienne dire que c'est la même chose, ce n'est pas vrai. Ce n'est pas la même chose. On peut bien mettre les projets, excepté qu'ils sont quasiment, pas tout à fait à moitié prix - c'est un montant considérable - mais moins élevé. Le ministre a beau dire que je regarde dans le passé, l'argent c'est l'argent. Si on dit: On va faire mieux que le précédent gouvernement et qu'on dépense l'équivalent de 800 000 000 \$ de

moins, c'est-à-dire 1 600 000 000 \$, alors qu'il aurait fallu pour faire la même chose investir à peu près 2 332 000 000 \$ selon le taux d'inflation, c'est-à-dire 710 000 000 \$ de moins ou 880 000 000 \$ de moins si on parle de 3, 5 % ou de 4, 5 % d'inflation, c'est de l'argent. Ce n'est pas des pinottes, ce n'est pas des cuillérées d'asphalte quand on est rendu à 800 000 000 \$ de moins en dollars constants si on tient compte de l'inflation. Là il s'agit de montants d'argent considérables. Le ministre a beau dire ce qu'il voudra, c'est beaucoup moins d'argent que le gouvernement précédent.

Maintenant, si on regarde l'absence de vision globale, votre plan favorise l'étalement urbain. Des mesures qui individuellement... Un maire peut dire: Moi, je suis content de ce pont, de ce bout de route, ou je suis content de telle mesure, mais ce n'est pas ça un plan de transport. Ce n'est pas un catalogue de cadeaux de Noël. Ce n'est pas ça. Essentiellement, votre plan de transport, pour un organisateur politique, ce n'est pas pire. C'est un catalogue de cadeaux Eaton. Sauf que, quand on regarde le plan d'ensemble, on ne le retrouve pas. C'est pour ça que je dis: Sur le plan de l'étalement urbain... Pourquoi tout le monde s'est-il plaint de l'étalement urbain, pourquoi le maire de Montréal, s'il trouvait ça bon, s'élève-t-il contre le plan de transport devant la Chambre de commerce où il y avait 900 personnes venues entendre le maire de Montréal parler du plan de transport et l'applaudir devant la Chambre de commerce de Montréal? C'est quand même quelque chose. Le ministre dit: J'ai fait l'unanimité. À Charlesbourg, peut-être, mais à Montréal, s'il ne connaît pas Montréal, je n'aimerais pas ça qu'il m'inclue dans le même bateau que lui parce que je peux vous dire que depuis une quinzaine d'années j'ai vécu pas mal de temps à Montréal.

Sur le plan de l'étalement urbain, les gens disent: Cela va favoriser l'étalement urbain. La population de Montréal n'est pas desservie, et on reviendra en parler tantôt. Dans l'est, par exemple, où ce sont les gens les plus démunis, où il y a le moins d'automobiles, c'est là qu'il y aura le moins de transport en commun. Il faut toujours bien aligner les choses ensemble. Comment se fait-il que les gens qui ont le moins d'automobiles, qui ont le niveau de vie le moins élevé sont ceux qui auront le moins de transport en commun? (10 h 30)

Quant au zonage agricole, pourquoi les gens de la protection des terres agricoles disent-ils que le plan du ministre des Transports aura pour effet de favoriser l'étalement, donc, l'activité qui va s'étendre dans le territoire? C'est cela qui coûte le plus cher. L'option préférentielle d'aménagement, le ministre en dit un mot pour dire qu'il a regardé cela. Est-ce qu'il est pour, est-ce qu'il est contre? On ne retrouve pas cela dans le plan. La congestion va-t-elle diminuer sur les ponts, au centre-ville et sur les

grands boulevards? Seulement pour le développement des infrastructures, on prévoit dépenser 465 000 000 \$ pour le réseau routier et 420 000 000 \$ pour le transport collectif. Pour les améliorations des infrastructures, le plan prévoit dépenser 190 000 000 \$ pour le réseau routier et seulement 70 000 000 \$ pour le transport collectif. Il y a un choix qui a été fait dans ce projet. Ce n'est pas un choix pour le transport collectif. C'est un choix qui n'a pas de vision. Quand on regarde le développement démographique, le maire de Montréal l'a souligné, on ne prévoit pas d'augmentation de la démographie au Québec au cours des prochaines années; même selon les démographes les plus optimistes, il n'y aura à peu près pas de changement dans la population. Si le ministre fait du déplacement, s'il favorise l'étalement urbain, qu'est-ce qu'il va faire? Il va augmenter les coûts pour une même population en promenant le monde. C'est pour cela qu'on dit: Il n'y a pas de plan d'ensemble, il y a une absence totale de continuité dans l'action. Les gens qui ont analysé - non pas les gens qui ont dit: Moi, j'ai mon cadeau - le plan d'ensemble se rendent compte qu'il n'y a pas de vision, qu'il n'y a pas d'objectif dans ce plan.

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

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, à écouter le député de Lévis, cela fait deux interventions d'une quinzaine de minutes qu'il fait, on a l'impression qu'il veut tenter de s'improviser chef. Il tente de faire une certaine bouillabaisse, et on sait que cela ne lui a pas très bien réussi dans le passé de tenter de s'improviser chef. Ses propres militants ont décidé qu'il n'avait pas les qualités pour l'être. Il parle de toutes sortes de choses sans être capable de poser une véritable question dans un cas particulier. On arrive à du catalogue de Noël: organisateurs, chambre de commerce, M. Doré, le zonage agricole et l'est de Montréal. Cela me fait rire un peu. C'est le gars de l'Opposition qui essaie de s'accrocher à n'importe lequel os pour tenter de l'amplifier. Cela m'apparaît très clair et très évident.

Le député de Lévis a parlé de ceux qui s'opposaient au plan comme si c'était quelque chose d'extraordinaire. Est-il au fait que M. Garcia n'est plus à la Chambre de commerce comme président de la Chambre de commerce de Montréal? Je pense que la vision de la Chambre de commerce de Montréal évolue passablement et dans pas grand temps vous aurez très certainement une très belle surprise. Vous allez voir que ce grand penseur qu'était M. Garcia, son passage aurait été très marquant à la Chambre

de commerce de Montréal mais pas pour longtemps.

Le député de Lévis aborde la problématique de l'est de Montréal. Cette même petite question est très simple. Avec toutes les centaines de millions de dollars que vous avez dépensés sous votre régime, avec la force tout à fait exceptionnelle des Léger, des Camille Laurin, des Gilbert Paquette et à l'occasion de Mme la députée de Maisonneuve - malheureusement pour elle, pas très longtemps, parce qu'elle avait des convictions - du premier ministre, l'ancien député d'Anjou, M. Johnson, avec toutes ces centaines de milliers de dollars, de millions de dollars, de milliards de dollars, dites-nous ce que vous avez fait pour régler les problèmes de l'est de Montréal. Dites-nous où vous avez investi dans le transport en commun pour être capable d'avoir un équilibre sur cette île, pour répondre véritablement aux besoins de cet individu qui aujourd'hui, dans l'est de Montréal, est celui qui a peut-être le moins de revenus, comme vous dites, et qui n'a pas d'automobile. Dites-nous donc d'une manière très précise ce que vous avez fait avec tout cet argent pour développer l'est de Montréal. À ce moment, vous aurez contribué au débat et vous serez beaucoup plus crédible pour défendre les gens de l'est de Montréal. Vous avez eu des choix à faire à l'époque. Et j'ajoute les Tardif, il y en avait des ministres dans ce coin-là, il y en avait de la force! Même Tardif, ministre des Transports. Dites-nous précisément, à part le métro fer sur fer qui n'a jamais marché, qui était un ballon de campagne électorale, ce que vous avez fait pour les gens de l'est de Montréal. Quand on parle de l'opposition de M. Proulx, de l'UPA, et qu'on l'associe à tout le monde, allez donc voir les gens de la rive sud de Montréal pour voir s'ils sont contre la route 30, les gens de l'UPA que j'ai rencontrés sur le plan régional. C'est une question de respect, à tout le moins, de la base de l'UPA. J'imagine que l'UPA régionale a plus d'importance pour la route 30 qu'en a l'UPA nationale, parce qu'elle fait un grand combat national. Finalement, je reconnais que le maire de Montréal, M. Jean Doré, est l'un de ceux qui s'opposent le plus au plan et qu'il a ses raisons que je ne lui conteste pas, compte tenu de la situation de la ville de Montréal.

Le phénomène d'étalement urbain est un phénomène au cœur des préoccupations et il l'a toujours été. Dans ce plan préférentiel d'aménagement, il faudra toujours se rappeler qu'en 1984 la force de M. Lévesque, qui venait de la rive sud, et la force de Bernard Landry, qui venait de Laval, ont fait un accroc à ce plan d'aménagement prioritaire pour faire en sorte que l'on puisse, sur le plan des centres-villes de Laval et de Longueuil, favoriser l'étalement. Malgré le fait qu'on ait mis un blocage sur le développement du réseau routier au cours des dix dernières années, cela a eu un phénomène d'étalement, parce que c'est la liberté de l'individu de choisir où il veut

s'impliquer. Si le gouvernement décide de mettre des contraintes sur le plan de l'implantation de ces gens-là dans les banlieues, soit par des mesures coercitives ou autres, sur le plan de l'accès au centre-ville, c'est une question qui sera sûrement discutée éventuellement.

Au-delà de tout cela, le plan de transport, malgré le fait que le député de Lévis n'y voit pas un plan d'ensemble, s'il n'en voit pas, c'est exactement la même philosophie qu'ils ont eue à l'époque, c'est un document qui veut que le réseau routier soit complémentaire au réseau de transport en commun. Et nous voulons réparer des erreurs que vous avez faites pendant les dernières années. Vous avez négligé l'entretien du réseau routier à Montréal qui, lui aussi, fait partie du maintien des acquis.

Le Président (M. Saint-Roch): Je remercie M. le ministre. Je reconnais maintenant Mme la députée de Dorion pour cinq minutes.

Mme Violette Trépanier

Mme Trépanier: Merci, M. le Président. Étant députée de l'est de Montréal, vous me permettez de concentrer mon intervention sur ma région.

L'équilibre et la complémentarité entre le réseau routier et le transport collectif, d'une part, et l'équilibre et la complémentarité, d'autre part, entre les quartiers et les municipalités qui composent la communauté urbaine sont essentiels pour un réseau de transport cohérent. Notre gouvernement a posé des gestes concrets et significatifs pour relancer l'économie dans l'est de Montréal. Les conclusions du Comité de relance de l'économie et de l'emploi de l'est de Montréal sont claires, et la députée de Maisonneuve est sûrement au courant. Ce que l'on décèle dans ces conclusions, on y dit que des liaisons routières incomplètes et insuffisantes sont les principales lacunes qu'il faut corriger pour relancer l'économie et l'emploi; d'autre part, on dit aussi que l'absence d'un réseau de transport en commun freine le développement commercial, industriel et résidentiel.

En ce qui concerne la partie développement dans le plan de transport, le ministre a pris en considération les demandes exprimées et formulées dans des schémas d'aménagement et également dans les sommets socio-économiques et à la commission parlementaire d'août 1987. Force nous est d'admettre qu'aucune intervention n'avait été "priorisée" dans le développement par la Communauté urbaine de Montréal en ce qui a trait au développement du réseau, ne serait-ce qu'un montant global de 450 000 000 \$ pour des projets futurs. Nonobstant cette lacune de taille, et c'est dommage qu'elle ait existé, je le concède, dans le cheminement de la consultation en vue de l'élaboration du plan, nous devons être cohérents dans nos interventions et c'est notre responsabilité. Maintenant que nous avons

"priorisé" une action dans l'est de Montréal, c'est notre responsabilité de fournir à cette région les outils nécessaires aux développements résidentiel et économique. Déjà, en août 1976, il y avait un comité de transport de la région de l'est de Montréal qui était formé. Ce comité a proposé des recommandations le 14 septembre 1977: cela fait onze ans et rien n'a été fait. Le député de Lévis parlait de millions; ce n'est sûrement pas dans l'est que ces millions ont été injectés. Il n'y a rien de fait dans l'est de Montréal pour le plan de transport. Tout ce qu'on a réussi à faire, c'est un moratoire en 1977 et en 1978. On sait que les préoccupations du gouvernement sont d'un tout autre ordre, mais les problèmes sont là, ils sont majeurs et il faut les régler.

À mon avis, le débat est loin d'être clos et on fera encore beaucoup de travail dans ce sens-là. Le projet du plan de transport est parfaite et c'est la raison d'être d'une commission parlementaire, mais pour y arriver, cependant, il est primordial d'avoir une vision globale de la région métropolitaine. Il est essentiel également que les autorités régionales travaillent ce dossier en concertation. Les élus des différentes municipalités ne doivent pas être des adversaires, mais des partenaires dans ce plan de transport.

En conclusion, je dirai, M. le Président, que le plan de transport qui nous a été présenté ces mois derniers est un pas énorme vers l'amélioration du réseau et aussi vers le développement de ce réseau. Mais je souhaite ardemment - je m'adresse au ministre - que l'on puisse redéfinir certains points du plan, pour arriver à desservir plus adéquatement la population de l'extrême est de la Communauté urbaine de Montréal, tant au point de vue du réseau routier que du point de vue du transport en commun. Il en va de l'intérêt de tous les Montréalais, il en va de l'intérêt des municipalités de la communauté urbaine.

J'entends, avec mes collègues-députés de Montréal, déployer toute l'énergie nécessaire pour arriver à cet objectif. M. le Président, je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, Mme la députée de Dorion. Je vais maintenant reconnaître M. le député de Lévis pour cinq minutes.

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, je comprends que la députée de Dorion n'est pas au courant, mais le moratoire mis en place, c'était seulement sur les autoroutes. Deuxièmement, dans votre comté, vous avez été chanceuse de voir l'inauguration de stations qui ont été mises en place par l'ancien gouvernement. Il y en a seulement trois dans votre comté - en passant, sur la ligne 5 en direction d'Anjou jusqu'au boulevard Saint-Michel - qui ont été construites et votées par l'ancien gouvernement. Alors, vous

pourriez au moins avoir l'honnêteté de le dire.

Deuxièmement, en ce qui concerne le plan du ministre pour l'est de Montréal, il n'a répondu à aucune des questions que j'ai posées. J'en ai posé sur les dix ans, en comparant les sommes d'argent dépensées en dix ans, il n'a pas répondu. Je lui ai dit que les projets acceptés dans son plan, quand on les comparait aux coûts qui avaient été prévus par la STCUM, c'est 206 000 000 \$ contre 340 000 000 \$. Il n'a pas répondu non plus là-dessus.

Là, j'aimerais lui souligner qu'en ce qui concerne l'est, dans le projet qu'il présente, il n'y a pas grand-chose. Pourtant, c'est là qu'est le besoin actuellement, puisqu'on voit qu'actuellement, à l'ouest de Saint-Laurent, il y a 85 kilomètres et qu'à l'est de Saint-Laurent il y en a 28. On se rend compte également qu'en termes d'automobiles, dans l'est, il y a 33 % des ménages à Montréal qui n'ont aucune automobile comparativement à Toronto où c'est 25 %. Quand on regarde la carte du ministre des Transports, son plan, la carte 6 - taux de possession d'automobiles par logis en 1982 - on se rend compte que l'endroit où il y a le moins d'automobiles, c'est justement dans l'est, au sud-est de l'île dans le plan de la communauté urbaine. C'est là qu'il y a le moins d'automobiles. On se serait attendu qu'on favorise davantage le développement du transport en commun dans cette région, mais on ne voit pas ça apparaître. Pourtant, c'est là que les revenus sont les moins élevés également. On parle de 30 % de gens à Montréal qui ont un revenu de moins de 15 000 \$ par année. On en parlait lors de la tenue de la commission parlementaire qui a siégé à Montréal au mois d'août dernier, ce sont des gens qui ont un revenu moins élevé et qui n'ont pas d'automobile. Pourtant, le gouvernement ne s'occupe pas de ces gens. C'est pour ça qu'on comprend mal.

On comprend mal - j'aimerais que le ministre nous en dise davantage - le financement. Le financement ne dit pas grand-chose non plus. Le ministre dit simplement que le ministère ne sera pas l'unique bailleur de fonds, alors que, déjà, 1 600 000 000 \$ représentent 700 000 000 \$, à 3,5 % d'inflation, de moins que les sommes d'argent investies par l'ancien gouvernement. Si on calculait qu'il payait entièrement le montant de 1 600 000 000 \$, cela représenterait quand même, à 3,5 % d'inflation, 700 000 000 \$ de moins que ce qui a été investi dans la région de Montréal entre 1976 et 1985. C'est quelque chose, M. le Président. Ce ne sont pas des petits montants d'argent, ce sont des sommes d'argent considérables et, pourtant, le ministre n'a pas de réponse. On s'attendrait à ce que le ministre dise quelque chose. Il ne répond pas. Il parle de M. Garcia; il parle de la Chambre de commerce et tout cela. Mais ce n'est pas ça que je lui demande. J'ai souligné, en passant, que la critique qui avait été faite n'a pas été faite par quelqu'un qui était considéré

comme un militant du Parti québécois. C'est tout simplement ce que je lui indiquais.
(10 h 45)

Je lui indique actuellement qu'en ce qui concerne le transport en commun il n'y a pas d'objectif. On dit: Il y a moins de gens qui prennent le transport en commun. Oui, mais c'est parce qu'il est moins organisé qu'à Toronto. Il faut aller dans le sens d'organiser davantage et d'améliorer le transport en commun vers l'est de l'île. Je pense que cela apparaît évident à tout le monde, ne pas couper au plus court, mais faire en sorte que les gens soient mieux desservis. Ma collègue, la députée de Maisonneuve, va intervenir tout à l'heure pour souligner davantage cet aspect. Il faut, à un moment donné, commencer à dire qu'il ne faut plus donner aux plus riches et moins aux plus pauvres. Actuellement, la philosophie du gouvernement semble être d'enrichir les riches et d'appauvrir les pauvres. Cela semble être sa philosophie résumée en peu de mots. Cela s'est manifesté, on l'a vu dans les discours sur le budget, sous plusieurs aspects. C'est pour cela que je dis au ministre: Dites-nous quelque chose par rapport à ce que vous avez l'intention de faire dans l'est de Montréal parce qu'actuellement il n'y a pas grand-chose qui apparaît par rapport aux besoins.

Je comprends qu'on parle de conservation du réseau, mais cela ne fait que réparer un habit existant. Il faut que cela se fasse, mais ce n'est pas cela qui améliore la situation. Maintenant, en fonction de la situation qui a changé, qui s'est modifiée... Je pensais que le document du Parti libéral, c'était **Maîtriser l'avenir**. Je suis en train de me demander si ce n'était pas "Gérons le passé", parce qu'il n'y a pas de vision d'avenir en tenant compte de ce qui s'en vient dans ce secteur, avec le vieillissement de la population, avec une démographie qui ne change pas beaucoup. Il faut un plan d'action en conséquence, avec des objectifs, des orientations qu'on ne retrouve pas dans le plan de transport du ministre des Transports.

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

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je vais, tel que m'y invite le député de Lévis, tenter de répondre à certaines de ses interrogations. Ma collègue de Dorion a évoqué tantôt le fait que le plan était parfait, je suis encore pleinement convaincu qu'il l'est. J'attends encore de différents intervenants qui s'y sont opposés des éléments qui pourraient rendre le plan parfait.

Le député de Lévis disait: Il n'a pas répondu à mes questions sur les différences d'argent. Le document de base déposé par la

CUM à la commission parlementaire est toujours, d'après moi, un document de référence. C'est le document qui nous a permis de travailler et de continuer de faire le plan. Mais, compte tenu de certaines particularités de la communauté urbaine et dans le but d'obtenir - il faut bien se le dire - certains appuis au niveau du plan de transport, il est arrivé le 20 juin 1988 un petit document additionnel qu'on aurait voulu voir considérer dans le plan, alors que le plan était terminé, sur certains ajustements à être apportés quant à la vision de la desserte de l'île de Montréal. Il devenait très évident que c'était pour se protéger alors qu'au préalable on n'avait pas eu la vision d'inclure dans le plan une desserte adéquate de l'est de Montréal. Cela m'apparaît très évident. C'était un geste très circonstanciel dans le but d'aller chercher en particulier l'appui du maire d'Anjou contre le plan de transport, c'est clair; il faut dire la vérité, c'est celle-là. Alors, si les chiffres ne correspondent pas aujourd'hui sur le plan de la réponse par rapport à la demande, c'est que le document majeur et essentiel de référence était celui du mois d'août 1987, pas celui du mois de juin 1988, au moment où le plan était terminé. C'est cela la différence entre certains chiffres.

Au-delà de tout cela, on me dit que dans le plan il n'y a rien pour l'est. Il n'y a rien de plus faux. On me dit: Dans le plan, il n'y a rien pour l'est. C'est faux! C'est totalement faux! Lorsqu'on parle du métro à Montréal-Nord, situez-vous Montréal-Nord à Laval ou si vous le situez dans l'est de Montréal? On l'a dit: il est clair que Montréal-Nord, en prenant Saint-Léonard, en prenant Montréal-Nord, c'est 60 % de la population de l'est de l'île de Montréal. Nous avons donc choisi de desservir un marché de population qui est très important, donc 60 %, là où on retrouve au-delà de 45 000 déplacements par jour et là où on répond à tout près de 50 000 emplois créés dans ce milieu.

Élément très intéressant, le député de Lévis dit: le financement. On a donc réglé un programme de financement aux opérations, ce qui était la base, pour cinq ans à l'automne 1987. On a réglé en 1987 la subvention régulière au renouvellement de la flotte d'autobus. Il reste un document qui est devant les instances gouvernementales à ce moment-ci, le mémoire ou la politique sur le plan de financement des immobilisations, que ce soit pour la conservation ou le développement du transport en commun.

Le député de Lévis dit depuis le début: Le gouvernement n'a pas de vision d'avenir, c'est un catalogue de Noël. Lorsqu'on regarde ce que vous avez fait, il y avait une vision à sens unique sous votre gouverne puisque vous avez laissé dépérir l'ensemble du réseau routier et que vous avez fait le développement du transport en commun, non pas en ajout d'argent au budget du ministère, mais davantage au détriment du réseau routier lui-même. Et lorsqu'on regarde ce que vous avez fait avec vos milliards, avec vos

centaines de millions de dollars... Aujourd'hui, vous êtes très compatissants vis-à-vis de ce qui se passe dans l'est. Je voudrais vous rappeler que le comté de Dorion n'est pas tout à fait dans l'est de Montréal. Quand vous parlez d'ouverture de stations dans le comté de Dorion, c'est peut-être davantage pour la partie ouest de l'île, du moins la partie ouest de l'est, et ce ne sont pas nécessairement les gens que vous voulez desservir par vos interventions.

Lorsqu'on regarde la petite carte du développement du métro sous votre gouverne, bien sûr qu'on a fait un petit tour vers l'est dans ce développement. Mais, quand vous regardez ce qui s'est passé - on va se tasser un peu pour être bien sûr qu'on se comprend bien, pour que vous puissiez voir - vous voyez tout le phénomène qui s'est développé vers l'ouest. C'est vous qui avez choisi d'aller développer l'ouest. Alors, aujourd'hui, ne venez pas me servir la dialectique que nous voulions desservir les riches au détriment des pauvres, alors que votre action propre a été de bien garnir ceux qui étaient déjà bien desservis dans le passé, avec les montants d'argent que vous avez évoqués tantôt. C'est cela la réalité aujourd'hui; alors, vivez avec.

Au-delà de tout cela, tout le monde est pleinement conscient qu'il y a une certaine lacune quant à la desserte de l'est de Montréal et qu'il nous faut faire des choses dans les plus brefs délais. Sur le plan du réseau routier, il y a un dossier très cher à Mme la députée de Maisonneuve et c'est Ville-Marie. Le prolongement de Ville-Marie jusqu'à la 25 est à l'intérieur du plan de transport et il n'avait même pas été demandé par la ville de Montréal et la communauté urbaine. Cela nous apparaissait un lien très important pour rejoindre la 25 qui est une artère de communication nord-sud extrêmement importante, donc communiquant avec l'est et l'ouest et allant directement au centre-ville.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Je vais maintenant reconnaître M. le député de Lafontaine pour cinq minutes.

M. Jean-Claude Gobé

M. Gobé: Merci, M. le Président. Je pense que le député de Lévis, encore une fois, mélange un peu toutes les choses et essaie d'embarquer le monde en disant: L'est de Montréal a été oublié, il n'y a pas grand-chose dans le plan du ministre. Je me demande si le député de Lévis va souvent dans l'est de Montréal. C'est vrai que, dans le temps, on le voyait à l'occasion dans sa limousine se rendre chez son ancien collègue préparer des putschs, mais je dois dire qu'on ne le voit pas souvent examiner l'état du réseau routier ou l'état du réseau de transport en commun. D'ailleurs, j'ai l'impression qu'il pense que l'est de Montréal s'arrête dans le comté de Dorion.

Je l'entendais parler avec ma collègue tout

à l'heure. Il disait: Vous avez trois stations de métro. J'aimerais vous dire, M. le député de Lévis, que dans le comté de Lafontaine, dans le comté d'Anjou, dans Pointe-aux-Trembles, dans Montréal-Est et dans Saint-Léonard, le métro, on l'attend encore. Et si on l'attend, c'est peut-être parce que, lorsque vous étiez au gouvernement, votre chef, M. Johnson, et M. Tardif, qui était ministre des Transports, ont complètement négligé cela. Je vois le député de Lévis qui rigole, mais je pense que les gens de Montréal, le matin, quand ils partent de Pointe-aux-Trembles pour aller à l'université, les jeunes, et que cela prend deux heures, ils ne rigolent pas, eux. Je pense que, quand les gens de Rivière-des-Prairies, qui doivent se rendre travailler à Pointe-aux-Trembles, dans le parc industriel, et que cela leur prend une heure de transport en commun, ils ne rigolent pas. Alors, riez comme vous voulez, mais je pense qu'on est plutôt ici pour parler de choses sérieuses et des problèmes que les gens vivent.

Je fais un petit résumé pour les gens qui écoutent. Vous prendrez l'autoroute 25. Cette autoroute est certainement un acquis futur qui va permettre de tout débloquent l'accès de Rivière-des-Prairies à l'autoroute, non seulement Ville-Marie par la suite, mais au début, au boulevard Métropolitain. En enlevant la circulation des camions sur ce boulevard, cela va peut-être nous mettre à 30 minutes plus près du centre-ville.

On regardera aussi les routes rapides qui vont se faire avec le boulevard Ville-Marie. On peut se rendre compte qu'un autobus express qui partirait de Pointe-aux-Trembles ou de Rivière-des-Prairies pourrait se retrouver au centre-ville en moins de 25, 30 minutes. Donc, il y a un besoin d'améliorer le réseau routier.

On voit aussi le boulevard Henri-Bourassa. On sait que le boulevard Henri-Bourassa a fait l'objet de demandes depuis au moins une dizaine d'années auprès du gouvernement pour obtenir de l'aide pour le réparer. On sait que cela appartient à trois municipalités: Montréal-Est, Anjou et Montréal, et qu'il y a un peu de problèmes de juridiction. Il n'y a jamais eu de réponse, aucun accusé de réception de l'ancien gouvernement quant à mettre des fonds pour venir en aide aux villes dans ce développement. Il est vrai qu'il n'y a pas de métro à Pointe-aux-Trembles, mais le métro, cela va prendre dix ans avant de l'amener à Pointe-aux-Trembles. C'est vrai qu'il n'y a pas de métro à Rivière-des-Prairies, mais cela va prendre dix ans. Aujourd'hui, on a besoin de régler nos problèmes immédiats. On a besoin de lignes d'autobus express, de lignes d'autobus rapides, pas des rêves de métro, pas faire accroire aux gens que, parce qu'il n'y a pas de métro, on ne peut rien faire. On n'a pas le métro parce que vous ne l'avez pas fait. Maintenant, on est pris avec ce problème. Et si on doit attendre encore dix ans, je peux vous assurer que les gens ne seront pas heureux de

l'apprendre.

M. le député de Lévis, comme d'habitude, vous essayez de faire porter le blâme de votre inaction sur les autres. Je n'ai vu personne de votre formation ministérielle venir faire des propositions au ministre quant à son plan de transport pour l'est de Montréal. Je n'ai rien vu. Je n'ai pas reçu à mon bureau une copie de la part de la députée de Maisonneuve ou du député de Lévis, me disant: M. le député de Lafontaine, l'Opposition propose ça au ministre, voulez-vous l'appuyer? C'est où ça? Vous pouvez bien parler aujourd'hui de l'est de Montréal. Vous n'avez rien fait, à ma connaissance. Si vous l'avez fait, j'aurais peut-être aimé être mis au courant. J'aurais pu vous appuyer.

C'est la même chose pour la STCUM. Je n'ai jamais vu M. Hamelin ou quelqu'un de la STCUM appeler le député de Lafontaine et d'autres députés pour dire: MM. les députés, on a un plan à présenter au ministre, on voudrait avoir votre appui. Pourtant, à Laval ou dans d'autres municipalités, les maires appellent les députés et leur disent: Voilà, voulez-vous recommander ou appuyer nos projets? Cela ne s'est pas fait. Il n'y a pas eu de concertation. Ce n'est quand même pas la faute du ministre. Ils nous ont soumis un document en commission parlementaire l'an dernier. On l'a eu, le document. On le remplit à peu près à 80 %. Ce n'est pas si mal, vous savez.

Eh bien, je crois que, dans tout cela, on peut comprendre maintenant pourquoi, une fois de plus, il semble que nous, les députés libéraux de l'est de Montréal, on va devoir, tous ensemble, faire nos propres recommandations au ministre afin d'essayer de bonifier ce plan de transport. Nous nous préparons, avec ma collègue, la députée de Dorion, présidente du caucus, qui, même si elle a le métro chez elle, a intérêt à ce que ça se développe partout ailleurs, à faire des recommandations au ministre. Et nous espérons que l'Opposition supportera nos recommandations afin que le ministre voie qu'il y a unanimité aussi bien chez les députés ministériels que dans l'Opposition et chez les élus de Montréal. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Lafontaine. Je vais maintenant reconnaître Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Louise Harel

Mme Harel: Merci, M. le Président. Vraiment, c'est de la pure démagogie que fait ce matin le député de Lafontaine. À défaut de se faire appuyer par l'Opposition, peut-être pourrions-nous souhaiter que le député de Lafontaine soit plus sensible à l'ensemble des arguments qui ont été exprimés publiquement par tous les élus de l'est de Montréal. Et je lui rappelle que la concertation s'est faite dans l'est. Malheureusement, elle s'est faite en l'absence des députés

libéraux de Québec. Elle s'est faite entre les conseillères et les conseillers municipaux de l'est de Montréal, donc du RCM. Elle s'est faite avec les maires des municipalités d'Anjou, de Saint-Léonard, de Montréal-Est et elle s'est faite avec la seule députée de l'Opposition qui siège ici à l'Assemblée nationale. Elle s'est faite essentiellement autour d'une insatisfaction et surtout d'une inquiétude profonde face au plan de transport.

Je vous rappelle les propos de l'ensemble des élus de l'est de Montréal à cet effet qui jugent essentiel de placer les priorités au bon endroit et au bon moment, et qui considèrent que le plan d'action proposé par Québec ne constitue pas une réponse satisfaisante aux besoins de l'est de Montréal et risque même, à certains égards, d'y freiner le développement résidentiel, commercial et industriel. Voilà, M. le député de Lafontaine, le point de vue des élus de l'est de Montréal.

Le ministre a fait état d'une insuffisance du gouvernement précédent à l'égard du développement du transport collectif dans l'est de Montréal. Je voudrais lui rappeler un élément fondamental qui, malheureusement, non pas justifie, mais explique cette paralysie, la paralysie de nos projets d'immobilisations. Vous connaissez certainement ces plans de développement, d'immobilisations qui ont été préparés par Québec et qui, malheureusement, ont été freinés par les contradictions internes existant à ce moment au sein même de la Communauté urbaine de Montréal. Mais, M. le ministre, vous pouvez maintenant, contrairement à ce que nous avons pu connaître, vous appuyer sur un consensus ferme au sein de la Communauté urbaine de Montréal. Et cet élément nouveau devrait vous amener à certainement consolider cette vision consensuelle qui s'est dégagée sur l'île de Montréal en faveur d'une option préférentielle pour le transport en commun.

J'aimerais rapidement vous rappeler, puisque vous l'avez fait, que, lorsqu'il y a trois ans votre parti s'est engagé à tenir une consultation, elle portait sur les immobilisations du transport en commun; par la suite, elle a été élargie au financement. Mais, finalement, on se rend compte qu'il y a un glissement. Dans le plan que vous déposez cet automne, nous nous rendons compte que ce glissement s'est fait en faveur du réseau routier. Et, s'il y a une option préférentielle, c'est celle de l'asphalte.
(11 heures)

En effet, les conclusions des communiqués qui émanent de votre bureau sont les suivantes et je cite: il faudra consolider le réseau routier et le transport collectif, dites-vous, ce qui veut dire doter les banlieues de liens routiers efficaces et, ensuite, améliorer les trajets de transport en commun. Dans tous les communiqués, ce qu'on retrouve, c'est une option, dites-vous, en faveur de quatre grands problèmes, dont le premier invoqué est le réseau routier. Le réseau routier est toujours considéré comme

prioritaire dans l'ensemble de ce qui émane de votre bureau depuis quelques semaines et quelques mois.

En matière de transport collectif, je vous cite, "la première faiblesse du transport collectif réside dans ses trains de banlieue". Alors, si c'est ce qu'on appelle favoriser l'est de Montréal! Cette situation que vous nous reprochez, qui s'explique, malheureusement, qui est inacceptable et qui fait qu'à l'est de de Lorimier nous pouvons compter sur neuf stations de métro pour 316 000 de population, la moitié de la grande Communauté urbaine de Québec, tandis que c'est quoi? 56 stations de métro qui desservent la population à l'ouest de la rue de Lorimier, corrigez-la. Vous en êtes capables. Vous avez maintenant l'appui de tous les élus de 11^e de Montréal, ce qui nous a fait défaut, ce qui nous a manqué. Corriger cette situation, ce n'est pas favoriser, d'abord, les trains de banlieue en matière de transport collectif des personnes, puisque votre gouvernement veut favoriser l'est de Montréal, dites-vous. Je vous rappelle-

Le Président (M. Saint-Roch): En conclusion, Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: En conclusion, M. le Président, j'aimerais savoir ce que le ministre entend répondre à cette revendication, à cette recommandation de la communauté urbaine de se servir de la ligne 7, donc dans l'axe nord-sud, pour desservir toute la population d'Hochelaga-Maisonneuve jusqu'à Rivière-des-Prairies. Je rappelle au député de Lafontaine que, malheureusement, la ligne 5 n'est prévue que pour la période de 1993-1998 et, encore là, elle ne desservirait qu'une infime partie des populations de l'est.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, Mme la députée de Maisonneuve. Je vais maintenant reconnaître M. le ministre.

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je pense que le député de Lafontaine a touché à quelques éléments extrêmement importants de la problématique de transport pour l'est de Montréal. Je reviendrai aux propos de Mme la députée de Maisonneuve par la suite.

Henri-Bourassa est au coeur des problèmes vécus, des solutions revendiquées et demandées par les gens de l'est de 11^e de Montréal et pas très appuyées par la ville de Montréal. Je suis encore à chercher une lettre dans mon courrier qui appuierait le retapage d'Henri-Bourassa est-ouest, alors que, dans le cas de Rivière-des-Prairies, cela nous paraît très clair, l'ensemble des intervenants économiques de ce milieu souhaitent le faire le plus rapidement possible.

C'est, si ma mémoire est bonne, la même Mme Bordeleau, aujourd'hui conseillère, qui était au cabinet de Marcd Léger à l'époque, qui, il

n'y a pas tellement longtemps, a écrit à **La Presse**, se plaignant du manque de services dispensés aux citoyens de l'est de Montréal par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Ce n'est pas le ministre des Transports qui décide des services qu'offre la communauté. Si Mme Bordeleau a des interventions à faire, elle peut en profiter pour en parler à M. Perreault; ils sont dans le même parti et j'imagine qu'elle doit avoir de l'influence auprès du président pour être capable de développer ce secteur-là.

Revenons aux propos de Mme la députée de Maisonneuve qui dit: 11 y a eu consensus des conseillers, des maires d'Anjou, de Saint-Léonard et de Montréal-Est et de la seule députée péquiste de l'est de l'Ile de Montréal sur la problématique. Je ne mettrai jamais en doute la volonté de la députée de Maisonneuve de bien desservir ses concitoyens de l'est de Montréal. J'ai l'honnêteté de le faire et je l'ai toujours dit. Sauf qu'on vient me dire aujourd'hui: M. le ministre, vous allez tenir compte, dans votre plan de transport, de cette nouvelle unanimité qui a eu pour sommet une conférence de presse le 15 octobre 1988, quatorze mois après la commission parlementaire. On va vous le dire, ce qui s'est passé. Ils ont dormi; ils se sont réveillés après le plan de transport et ils ont dit: Il faut sauver la face parce qu'on a été incapables de la sauver avec le document déposé par la CUM. On va se les dire, les vérités. Là, ils sont en situation de rattrapage et, quand on ne veut pas perdre la face, on dit aux citoyens du Québec ou on tente, aux bouches de métro, en passant de petits déliants faits par le RCM, de faire croire que c'est la responsabilité du gouvernement du Québec, alors qu'ils n'ont pas été capables eux-mêmes, à l'intérieur de la communauté urbaine et, d'abord, de leur propre parti, de faire valoir la vision de développement de transport de l'est de Montréal. La vérité a tout de même ses droits. On est aujourd'hui en situation de rattrapage. Ce qui m'étonne, c'est que Mme la députée de Maisonneuve ait cautionné ça, parce qu'elle n'était pas en situation de rattrapage, elle a toujours eu la même vision. C'est exactement ce qu'on vit aujourd'hui.

Alors, que Mme Bordeleau, Mme Daviau et Cie, du RCM, puissent se faire aller à tous les vents dans l'est de Montréal pour tenter de faire assumer la responsabilité d'une carence en développement de transport dans l'est de Montréal au ministre des Transports actuel, je vous dis que c'est viser la mauvaise cible.

Je suis prêt à en tenir compte, effectivement. On dit qu'il y a de la méfiance qui s'installe, de l'insatisfaction. S'il y a de l'insatisfaction, c'est vis-à-vis même de leur propre gang; ils n'ont pas su faire ce qu'ils avaient à faire dans le bon temps. Alors, ne me demandez pas de tenir compte, dans le plan de transport qui est connu, qui est rendu public depuis déjà fort longtemps et préparé depuis longtemps, de

recommandations qui sont venues le 15 octobre, trois mois après la publication du plan et quatorze ou quinze mois après la commission parlementaire qui devait en traiter.

D'autre part, je suis bien heureux de voir qu'il y a cette unanimité maintenant qui fait en sorte qu'on veut privilégier l'est de Montréal, mais on doit aborder le problème tel qu'il est. Dans le montant de 450 000 000 \$ qu'on déposait de demandes en termes de développement du réseau à la commission parlementaire de 1987 - on va se le dire, on va le ventiler - l'équilibre qu'on avait réussi à atteindre officiellement était à savoir que nous allions développer la ligne de trains de banlieue de Deux-Montagnes et qu'en échange nous allions développer le métro pour Montréal-Nord. C'est ça qui faisait les 450 000 000 \$. On n'allait pas au-delà de tout ça pour l'est de Montréal. Ne tentez pas de nous faire accroire et de faire accroire aux citoyens aujourd'hui que c'étaient à d'autres fins que celle-là. C'était ça, la décision et le consensus, sept jours avant même le dépôt du mémoire. Allez discuter avec les gens et ils vont vous le confirmer.

Je trouve votre accusation un peu grosse lorsque vous dites qu'on ne parle que d'asphalte dans le plan. On parle d'asphalte, de béton dans le cas de la conservation. Et qu'est-ce qu'on conserve? On conserve un réseau qui a été construit depuis 20 ans, de la même manière qu'on va, dans la conservation des wagons de métro, appuyer la STCUM sur le plan de la réfection des wagons de métro de 1963. Cela, c'est du maintien du patrimoine. Si on parle de maintien du patrimoine dans le domaine du transport en commun, permettez-nous, à tout le moins, de parler de conservation du patrimoine dans le réseau routier. Les efforts du gouvernement au cours des prochaines années sont pour rattraper le retapage du réseau routier que vous n'avez pas fait pendant les dix dernières années. Si c'est ça l'accusation de l'asphalte, de la "gamotte" et du béton, je la prends, mais c'est uniquement pour corriger des carences que vous n'avez pas su corriger du temps où vous étiez là.

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

M. Jean-Pierre Bélisle

M. Bélisle: Merci, M. le Président. Le dépôt par le ministre des Transports du plan de transport pour l'ensemble de la grande région de Montréal présente une problématique; une problématique dans la bonne perspective, dans une perspective interrives, régionale, suprarégionale où tous les besoins des personnes vivant dans la grande région de Montréal, c'est-à-dire les 3 000 000 de personnes qui vivent dans la grande région de Montréal, ont été considérés.

D'abord, je voudrais éliminer quelques

points soulevés par le député de Lévis et la députée de Maisonneuve. Disons tout de suite qu'à l'UPA de Laval 300 producteurs agricoles se sont réunis dans trois assemblées différentes et ont voté sur le seul protocole d'entente existant au Québec en matière d'aménagement et de schéma d'aménagement du territoire de Laval. Alors, que les représentants de l'UPA, au niveau national, viennent nous dire qu'ils sont d'accord avec les vues de l'administration de la ville de Montréal, de l'administration Doré, je dois vous dire que, pour l'UPA, les 300 producteurs agricoles présents qui ont voté à Laval, c'est faux. Deuxièmement, la Chambre de commerce de Rivière-des-Prairies, si je ne m'abuse, dans l'est de Montréal et la Chambre de commerce de Montréal-Nord, dans l'est de Montréal, sont tous des organismes qui ont donné leur appui au plan de transport.

Cela dit, venons tout de suite à la problématique de l'est de Montréal. Ce n'est pas nous qui, en 1978, avons établi un moratoire prohibant la poursuite de la construction du réseau autoroutier dans la région de Montréal. C'est votre gouvernement du Parti québécois de l'époque. Vous avez voté également une option préférentielle d'aménagement du territoire de l'île de Montréal. Volontairement et sciemment, vous avez oublié les citoyens de la région de Laval, de la couronne nord, de la rive sud, de la Montérégie, pensant dans votre grand ensemble doctrinaire, votre grande idéologie de technocrates, que vous régleriez le problème de l'étalement urbain.

M. le député de Lévis, qui étiez au Conseil des ministres, Mme la députée de Maisonneuve, vous avez pensé que vous, vous pouviez changer une des lois fondamentales en économie, la loi de la rareté. Ce qui fait qu'un jeune couple s'installe à l'extérieur du périmètre de l'île de Montréal, c'est le prix du terrain, le prix d'une maison, une politique d'accès à l'habitation. Et vous vous êtes imaginé dans votre beau monde en or, dans votre univers de technocrates, que vous changeriez quelque chose. C'est une faillite monumentale, ce que vous avez fait. La preuve, c'est que, malgré un moratoire sur la completion du réseau autoroutier dans la région de Montréal, malgré une option préférentielle d'aménagement sur l'île de Montréal, les chiffres sont éloquentes: plus de gens se sont installés dans les banlieues. Ce n'est pas en appliquant une politique semblable présentement qu'on va corriger la situation.

Il ne faut pas oublier, M. le député de Lévis, que, dans le **Journal de Québec** du 11 mars 1986, vous faisiez état du 1 000 000 000 \$ qui manquait sous l'ancien gouvernement, l'impasse budgétaire. Vous disiez: "On pourrait dire que c'était à des fins référendaires." Donc, c'est 2 000 000 000 \$ présentement que le plan de transport va nous coûter. Sans vous et votre idéologie pour tenter de donner un Québec indépendant aux Québécois, ce 1 000 000 000 \$,

on pourrait déjà l'appliquer au plan de transport et on réglerait le problème des 3 000 000 de citoyens dans la région de Montréal.

Le Parti québécois, avec son option préférentielle d'aménagement, a construit des métros pour les riches de Montréal, dans l'ouest et à l'ouest du boulevard Saint-Laurent, les gens ayant les plus hauts revenus, les gens ayant les plus belles maisons, les gens ayant les commerces. Pour les gens qui sont défavorisés, qui sont à l'est du boulevard Saint-Laurent pour les prestataires de l'aide sociale, pour les industries polluantes qui sont dans l'est, les carrières et les sablières, vous n'avez rien fait.

Le plan de transport corrige la situation. À l'ouest du boulevard Saint-Laurent, qu'est-ce qu'on retrouve? L'autoroute 20, l'autoroute Décarie, l'autoroute 40, l'autoroute 520, Mirabel, le train de banlieue de Rigaud. De 1976 à 1985, quand vous aviez les rênes du pouvoir pour aider la plus forte densité de francophones au Québec à l'est du boulevard Saint-Laurent, qu'avez-vous fait? Rien. L'autoroute Ville-Marie est restée en plan. Dans le prolongement de l'autoroute 25, le pont dans l'est qui desservirait en ce moment 110 000 personnes par jour, plus de 80 000 véhicules par jour, troisième pont en importance au Québec, il n'est même pas commencé. Je me demande si vous avez réellement regardé les besoins des citoyens.

Ce que je peux vous dire, c'est que vous verrez prochainement un mouvement populaire important, qui va venir s'acheminer à l'Assemblée nationale et vous prouver que les 700 000 personnes de la couronne nord sont unanimes derrière le projet, le plan global de transport du ministre des Transports et du gouvernement actuel. Et ça, ça colle à la réalité et aux besoins fondamentaux des gens parce que, dans tous les sondages de la région de Montréal, le problème no 2 identifié par les 3 000 000 de personnes qui vivent à Montréal, c'est le transport.

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

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, le député de Lévis a écouté le député de Mille-Îles, mais d'une fois à l'autre il ne s'améliore pas. Quand il dit qu'en 1980-1981, l'année du référendum, on dépassait 1 000 000 000 \$ de déficit, je peux vous dire que le référendum était au mois de mai. Si vous pensez que le déficit apparaît au mois de mai, il faut vraiment ne pas connaître la comptabilité gouvernementale pour dire des affaires de même. Vous n'avez pas une grosse partie du budget qui est dépensée au mois d'avril au début de mai. Alors, le député de Mille-Îles a dit des niaiseries.

On va tomber dans des sujets plus sérieux.

On va ignorer ce qu'a dit le député de Mille-Îles. D'abord, je comprends que le ministre des Transports est bien occupé depuis quelque temps. Il est dans plusieurs dossiers et tout ça. Il est moins au courant de ses dossiers qu'il ne l'était auparavant.

(11 h 15)

Les chiffres que j'ai cités, quand j'ai dit 206 000 000 \$ versus 340 000 000 \$ sur le coût total des projets, ce n'est pas dans le dossier du mois de juin 1988. C'est dans le même dossier que vous aviez tantôt - je ne comprends pas ça - qui est le mémoire sur les infrastructures du transport dans la région de Montréal devant la commission de l'aménagement et des équipements, daté du 25 août 1987. Pas dans votre document du mois de juin déposé en panique avant le dépôt du plan de transport par la communauté urbaine. Pas du tout, ce n'est pas cela. C'est le document qui a été présenté au mois d'août 1987. Entre ce document et vos chiffres il y a un écart de 134 000 000 \$, c'est-à-dire que vous prévoyez 206 000 000 \$, alors qu'eux prévoyaient 340 000 000 \$. Alors, on ne se contera pas de menteries, là.

Deuxièmement, lorsqu'on parle de conservation et d'entretien, le ministre nous pète beaucoup de broue, sauf que, de 1976 à 1986, l'ancien gouvernement a dépensé dans l'entretien 318 000 000 \$, d'après vos propres documents; ce n'est pas d'après les miens, c'est d'après les vôtres. Vous prévoyez dépenser, entre 1988 et 1998, 186 000 000 \$ - c'est juste 132 000 000 \$ de moins - pour l'entretien et la conservation, sans même compter l'inflation, en chiffres absolus! Alors, vous me dites que vous allez vous occuper plus de la conservation qu'on ne s'en est occupé. Vous dites qu'on ne s'occupait de rien, alors qu'on a mis 318 000 000 \$, puis que vous, vous allez tout conserver avec 186 000 000 \$ en dix ans! Arrêtez donc, on n'est pas des valises! Je comprends!

À part cela, on l'a fait durant la crise économique, en 1981, 1982, 1983 et 1984, avec le plus haut niveau de taux d'intérêt qu'il y a eu dans l'histoire du Québec, cela a atteint même 19 3/4 % pour les obligations d'épargne du Québec. Malgré cela, on a réussi à dépenser beaucoup plus d'argent et à investir dans le transport à Montréal beaucoup plus que vous et beaucoup plus dans la conservation aussi. Je cite vos chiffres, d'après vos documents, pas d'après les miens. Arrêtons de nous conter des histoires!

Maintenant, on va parler du financement. J'aimerais savoir où vous allez aller avec le financement. Par exemple, on devait avoir une commission parlementaire à l'automne. Là, on ne sait plus quand cela va avoir lieu. Hier, vous avez laissé entendre que cela pourrait être en décembre ou en janvier. Les budgets ne sont pas fermés actuellement à la ville de Montréal et à la communauté urbaine. On attend pour voir ce qui va arriver au point de vue du budget de transport. Dans le financement de ce plan de dix

ans, vous ne dites même pas comment cela va se passer.

Vous laissez des "ballounes" partir en l'air. Le transport en commun: Côté veut impliquer l'entreprise privée. C'est fini, le temps où le gouvernement du Québec défrayait seul les immobilisations du métro. Cela va être quoi? Personne ne le sait. On dit également, dans un communiqué du 10 août: "Quant à la question du financement - et cela apparaît dans le document - le ministre Côté a déjà clairement dit que le ministère des Transports ne serait pas l'unique bailleur de fonds. L'argent nécessaire à la réalisation de tous ces projets ne proviendra pas uniquement du gouvernement du Québec, mais d'une collaboration de tous les partenaires qui participent au financement des réseaux de transport." Sur les 1 600 000 000 \$, qui représentent déjà beaucoup moins, 700 000 000 \$ de moins à 3,5 % d'inflation, que sous le précédent gouvernement pendant les dix ans précédents, combien proviendront du gouvernement du Québec? On ne le sait pas. Sur quels projets le ministre attend-il la participation financière d'autres intervenants? On ne le sait pas. Lesquels? Combien? On ne le sait pas. Au moment où on se parle - parce que le ministre doit avoir eu des autorisations; il ne peut pas s'en aller comme ça dans le décor sans autorisation - quelles sommes a-t-il été autorisé à dépenser? On ne le sait pas. Quelle participation financière compte-t-il recevoir du gouvernement fédéral? Sur quel projet? Pas un mot, nulle part! M. le Président, c'est quelque chose.

Là, on regarde pour la fin de cette année. On parle d'un déficit de 34 000 000 \$ pour l'année qui s'en vient, en 1989. Le budget n'est pas fermé. On parle d'un déficit qui sera rendu, en 1993, à 93 000 000 \$ à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Comment le ministre va-t-il intervenir pour résoudre ce problème? On ne le sait pas. Entend-il prendre une décision quant à une éventuelle participation du gouvernement au déficit de la STCUM? On ne le sait pas. Le ministre est-il conscient que son plan est muet sur toute la question du financement des opérations qui est, pourtant, un problème fondamental, pas seulement sur la question des investissements, sur la question des opérations?

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

M. Garon: Il n'y a rien de prévu. M. le Président, c'est quelque chose. On n'est pas dans le petit "change". On est dans un projet de 1 600 000 000 \$ en plus des opérations de l'année qui sont déficitaires. Le ministre ne dit rien.

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

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je vais faire l'inverse de ce que j'ai fait tantôt, parce que les propos du député de Lévis sont un peu confus, contrairement à ce qu'a évoqué Mme la députée de Maisonneuve. Il y a une différence très nette et on n'a pas gagné au change en changeant de critique. Je reviendrai sur la question du déficit en cours de route.

Le député de Lévis dit: Le ministre ne nous a pas répondu sur la différence entre les chiffres de la communauté urbaine et ceux du plan de transport. C'est simple. Dans le document déposé par la communauté urbaine, c'est un chèque en blanc ou à peu près sans ventilation. Ce n'est pas compliqué. On a, quand même, travaillé depuis le mois d'août 1987, avant que le plan sorte. On a fait des analyses, on a reconnu un certain nombre de choses et il y a des choses qu'on n'a pas reconnues. À titre d'exemple - et je ne vous dis pas que c'est celui-là qu'on devrait prendre; je vous en donne un qui me vient à l'esprit - si demain matin on doit investir dans l'informatique et que ça doit coûter 20 000 000 \$ à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal et qu'ils en économisent 40 000 000 \$, qu'ils ne viennent pas me demander de les financer, ce n'est pas mon problème, c'est leur problème. C'est clair. Alors, il y a donc eu une analyse de chacun des points et il y a des choses qui étaient retenables et d'autres qui ne l'étaient pas. C'est clair. C'est la différence entre les chiffres.

Le député de Lévis revient sur l'entretien: On a fait encore plus que vous. Vous pensez que vous allez faire des miracles avec l'argent dont vous parlez. Le député de Lévis n'a pas compris que la problématique du plan de transport vient, dans le cas du routier, solliciter une intervention ad hoc, ponctuelle et additionnelle au budget régulier. Le budget régulier du ministère continue, alors qu'il mêle, dans son temps, à la fois le régulier et l'additionnel. Dans ce cas-ci, c'est une reconnaissance de besoins spécifiques au Métropolitain en particulier que nous faisons et nous ajoutons de l'argent pour corriger des problèmes qu'on a eus. Dans ce cas-là précis du Métropolitain, de la même manière que pour les échangeurs Saint-Pierre et Turcot, ce sont des budgets additionnels votés par le cabinet pour les fins spécifiques de rattraper ce que vous n'avez pas fait dans le temps, additionnés au budget régulier du ministère qui va chercher 500 000 000 \$ sur les cinq prochaines années pour l'entretien. Faites les calculs et débrouillez-vous avec.

Quant au financement, qui est la question tout à fait traumatisante pour le député de Lévis, qui lui permet d'avoir une sauce ravioli: tout mêlé, il n'a pas encore compris qu'il y avait une distinction très nette entre les opérations et les immobilisations. Oui, c'est vrai. Cela me surprend pour un gars qui a déjà été ministre.

Alors, cela ne me surprend pas que le déficit du Québec ait été ce qu'il a été sous votre gouvernement. Le problème des opérations, il a été réglé, vous avez dû vous en apercevoir, on en a discuté en commission parlementaire au mois d'août 1987 et on a donné la réponse au mois de décembre 1987 avec un projet fermé pour cinq ans indexé. C'est ça, l'opération, au cas où vous ne le sauriez pas. On a dit: Il y a des déficits à la STCUM aujourd'hui. On a répondu à ce qu'on nous a demandé: le principe de l'enveloppe fermée pour cinq ans, au lieu d'un méli-mélo de programmes, comme vous en aviez, qui pénalisaient la STCUM. Dans ce sens-là, on a réglé ce problème. Alors, qu'il ne vienne pas me remêler tout cela dans le plan de transport. Le plan de financement est clair et la politique du financement du remplacement des autobus, c'est clair, elle est publique. S'il n'a pas les documents, qu'il me les demande, je vais lui fournir. C'est réglé.

Quant au reste, il y a un mémoire devant le conseil actuellement, et qui sera débattu au cours des prochaines semaines, sur le financement et la participation du gouvernement du Québec. Est-ce qu'on paie 100 %, 90 %, 80 % ou 75 % des infrastructures, la logique voulant que, dans le passé, le gouvernement du Québec ait payé 100 % dans le cas du métro et 75 % dans le cas des autres infrastructures? On est à discuter au gouvernement de la réponse qu'on va donner pour l'avenir. Dans ce sens-là, on dit: Quelle est la participation du gouvernement du Québec? Quelle est la participation du gouvernement fédéral? 1 622 000 000 \$ - je l'ai dit en conférence de presse, j'aurais dû vous inviter, je vais le faire la prochaine fois - pour la simple et bonne raison qu'il y a le train de banlieue de Deux-Montagnes qui sera partagé avec le gouvernement fédéral et l'amélioration de la gestion des corridors autoroutiers Décarie, Ville-Marie, Métropolitain et autoroute 25 qui sera payée, pour 50 % des coûts, par le gouvernement fédéral. Le reste, c'est le gouvernement du Québec. Cela m'apparaît très clair. Dans ce sens-là, il faut démêler les choux et les raves. J'ai l'impression que vous ne l'avez pas fait jusqu'à maintenant, malgré le fait que vous ayez une bonne connaissance du monde agricole.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Je reconnais maintenant M. le député de Laval-des-Rapides.

M. Guy Bélanger

M. Bélanger: M. le Président, je suis un peu étonné du discours du député de Lévis sur le plan de transport. D'abord, pour me situer personnellement dans ce plan de transport, j'ai participé à toutes les tables de concertation rive nord, rive sud et Montréal, comme président des tables. Ces tables réunissaient les maires et les différents présidents des CIT, c'est-à-dire les

commissions intermunicipales de transport, qui faisaient valoir leurs points de vue et qui ont reçu avec énormément d'enthousiasme le plan de transport du ministre. Quand je dis avec énormément d'enthousiasme, je comprends que vous ne le mentionniez pas; vous avez une vision qui est restée celle que vous aviez en 1978 quand vous avez décrété l'option préférentielle à Montréal. Quelques années après, vous avez admis votre erreur. En 1981, vous l'avez modifiée considérablement. Mais Montréal - ne l'oubliez pas - est restée encore à l'heure 1978 et réclame encore le maintien ou une philosophie qui se rapproche de ce qu'on disait à ce moment-là.

Mais, M. le député Lévis, depuis le début, vous n'avez parlé que de Montréal et des besoins de Montréal. Vous oubliez que, sur la rive sud, quand on parle de Boucherville, Beloeil, Saint-Bruno, Saint-Hubert, Longueuil, Brassard, Châteauguay, Kahnawake, Valleyfield, il y a une population de plus de 1 000 000 qui est desservie dans ce coin-là, c'est-à-dire un poids de population qui est aussi important que celui de Montréal, des gens qui paient des taxes et qui ont besoin de services, eux aussi.

Si vous allez sur la rive nord, vous avez la deuxième ville en importance du Québec, la ville de Laval, dont toutes les autoroutes que vous nous avez léguées finissent en cul-de-sac au milieu de nulle part. Pas une seule de nos autoroutes à Laval finit quelque part, pas une, toutes en cul-de-sac. C'est l'héritage que vous nous avez laissé avec 300 000 de population. Toutes les Basses-Laurentides, Saint-Jérôme, Terrebonne, Mascouche, allons dans Lanaudière plus loin, même les gens de Repentigny, vous oubliez tout ce monde. Mais cela existe. Ils sont des Québécois aussi. Ils paient des taxes. Mais où sont-ils dans votre discours? Vous ne l'avez pas mentionné une seule fois. Vous avez complètement oublié qu'ils existaient.

Vous dites qu'on n'a pas de vision d'ensemble. Où est la vôtre? Vous n'avez qu'une vision partielle, biaisée. Mais ouvrez vos yeux plus grand. Il existe des Québécois dans les deux bouts. Il y en a 2 000 000. C'est, quand même, assez important.

Vous dites qu'on n'a rien fait pour le transport en commun dans ce secteur et qu'on ne fait que de l'asphalte. Je vais vous nommer deux projets tout de suite: l'estacade au pont Champlain. Savez-vous que l'estacade va permettre plus de fiabilité dans le service? Il ne sera pas arrêté lors des tempêtes ou des mauvaises conditions de température comme c'est le cas actuellement, ce qui constitue 10 % du temps. Savez-vous que cette estacade va permettre un déplacement plus efficace, plus sécuritaire de 12 000 personnes aux heures de pointe, c'est-à-dire plus de 200 autobus? C'est un projet majeur. Demandez donc aux maires ou aux présidents des commissions intermunicipales de transport ce qu'ils en pensent sur la rive sud. Ils sont tous

non seulement favorables, ils seraient prêts à commencer les travaux tout de suite demain. C'est ce qu'ils désirent le plus actuellement comme une des solutions au transport en commun sur la rive sud.

En ce qui concerne le métro à Laval, le ministre nous a fait une ouverture très importante. Savez-vous que Laval et les Basses-Laurentides, c'est 160 000 déplacements par Jour? Savez-vous que 60 000 de ces déplacements vont vers le centre-ville de Montréal? Vous l'avez oublié? Ah, là, là! C'est effrayant de ne pas connaître son dossier plus que ça et vous venez nous faire une interpellation pour nous parler du plan de transport qui manque de vision d'ensemble! Mais où est la vôtre? À quoi pensez-vous quand vous nous dites ça? Voyons, M. le député de Lévis! Je vais vous amener faire un tour dans notre comté de Laval-des-Rapides. Je vais vous amener sur la rive sud que je connais très bien.

D'ailleurs, j'avais vécu, à l'époque, les effets de votre vision de Montréal. J'étais un élu municipal d'une petite ville où vous avez zone tout notre parc industriel agricole, pour être sûr qu'on ne le développerait pas pour envoyer tout cela à Montréal.

Une voix: C'était leur option préférentielle.

M. Bélanger: Cela a été ça, votre option préférentielle. C'est cela, votre vision. Mais où nous amenez-vous? Oh, là, là! C'est épouvantable. M. le Président, faute de temps, je dois, malheureusement, m'arrêter. J'aurais aimé lui parler du métro à Laval qui est très important. Si on rend cette rame de métro, par exemple, près de la route 440, avec un parc d'incitation, on peut desservir les populations de Terrebonne, tout le comté de Terrebonne, Mascouche et on peut desservir une partie des Basses-Laurentides, Saint-Jérôme, Boisbriand, Sainte-Thérèse, donc, une population très importante qui a besoin de transport en commun. Ils ne sont pas montréalais, eux, mais ils en ont besoin, quand même.

M. le Président, je m'arrête. Mon temps est écoulé. J'en aurais encore beaucoup à dire.

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

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, j'ai entendu le député de Laval-des-Rapides. On m'avait dit que c'était un genre d'homme comme ça. C'est la première fois que je l'entendais, parce qu'il ne parle pas souvent. Je vais vous dire que c'est exactement ce que j'ai expliqué depuis le début. Vous n'avez pas l'air de comprendre ce que j'ai dit. J'ai dit que c'était, justement, un plan d'ensemble que ça prenait et qu'il y avait une

lacune importante dans ce plan concernant l'est de Montréal.

Deuxièmement, vous venez, au fond, par vos propos, exactement endosser les propos de la Communauté urbaine de Montréal qui dit qu'il y a des effets de débordement importants. C'est ça que vous venez de dire, qu'il y a une population considérable qui s'en va à Montréal, qui s'en va sur le réseau de Montréal.

(11 h 30)

Un des problèmes, justement, c'est qui va payer quoi? Quelle sera la participation de chacun? Ce qui avait été déterminé au mois d'août dernier, qui avait été l'une des conclusions importantes, c'est la concertation régionale. Pas essayer de diviser les gens en disant: On va annoncer un plan, on va essayer d'en mettre quelques-uns de notre bord; après cela, le monde sera divisé et on va essayer d'arbitrer dans tout cela. Ce n'est pas cela. Il avait été convenu que cela devait être la concertation régionale. Je n'ai jamais travaillé de façon à diviser pour régner. Je n'ai jamais suivi la méthode anglaise. J'ai toujours pensé qu'il fallait, au contraire, travailler dans la concertation. Ce n'est pas pour rien, quand j'ai été ministre de l'Agriculture, que j'ai été celui qui a fait 50 % des concertations sectorielles. Je crois à cela, la concertation. Mais pas s'engueuler avec les gens, essayer de les mettre les uns contre les autres, mettre les gens de l'est contre les gens de l'ouest. J'ai dit simplement: Si vous regardez les chiffres, ce sont des gens de l'est - on mettra la période d'années qu'on voudra - qui ne sont pas assez desservis, qui ont des besoins actuellement, qui devraient en avoir plus.

J'ai dit aussi - et là, j'allais parler, justement, de cela; on ne peut pas parler de tout en même temps quand on a cinq minutes - qu'il fallait établir une table de concertation. La table de concertation n'est pas là. Elle n'est pas là. Mais qu'est-ce qu'elle a donné de concret, jusqu'à maintenant? Rien de concret jusqu'à maintenant. Les résultats ne sont pas là et tout le monde avait dit que le ministre devait s'impliquer dans la table de concertation parce que c'est celui qui était à même de faire quelque chose.

Même le journal **Les Affaires** récemment disait que le ministre des Transports devrait jouer un rôle plus important concernant le transport en commun. J'ai ici des coupures, je les montrerai tout à l'heure; je les ai dans mes papiers. Même le monde des affaires aussi dit qu'il faut faire davantage pour le transport en commun.

Même le député de Rivière-des-Prairies, parce qu'il y est allé à l'emporte-pièce, n'a pas réalisé à quel point son discours est, au fond, un appel à la concertation parce qu'il dit, justement, que les gens d'en dehors de Montréal viennent profiter des services de Montréal, viennent profiter du centre-ville de Montréal. Le problème que tout le monde mentionne, c'est: Qui

va payer quoi là-dedans? C'est cela, la concertation et le financement. J'ai parlé du financement. J'ai demandé au ministre tantôt: Quel serait le financement? Il ne le dit pas, il ne le sait pas. Quand il nous dit qu'on se trompe dans les chiffres, écoutez donc, je sais lire! Je vais vous dire une chose: Je n'ai pas étudié l'histoire, j'ai étudié l'économique. J'ai obtenu mes diplômes en économique aussi. Je ne me prétends pas économiste autodidacte, comme le premier ministre. J'ai passé les examens.

Je vais vous dire une chose: Si vous regardez à la page 82, entretien, vous arrivez à 318 100 000 \$ pour les dépenses d'entretien. Quand vous arrivez dans le plan du ministre, à la conservation des acquis: 185 000 000 \$. Je prends ses chiffres; sur la période qu'il indique, c'est lui-même qui indique ces chiffres-là. Alors, on ne se contera pas de peurs. Et son budget, dans l'ensemble, on le regardera. Avec ce qu'il a dépensé, il n'a même pas rattrapé encore le budget de 1985, si on tient compte de l'inflation, en termes de conservation, d'entretien et d'amélioration du réseau. Ne nous contons pas d'histoires, c'est cela la réalité!

Le ministre devrait reconnaître que son plan élargit les clivages. Il ne fait pas la concertation, il élargit les clivages. Il crée des oppositions. Il blâme la ville de Montréal de distribuer des dépliants aux bouches du métro, mais il ne dit pas un mot, par exemple, du parti politique du maire Lefebvre, qui fait 100 000 \$ de publicité à la radio pour donner un "break" au ministre. De cela, il n'en dit pas un mot. Pourquoi la publicité de l'un et la publicité de l'autre, ce n'est pas équivalent? L'une est condamnable, l'autre est correcte.

Le plan du ministre ne contribue pas à la régionalisation dans l'organisation et l'exploitation du transport en commun dans la région de Montréal et c'est là la principale lacune. Ce n'est pas un plan de régionalisation, ce n'est pas un plan de concertation et ce n'est pas un plan qui établit une conception d'ensemble. C'est pour cela que les gens sont même rendus à parler de faire une véritable régionalisation comme il y en a une à Toronto. C'est rendu que les gens sont fatigués de ces affrontements et ils souhaitent aller beaucoup plus... Pourtant, le ministre a bénéficié d'une concertation...

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

M. Garon: ...comme la députée de Maison-neuve le lui a dit, dont on n'a jamais bénéficié avec la communauté urbaine. Il a bénéficié d'une concertation et il ne s'en sert même pas.

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

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, j'ai été heureux d'entendre à la fois le député de Mille-Îles et le député de Laval-des-Rapides projeter dans ce débat la préoccupation des couronnes, l'importance de Laval et de tous les gens qui ont difficilement accès à l'île. Je pense qu'il est très heureux que quelqu'un puisse apporter ces éléments. De quelle manière avons-nous tenté de régler le problème? En privilégiant le métro, ce que vous n'avez pas su faire au fil des ans, ce que vous n'avez pas su imposer à la ville de Laval à l'époque et que nous avons décidé de faire, mais en concertation avec Laval. Est-ce que ce n'est pas privilégier le transport en commun et faire en sorte que les gens qui, quotidiennement, n'ont d'autre choix que de prendre l'automobile pour aller sur l'île de Montréal puissent éventuellement utiliser le métro? Est-ce que ce n'est pas là une décision responsable? C'en est une, dans le sens de favoriser le transport en commun.

Le pont sur l'autoroute 25 est en parfaite harmonie avec la logique même de la conception du développement du réseau routier. Il ne fait que compléter un réseau discontinu - c'est clair, c'est très clair - revendiqué même par des députés de l'Opposition quant à sa construction. Je me souviens du député de Bertrand qui me disait que même avec l'échéancier prévu, c'était trop tard, qu'il faudrait le faire avant. Je me souviens de cela. Et, encore tout récemment, le chef de l'Opposition actuel me transmettait avec grand plaisir des lettres d'appui à la construction du pont sur Rivière-des-Prairies, donc dans le prolongement logique de l'autoroute 25.

Au-delà de tout cela, il m'apparaît très clair que l'on complète un réseau discontinu. On a parlé de l'estacade. C'est clair, l'estacade. C'est routier, mais c'est un élément extrêmement important dans la compréhension de la problématique du transport dans la grande région de Montréal. Historiquement, on a fait de l'Ile de Montréal la locomotive du développement économique du Québec. On y a donc concentré le développement industriel, permettant aux banlieues d'accueillir chez elles le développement résidentiel. C'est clair que le gars ne peut pas coucher à l'usine. Il va aller coucher à la maison et, pour cela, il faut qu'il traverse des ponts, il faut qu'il prenne le transport en commun. Alors, pour moi, l'estacade devient un élément très important quant à la reconnaissance de l'importance du transport en commun et afin de privilégier des moyens d'accéder à l'île et d'en sortir qui favorisent la collectivité et non pas l'individu.

Je ne suis pas de ceux qui favorisent l'isolement de Montréal. Je comprends que vous soyez en parfaite harmonie avec M. Doré. Après avoir manqué votre coup d'isoler le Québec par l'indépendance, vous venez poursuivre l'idée de l'isolement de Montréal dans la problématique de

la grande région de Montréal. Ce qui est tout à fait extraordinaire, le député de Lévis dit qu'il n'est pas surprenant maintenant que des gens pensent à implanter à Montréal la vision de Toronto. Je vais vous expédier pour votre bonne compréhension, sans que vous me le demandiez, la conférence de presse du mois de mai de M. Fulton, ministre des Transports de l'Ontario, qui a rendu publique la vision de transport de la grande région métropolitaine de Toronto qui, elle, a véritablement une vision de concertation.

Mais est-ce que la concertation doit inévitablement mener à la vision montréalaise du développement? Je ne suis pas sûr de cela. On dit: Depuis 1987, il ne s'est rien passé à la table. Je m'excuse pour vous, ma vision à moi et ma compréhension à moi de la concertation et du travail à faire en équipe sur le plan du développement régional et d'une vision régionale du transport en commun va au-delà de penser, comme l'a fait et l'a dit M. Perreault, de la STCUM, à menacer de bloquer la ligne 4 à Longueuil. Si vous opposez ma vision de la concertation à celle de M. Perreault, je préfère la mienne, elle est beaucoup plus ouverte. Ce geste échappé et ces paroles échappées manifestent très bien ce qui se cache derrière.

Nous avons donc travaillé, depuis maintenant un an, à une table de concertation qui s'est réunie sept ou huit fois pour qu'on puisse tracer les ponts d'une concertation régionale. À cette table participent le maire de Laval, les gens de la rive sud, la STCUM, la communauté urbaine. On y a fait effectivement du chemin, à pas de tortue, il faut l'admettre, mais on part de loin. Je suis pleinement convaincu que cette table va finir par aboutir. Que le maire de Laval ait reconnu publiquement qu'il n'avait pas d'objection à l'implantation d'une structure suprarégionale sur le plan du transport en commun était déjà un pas extraordinaire en avant, il faut au moins lui en donner le mérite.

Quant aux mesures, certainement, le ministre des Transports actuel ne fera pas durer le plaisir pendant des années quant à des décisions. Dans ce cas comme dans d'autres, on a dit qu'on prenait le volant pour prendre des décisions et on s'installera derrière le volant pour le faire, dans la mesure où ce sera devenu nécessaire.

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

M. Serge Marclil

M. Marclil: À la suite de tous ces discours qu'on entend depuis des années et des années en ce qui concerne la rive sud de Montréal - pour être plus précis, la Montérégie - si on mettait bout à bout tout ce qui s'est dit depuis les deux dernières décennies sur le prolongement de l'autoroute 30, je peux vous dire que discours plus conférences de presse plus propos, l'auto-

route 30 ne se terminerait pas à Coteau-Landing ou à Coteau-du-Lac, comme on le prévoit dans le plan, mais plutôt tout près de Yellowknife ou bien en Alaska.

La Montérégie, pour ceux qui sont ignorants de cette région - parce qu'il y a des gens qui ne prennent pas conscience que la Montérégie est la deuxième plus grande région au Québec - c'est une population de 1 200 000; 1 150 000, tout près de 1 200 000. C'est donc une agglomération très importante qui regroupe tout près de 225 municipalités. Ceci tout simplement pour vous situer et étouffer dans l'oeuf cette prise de position de la ville de Montréal ou d'autres personnes qui disent publiquement qu'accélérer le développement des réseaux routiers dans les régions comme la rive nord et la rive sud aurait pour conséquence d'urbaniser l'extérieur de Montréal. Donc, c'est toujours le phénomène d'étalement. Ce que les gens oublient... J'aurais aimé voir ici aujourd'hui les députés du Parti québécois qui représentent la rive sud, la Montérégie, les gens de Terrebonne, de Shefford, de Bertrand, de Taillon et de Verchères parce que c'est d'une importance capitale lorsqu'on parle de la Montérégie. Quand on parle de la Montérégie avec ses 225 municipalités, on parle de capitale régionale. Ce n'est pas une banlieue de Montréal. Lorsqu'on parle de Sorel avec son parc industriel, son dynamisme, lorsqu'on parle de Granby, on ne parle pas de villes qui composent la banlieue de Montréal. On parle de capitales régionales. Lorsqu'on parle de Saint-Hyacinthe, c'est une capitale régionale, ce n'est pas une banlieue de Montréal. Lorsqu'on parle de Vaudreuil, d'Iberville, de Salaberry-de-Valleyfield, ce sont des capitales régionales, ce ne sont pas des banlieues de Montréal. Ce sont des municipalités, des capitales qui ont leur propre dynamisme, qui ont besoin de se développer et qui ont également besoin d'instruments pour leur développement.

Donc, lorsqu'on parle - soit dit en passant, l'UPA régionale de la rive sud est entièrement d'accord avec le prolongement de l'autoroute 30 - lorsqu'on parle de cette voie de contournement de l'île de Montréal par le sud ou par le nord, on parle de doter des régions, qui ont droit à leur propre développement, d'instruments qui vont favoriser davantage la création d'emplois et davantage d'ouvertures sur des marchés tels l'Ontario et les États-Unis, du moins en ce qui concerne la Montérégie, parce que nous sommes à la frontière de ces deux grands marchés. Surtout dans le cadre du traité de libre-échange, je crois que ce sera un avantage très positif pour l'ensemble des Québécois que de s'ouvrir à ces deux marchés qui sont au sud-ouest du Québec.

On parle de graves problèmes de circulation sur l'île de Montréal. On parle de graves problèmes de circulation lorsqu'on parle du pont Mercier, lorsqu'on parle du pont Champlain, lorsqu'on parle des ponts sur la rive nord, lorsqu'on parle également de la 20 par le boule-

vard Métropolitain. On dit que le trafic d'est en ouest, de l'est du Canada à l'ouest du Canada, ou vice versa, passant par le boulevard Métropolitain est composé à environ 15 % de gens, de camions qui n'ont même pas à transiter à Montréal. Donc, l'effet d'une route de contournement, en plus d'avantager le développement socio-économique d'une région puisque nous favorisons davantage le développement régional permettra également un meilleur accès à ceux qui vivent ou qui travaillent sur l'île de Montréal.

Donc, M. le Président, tout ce que je peux vous dire, c'est que l'étude des réseaux routiers de la majorité des grandes métropoles nord-américaines et européennes, que ce soit Toronto, Chicago, Boston, Paris, Rome, etc., démontre que celles-ci se sont dotées d'un réseau de transport routier élaboré en fonction d'une entité spatiale qui englobe l'ensemble de l'agglomération urbaine. En ce sens, le développement et l'aménagement du territoire de Montréal doivent être pensés selon une perspective régionale qui intègre de façon complémentaire les intérêts de tous les partenaires. Merci, M. le Président.

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

Je vais maintenant reconnaître Mme la députée de Maisonneuve.
(11 h 45)

Mme Louise Harel

Mme Harel: M. le Président, ce sera ma dernière intervention. J'aimerais, d'une certaine façon, conclure en disant que cette discussion que nous avons eue ce matin est certainement de nature à aviver les pires inquiétudes et les pires craintes que vit actuellement tout le réseau montréalais. On a d'abord assisté à une séance où, notamment, les députés de Mille-Îles et de Laval-des-Rapides ont mis en échec, ont mis en doute et ont mis en cause l'option préférentielle d'aménagement qui est pourtant prétendument celle de leur propre gouvernement. On a également...

Oui, oui. Je suis contente de vous l'apprendre. Je ne sais pas si vous avez lu les communiqués publiés par le ministre des Transports et responsable du Développement régional selon lesquels son plan de transport tenait compte de l'option préférentielle d'aménagement de la région de Montréal. Je trouve que, ce matin, le ministre a fait complètement défaut de défendre cette option préférentielle d'aménagement. C'est certainement de nature à augmenter les inquiétudes actuelles du réseau montréalais. Le ministre a essentiellement essayé d'isoler l'administration montréalaise en oubliant ce qu'on ne peut pas oublier, qu'elle a l'appui de l'ensemble des élus de la Communauté urbaine de Montréal et que les 2 000 000 de résidents de l'île de Montréal considèrent que l'indécision, l'espèce de mollesse qui semble prévaloir actuel-

lement quant au développement régional est certainement préjudiciable au développement de la seule ville dans la ligue majeure qui doit concurrencer Boston ou New York. Je comprends très bien que Valleyfield est une capitale régionale, mais je pense que Montréal a un défi majeur à relever en Amérique du Nord et elle ne peut malheureusement pas compter sur le gouvernement du Québec pour le relever.

Je rappelle ce que disait le milieu montréalais, et je cite: "C'est comme si le gouvernement du Québec se contentait de rappeler du bout des lèvres l'option préférable d'aménagement pour mieux l'oublier par la suite. C'est d'autant plus inquiétant que le ministre Côté est aussi le ministre responsable du Développement régional."

M. le Président, je veux qu'on note ce matin que le ministre a invoqué la douzième heure des élus municipaux de l'est de Montréal pour écarter les recommandations très précises qu'ils lui ont faites en matière de plan de développement, mais qu'il n'a pas traité de la même façon l'intervention du maire de Laval, à la treizième heure, qui lui réclamait une station de métro. J'aimerais également qu'on se rappelle que, si Québec a, durant des années, financé 100 % des immobilisations, pendant très longtemps, Québec n'a pas eu un mot à dire quant aux décisions d'immobilisations et, du côté de l'Opposition, on considérait cette volonté de Québec, à l'époque, de vouloir discuter des choix comme de l'ingérence. On partage maintenant le point de vue que ces choix n'ont peut-être pas été les plus judicieux, mais qu'on ne les attribue pas au précédent gouvernement.

M. le Président, le ministre n'a pas parlé de financement. Il considère que ce sujet est clos. Je voudrais, en terminant, à la fois lui rappeler que, quant au prolongement de l'autoroute 25, il est de commune renommée que ça va créer une énorme pression quant à l'exode industriel et résidentiel à l'extérieur de Montréal et qu'un choix va devoir être fait, compte tenu que le développement industriel, commercial et résidentiel ne peut pas être consolidé partout en même temps et que le Comité de relance de l'économie et de l'emploi de l'est de Montréal a jugé essentiel d'obtenir l'appui inconditionnel des trois niveaux de gouvernement, qu'au cours des dix prochaines années les besoins prioritaires à combler doivent être ceux de l'est de Montréal.

Je rappelle au ministre qu'il abordait, il y a quelques mois à peine, l'émergence d'un quatrième partenaire en matière de financement. Je rappelle les propos qu'il tenait à l'époque concernant ce quatrième partenaire qui devait être l'entreprise privée, les trois autres étant le gouvernement québécois, les municipalités et les usagers. Je lui rappelle ses propos très fermes. Le ministre disait: On a payé des cathédrales à de grosses compagnies en aménagement des sorties de métro qui vont dans les grands magasins et dans les tours à bureaux. C'est presque scandaleux, ajoutait-il. Alors, je lui

demande ce qu'il entend faire en cette matière pour consolider la venue d'un quatrième partenaire en matière de financement du transport en commun.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, Mme la députée de Maisonneuve. Nous en sommes maintenant à l'étape des conclusions de cette interpellation. Je reconnaitrai, dans un premier temps, M. le ministre pour dix minutes, suivi de M. le député de Lévis pour dix minutes. Je cède maintenant la parole à M. le ministre.

Conclusions

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, vous admettez avec moi que dix minutes pour tenter de conclure ce sujet, compte tenu de ce qui a été évoqué par mon collègue de Beauharnois, c'est très peu. Mais, à tout le moins, cette vision de cette volonté du sud de Montréal, y incluant des comtés représentés par le Parti québécois, était très claire et très nette: 225 municipalités, y inclus l'UPA, au sommet de la Montérégie, ont fait de leur première priorité la construction de l'autoroute 30 qui, aujourd'hui, est combattue par d'autres pour desservir non seulement uniquement les gens de la Montérégie qui sont 1 200 000 personnes, mais l'ensemble de ceux qui doivent transiter, allant vers l'Ontario, l'Ouest canadien ou les États-Unis, une autoroute importante qui doit donc faire changer ce trafic de direction et ne pas le faire passer par la ville de Montréal ou l'Ile de Montréal.

On a oublié - on n'en a pas parlé - le train de banlieue à Châteauguay qui est extrêmement important dans cette vision du développement et pour donner l'occasion aux gens pris sur le pont Mercier de prendre un transport en commun. C'était donc cette volonté de leur offrir la possibilité de.

Mais, pour rattacher mon intervention à la dernière de Mme la députée de Maisonneuve qui parle d'un appui de 2 000 000 de personnes, de tous les maires de l'île de Montréal, elle aura éventuellement des surprises parce que c'est un peu gros. Dans les faits, ce n'est pas tout à fait ça. L'avenir très immédiat, les prochains mois, nous révélera que cet appui n'est pas si solide, si ferme que l'a démontré M. Perreault au moment de sa conférence de presse très bien préparée sur le plan de la stratégie politique, ça visait un objectif politique.

Je veux juste le lui rappeler pour sa bonne compréhension; peut-être était-elle en vacances au moment où ça s'est passé, cela lui a peut-être échappé. Je ne veux que prendre une déclaration de M. Doré en Corée lors de son passage aux jeux d'été au mois de septembre, qui nous a été rapportée brièvement par les journaux, lorsqu'on l'a interrogé en lui disant: Vous avez perdu pour Montréal l'implantation de la seule usine de

fabrication d'automobiles au Québec qui est Hyundai. Sa réponse a été claire et nette: Non, puisque Bromont fait partie de Montréal et qu'à Bromont, c'est Montréal. Si Bromont est Montréal, il faut s'assurer à tout le moins qu'à l'intérieur de cette grande volonté montréalaise on puisse y accéder. On ne peut pas parler et avoir deux langages, un en Corée et un à Montréal. Cela me paraît clair, c'est un minimum. Comme on ne peut pas avoir deux langages en disant aux gens: On favorise le transport en commun et, quand on construit des édifices au centre-ville de Montréal, permettre 800, 1000, 1200 stationnements pour y faire accéder des voitures. On ne peut pas avoir deux langages. On est rendu au jour où on devra n'en avoir qu'un seul.

Au-delà de tout ça, on dit: L'est de Montréal est le grand oublié et le gouvernement actuel le laisse tomber. Mme la députée de Maisonneuve, je vous savais et je vous reconnais toujours plus d'honnêteté intellectuelle que ce que vous avez dit. J'ai fraîche à la mémoire comme ministre responsable du Développement régional une conférence de presse que j'ai faite et à laquelle vous avez assisté quant à la reconnaissance de besoins spécifiques pour Pointe-Saint-Charles, pour Maisonneuve, dans des corporations de développement économique qui ont fait en sorte que nous avons donné, nous, 3 000 000 \$ sur trois ans alors que la ville de Montréal donnait 30 000 \$ pour trois ans. Je pense que ça fait une différence très importante et c'est la reconnaissance de besoins spécifiques pour le développement de communautés en difficulté dans l'île de Montréal.

Qui donc a financé le CREEM si ce n'est pas l'OPDQ pour 150 000 \$ par année et endossé sur le plan de la technique de la recherche quant à l'inventaire de la problématique... Et l'OPDQ sous ma gouverne et sous la gouverne du gouvernement actuel de la même manière que mon collègue Daniel Johnson a mis des sommes très importantes pour être capable de développer l'est de Montréal. C'est clair. Nous avons cette vision. Nous voulons continuer de l'avoir sur le plan du développement du transport. Lorsqu'on parle de la treizième heure, Mme la députée de Maisonneuve, il faut bien comprendre que c'est vrai que c'est une treizième heure dans le cas des échelons de l'est de Montréal, mais dans le cas de Laval, ce n'est pas le maire de Laval qui a demandé un métro. C'est le gouvernement du Québec qui a discuté avec le maire de Laval pour lui faire accepter un métro à Laval. Cela fait une différence très importante et, dans ce sens, ça s'inscrivait dans une desserte d'une très large communauté de la grande région de Montréal et pour faire ce lien que tout le monde souhaite, une structure régionale pour être capable de mieux desservir les citoyens qui veulent emprunter le transport en commun et qui ont des irritants.

Au-delà de tout ça, le transport en commun

est une priorité pour le gouvernement du Québec puisque nous continuons de consacrer approximativement 66 % des efforts gouvernementaux par l'injection au cours des six prochaines années de 380 000 000 \$ par année de budget régulier. Ajoutez à cela les préoccupations du plan de transport, on se retrouve dans une situation où on reconnaît l'importance du transport en commun et de continuer à le développer.

On a dit qu'au cours de votre mandat vous l'avez développé au détriment du réseau routier en le laissant pour compte. Nous devons nous assurer que cette philosophie revendiquée, déposée, exigée par la communauté urbaine lors de la commission parlementaire quant à la conservation des acquis, si c'est vrai dans le transport en commun, c'est aussi vrai dans le transport routier. L'amélioration, si c'est vrai dans le transport en commun, c'est aussi vrai dans le transport routier. Quant au développement, la commission parlementaire portera sur cela et on devrait faire des choix éclairés au lendemain de cette commission parlementaire.

M. le Président, c'est une vision suprarégionale que le gouvernement du Québec a eue en termes de développement de transport, de complémentarité et un plan de transport pragmatique qui correspond et qui répond à des demandes du milieu exprimées depuis une dizaine d'années. Je suis heureux de constater que, dans tous ses propos, le député de Lévis n'a pas tenté de dire que nous n'avions pas répondu aux besoins de la couronne nord, que nous n'avions pas répondu aux besoins du sud, que nous n'avions pas répondu aux autres besoins de l'île, se bornant à évoquer la faiblesse du plan de transport quant à la desserte de l'île de Montréal. Et j'en prends note.

Quant au financement, M. le Président, je l'ai dit tantôt, les éléments importants sont réglés dans le cas du financement pour le remplacement des autobus, pour l'opération. Il reste le financement des immobilisations et le gouvernement du Québec ne pouvait pas se commettre sur l'ensemble de tout cela sans que le milieu se soit prononcé. Le mémoire est actuellement entre les mains des autorités quant à des décisions. Il sera disponible pour la commission parlementaire laissant place à une interprétation aussi vaste que vous le souhaitez quant à cette reconnaissance. Quant à moi, il y a un dossier qu'on n'a pas traité de manière plus importante, c'est assurément celui de l'option préférentielle d'aménagement. Nous y croyons, je vous ai dit au début que vous aviez senti comme gouvernement l'obligation de reconnaître que le centre-ville de Laval et le centre-ville de Longueuil devaient s'ajouter à l'option préférentielle d'aménagement de l'île de Montréal, qui était celle d'origine. Vous avez donc reconnu des phénomènes de croissance pour satisfaire la clientèle de M. Lévesque de l'époque et la clientèle de M. Landry de l'époque, qui était celle de Laval. Je pense que la vérité a tout de

même ses droits.

Au-delà de tout cela, au-delà de toutes les barrières, cette course à obstacles que vous avez implantée, il faudra tout de même se rappeler qu'il y a eu par rapport aux couronnes nord et sud une croissance de la population qui s'y est implantée pour des raisons autres que celles que vous évoquez. On est à l'heure où les dirigeants de l'île et de la ville de Montréal devront faire des choix, des choix difficiles, mais n'allez pas demander à un individu qui veut s'implanter et qui veut se construire une première maison de payer le prix d'un terrain sur l'île de Montréal qui vaut le prix de la maison qu'il ira habiter en banlieue! Ce n'est pas le problème du gouvernement! C'est un problème typiquement montréalais, et en philosophie, il faut être à l'occasion pragmatique et être pragmatique, cela signifie que les autorités de la ville de Montréal devront faire certains choix quant à l'avenir de Montréal. Dans ce sens-là, le gouvernement du Québec aura à appuyer et continuera d'appuyer les efforts de la ville de Montréal, mais ne venez pas aujourd'hui tirer la conclusion que, pour bien desservir l'est de Montréal, c'est au gouvernement du Québec de décider pour tout ce qui s'est passé.

Les projets déposés sur la table le 15 octobre, je suis à les étudier, en collaboration avec mes collègues qui me font des représentations quotidiennes sur la nécessité de renforcer la vocation du transport dans l'est de Montréal et cette ouverture de la part du gouvernement est là. Nous aurons très certainement au cours des prochains mois des réponses très spécifiques à fournir aux gens de l'est de Montréal, répondant par le biais, bien sûr, aux volontés exprimées par les échevins de la ville de Montréal qui, je le répète, se sont davantage inscrits en défense et la meilleure défense, c'est d'accuser les autres. Dans ce sens-là, c'est une situation très claire et je fais une distinction très nette entre la publicité que fait Laval sur le plan pour informer les citoyens et la publicité que font les échevins du RCM aux bouches des métros pour désinformer la population.

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

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, j'ai remarqué que le ministre tirait une conclusion qu'il ne devrait pas tirer quand il dit: Si vous n'avez pas parlé de telle chose, telle chose, telle chose, c'est parce que vous êtes d'accord. Un instant. J'aurais aimé parler, par exemple, des problèmes reliés à l'estacade sur le pont Champlain. Est-ce réalisable physiquement? Y a-t-il des problèmes techniques et sont-ils tous surmontables? Si oui, comment va-t-on diminuer le trafic d'automobiles puisqu'on a abandonné le train de banlieue? Il y a toutes sortes de questions qui se posent, mais

c'est évident que, dans un débat restreint, on ne peut pas parler de toutes les questions.

(12 heures)

L'objectif de la rencontre de ce matin pour l'Opposition, c'est de montrer à quel point, comme plan d'ensemble, il y a quelque chose qui ne va pas. La meilleure preuve, ce sont les interventions des députés libéraux qui n'ont pas l'air d'être au courant que l'option préférentielle d'aménagement a été reconduite par le gouvernement, notamment, le député de Millelles, parce qu'ils se sont amusés à parler contre. Alors, si l'option d'aménagement préférentielle a vraiment été reconduite par le gouvernement, cela ne paraît pas chez les députés et cela montre à quel point est le sérieux de la reconduction de l'option préférentielle d'aménagement, si les députés libéraux en parlent comme de leur dernière chemise ou de leur dernière culotte. Cela veut dire qu'ils ne prennent pas cela au sérieux.

C'est pourquoi, M. le Président, j'aimerais mieux vous dire, par exemple, que, quand vous lisez **Le Devoir** du 19 août 1988, Albert Juneau y dit: En somme, il n'est pas certain que le plan Côté réduira la pression sur les ponts et sur les voies rapides congestionnés de l'Ile. Au contraire, il risque d'empirer les embouteillages. C'est cela qu'on dit.

Alors, quel est le sens de ce plan de transport? Où allez-vous, M. Côté? C'est ça qu'on dit. On dit: Où allez-vous? On ne sent pas que vous allez quelque part avec votre plan. On ne voit pas de vision d'ensemble. L'option préférentielle d'aménagement, on ne sent pas que vous croyez à ça. Votre plan ne le démontre pas.

La protection des terres agricoles, on ne sent pas que ça existe encore, même sur le plan des directives données par le ministre à la commission. Là, aujourd'hui, les gens disent: Mais qu'est-ce qui arrive? C'est le dézonage qui s'en va d'une façon générale. On ne croit plus à ça. Qu'est-ce qui arrive? On s'en va vers l'étalement urbain avec une conception du transport qui favorise l'étalement urbain, alors qu'il n'y a aucune croissance démographique significative prévue dans les années à venir.

Au contraire, on prévoit un vieillissement de la population. Habituellement, un vieillissement de la population, cela n'a pas tendance à s'étaler. Cela a tendance à revenir vers les centres-villes, à condition que ce soit bien fait. Vous remarquerez que le ministre n'a pas eu la chance que J'ai eue au mois d'août dernier quand je suis allé entendre la commission parlementaire. Pour la première fois, j'arrivais aux Transports. J'arrivais comme quelqu'un qui est objectif.

Mais, un peu avant, j'ai siégé à la commission sur l'habitation et j'ai vu les gens qui venaient du domaine de l'habitation montrer à quel point le plan que prévoyait le gouvernement pour l'habitation à Montréal aurait pour effet de vider les centres-villes des gens qui y restaient, de briser des paroisses. Même des curés venaient

avec leurs regroupements paroissiaux dire à quel point la politique d'habitation préconisée par le présent gouvernement aurait un effet néfaste sur l'habitation au centre-ville.

Quand on regarde cela dans son ensemble, on voit que, au fond, c'est ça qu'on veut dire quand il n'y a pas de vision globale ou de vision d'ensemble. C'est ça qui apparaît dans ce document. Le ministre lui-même, lors de la commission parlementaire, a dit... Remarquez bien, ce n'était pas ma conclusion. J'aurais pu dire que, moi aussi, j'étais d'accord là-dessus. Quand il dit, par exemple, ici: Quand on a parlé d'aménager les structures, on a également dit qu'indépendamment des travaux qui devraient être faits dans le territoire l'amélioration du transport en commun devra être réalisée en priorité dans l'est de Montréal, c'était sa conclusion à lui. C'était la conclusion de la commission parlementaire au mois d'août, à la page CAE-5076 du 27 août 1987. C'est le ministre qui parle.

Il dit: "Indépendamment des travaux qui devraient être faits dans le territoire, l'amélioration du transport en commun devra être réalisée en priorité dans l'est de Montréal". Dans son plan, à toutes fins utiles, il n'y a rien pour cela. C'est lui-même qui disait cela. À tel point que les sondages disent que 40 % des Montréalais sont prêts à fermer le centre-ville aux autos. C'est quelque chose! Les deux tiers disent qu'il faut d'abord privilégier le transport en commun, alors que le ministre privilégie d'une façon traditionnelle les autoroutes et les ponts. Cela ne va pas dans le sens des conclusions qu'il tirait lui-même après le sommet.

Je regarde, par exemple, le financement qui est important dans cette affaire. Il y a la conception, les orientations et les objectifs. D'abord, les objectifs, ensuite les orientations, les modalités d'application et enfin le financement pour réaliser tout cela. Pour le financement, en plus, rien non plus! Comment voulez-vous que les gens puissent fonctionner sérieusement quand ils ne savent pas où ils s'en vont, même sur le plan du financement? Quand vous voyez des journaux... Je regarde le journal **Les Affaires**, qui n'est pas habituellement antipathique au Parti libéral. Quand il est rendu à dire - pourquoi dit-il cela? - quand il est rendu à dire: "Le transport en commun à Montréal, M. Côté devra décider d'un regroupement. Le transport en commun, Québec doit s'en mêler..." Je vais vous dire ce qu'il dit dans "Le transport en commun, Québec doit s'en mêler". "À son tour, Québec doit délier les cordons de sa bourse. Sa table de concertation sur les effets de débordement n'a encore rien réglé." M. Jean-Paul Gagné, dans l'éditorial du journal **Les Affaires**. "En attendant une solution à ce problème, il lui faut combler le manque à gagner de la STCUM. Les résidents de Laval et des municipalités de la rive sud utilisent le réseau de la STCUM pour 49 % et 33 % de leurs déplacements respectifs. Ne serait-il pas logique que ces municipalités

participent au financement de la STCUM? C'est à ce niveau que Québec doit surtout faire preuve de leadership." Je dis qu'actuellement le ministre se comporte plus comme un organisateur que comme un leader, un organisateur qui dit: Il faut que je fasse plaisir à des individus, peu importe si, dans l'ensemble, cela va marcher. Un leader, c'est différent. C'est pour cela qu'on dit: Il y a un besoin de leadership actuellement.

L'an dernier, la même chose. Même M. Perreault, qui ne semble pas aimer beaucoup le ministre, lui dit la même chose: Ces divergences de vues pourraient même aller jusqu'à un regroupement entre Laval, Montréal et la rive sud, peu importe la forme, parce qu'il dit: Cela ne peut pas continuer comme cela dans le désordre. On dit: "Ces divergences de vues seront sans doute très difficiles à harmoniser. C'est pourquoi, quand on demande à M. Perreault si l'intégration souhaitée peut se faire sans l'intervention prioritaire du ministre Côté, il répond sans hésiter: Qui d'autre pourrait l'imposer?" Lui aussi demande... Montréal n'en veut pas au ministre, elle lui dit de faire preuve de leadership. Pourquoi? Parce que c'est cela qui est important. Et quant à faire payer les autres, le ministre dit: Faire payer les autres... Bien justement, il ne paie pas parce que, dans le plan qu'il vient d'annoncer, il met moins d'argent que le précédent gouvernement, alors que le précédent gouvernement vivait une période de crise en 1981, 1982, 1983 et 1984, avec des taux d'intérêt qui frisaient les 20 %. Malgré cela, le gouvernement a mis, en dollars constants, si l'on tient compte des dollars d'aujourd'hui et des dollars d'hier, l'équivalent... Il faudrait que le ministre, à 3,5 % d'inflation, mette 710 000 000 \$ de plus dans son plan pour équivaloir à ce qu'a mis le gouvernement du Parti québécois entre 1976 et 1985, et, avec un taux d'inflation de 4,5 %, il faudrait qu'il mette 882 000 000 \$ de plus. Qu'il ne vienne pas nous conter des histoires. En plus, son financement - il dit que c'est 1 600 000 000 \$ - il ne le paiera pas à 100 %, il va en payer seulement une partie. C'est quelque chose, M. le Président!

J'aimerais terminer en disant qu'il est temps que ces questions se règlent. On ne parle pas des effets de débordement. Le ministre les aura connus, les effets de débordement. Pourtant, il n'en parle pas, il ne dit pas un mot là-dessus. À la commission parlementaire du mois d'août, la conclusion principale a été la concertation. Je pense que le ministre a promis une commission parlementaire en matière de transport. Il faut qu'il tienne cette commission parlementaire le plus rapidement possible, au cours du mois de novembre. On en a dit un mot hier. On a dit de ne pas attendre et de ne pas laisser pourrir le problème. Il faut qu'il tienne une commission parlementaire le plus rapidement possible pour qu'au cours de la commission parlementaire et dans les semaines qui suivront la commission parlementaire il tente de faire une véritable

concertation où le ministre devra faire preuve de leadership.

Il dit qu'il paie beaucoup. Habituellement, celui qui paie doit voir à ce que les dollars versés servent à quelque chose. Actuellement, on n'a pas ce sentiment. Au contraire, on a le sentiment, comme la plupart des intervenants qui le disent et qui sont objectifs, que le plan ne va nulle part. Il faut que le ministre convoque cette commission parlementaire et qu'on établisse qu'il faut une concertation. Je pense que, si le ministre n'est pas capable de faire une concertation, il sera nécessaire éventuellement de parler d'un regroupement sur le plan du transport dans la région de Montréal. Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. La commission de l'aménagement et des équipements, ayant maintenant accompli son mandat, soit celui de procéder à l'interpellation adressée au ministre des Transports par le député de Lévis, ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 10)