



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de l'Assemblée

Le jeudi 9 avril 1998 — N° 167

Président de l'Assemblée nationale:
M. Jean-Pierre Charbonneau

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

**Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des
commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:**
www.assnat.qc.ca

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Débats de l'Assemblée nationale

Le jeudi 9 avril 1998

Table des matières

Affaires du jour	10741
Projet de loi n° 186 — Loi sur le soutien du revenu et favorisant l'emploi et la solidarité sociale	
Reprise du débat sur l'adoption du principe	10741
Mme Louise Harel (réplique)	10741
Vote reporté	10743
Projet de loi n° 401 — Loi modifiant la Loi sur la protection du consommateur concernant le commerce itinérant	
Adoption	10744
Mise aux voix	10744
Révocation de l'adoption	10744
Adoption	10745
M. Lawrence S. Bergman	10745
M. André Boisclair (réplique)	10747
Mise aux voix	10749
Affaires courantes	10749
Dépôt de rapports de commissions	10749
Consultations particulières sur le rapport de M. Pierre-F. Côté sur le jugement de la Cour suprême dans l'affaire Libman	10749
Audition du sous ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation sur le fonctionnement des tables filières	10749
Consultations particulières sur le projet de loi n° 416 — Loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi sur le transport par taxi	10749
Dépôt de pétitions	10750
S'assurer que la Société d'habitation du Québec demeure l'unique propriétaire des HLM	10750
Questions et réponses orales	10750
Maintien de l'augmentation des droits d'immatriculation	10750
Emplacement du siège social de la future commission scolaire des Samarres dans la région de Lanaudière	10753
Rémunération des cadres et des employés de la fonction publique	10754
Situation dans les centres de détention	10755
Crédits du programme APPORT	10757
Choix d'une firme américaine pour relancer l'usine de transformation de poisson de Newport, en Gaspésie	10757
Votes reportés	
Adoption du principe du projet de loi n° 186 — Loi sur le soutien du revenu et favorisant l'emploi et la solidarité sociale	10758
Renvoi à la commission des affaires sociales	10759
Motions sans préavis	10759
Remplacement d'un membre à la commission des affaires sociales	10759
Mise aux voix	10759
Avis touchant les travaux des commissions	10759

Table des matières (suite)

Affaires du jour	10759
Projet de loi n° 416 — Loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi sur le transport par taxi	
Adoption du principe	10759
M. Jacques Brassard	10759
M. Robert Middlemiss	10761
M. Jacques Brassard (réplique)	10766
Mise aux voix	10768
Commission plénière	10768
Document déposé	10769
Étude détaillée	10769
Mise aux voix du rapport de la commission	10787
Ajournement	10787

Le jeudi 9 avril 1998

(Dix heures six minutes)

Le Vice-Président (M. Pinard): Mmes, MM. les députés, veuillez vous asseoir. Je vous souhaite la plus cordiale bienvenue à nos travaux.

Affaires du jour

Nous allons débiter les affaires du jour. M. le leader du gouvernement.

M. Jolivet: Oui, M. le Président, et nous allons entendre une belle réplique de la part de la ministre responsable du projet de loi n° 186. Je vous demanderais de prendre en considération, M. le Président, l'article 7 de notre feuilleton.

Projet de loi n° 186

Reprise du débat sur l'adoption du principe

Le Vice-Président (M. Pinard): À l'article 7 de notre feuilleton, l'Assemblée reprend le débat ajourné le 19 mars 1998 sur l'adoption du principe du projet de loi n° 186, Loi sur le soutien du revenu et favorisant l'emploi et la solidarité sociale.

Le dernier député à prendre la parole avait été le député de Jacques-Cartier. Nous en sommes maintenant rendus à la réplique. Alors, nous allons entendre Mme la ministre d'État de l'Emploi et de la Solidarité. Mme la ministre, vous avez droit à un temps de parole de 20 minutes.

Mme Louise Harel (réplique)

Mme Harel: M. le Président, je vous remercie. J'ai vraiment des bonnes nouvelles, aujourd'hui. Exceptionnellement, puisque c'est un jeudi, nous avons reçu ce matin les résultats de la création d'emplois pour le mois dernier. Habituellement, c'est un vendredi, c'est toujours le premier vendredi du mois, mais en l'occurrence, à cause de Pâques, cette fois-ci, c'est aujourd'hui. Alors, j'ai le bonheur de vous annoncer que le taux de chômage au Québec a reculé encore de 0,5 %.

Des voix: Bravo!

Mme Harel: L'emploi a atteint un nouveau sommet en mars, donc le mois passé, avec la création de 19 600 emplois. Le taux d'emplois est relevé au même niveau qu'il était en décembre dernier, c'est donc le taux le plus élevé en six années. Ce sont de nouveaux emplois. C'est 19 600 emplois, le mois passé, qui s'ajoutent donc à ceux des mois précédents. Et, en comparaison avec le mois d'avril l'an dernier, il s'agit de 62 000 nouveaux

emplois. Alors, 62 000 nouveaux emplois, et la presque totalité de ces nouveaux emplois l'ont été à plein temps. Donc, création de 62 000 nouveaux emplois à temps plein, alors que l'emploi à temps partiel reculait; je pense, M. le Président, que c'est vraiment des très bonnes nouvelles.

Je vais aller à l'essentiel, puisque je n'ai que 20 minutes à ma disposition. J'aurais souhaité bien évidemment que la discussion entourant l'adoption de principe du projet de loi n° 186 se fasse plus sereinement. J'ai compris que l'opposition officielle avait choisi d'en faire un débat partisan. Mais, au terme de ce débat, je dois donc rectifier des inexactitudes importantes qui ont été prononcées à l'occasion des différents discours qui se sont tenus ici.

Le député de Notre-Dame-de-Grâce a accusé le gouvernement d'avoir restreint l'accès à la sécurité du revenu. Il a donné comme premier exemple l'obligation faite aux prestataires de la sécurité du revenu âgés entre 60 et 64 ans de se prévaloir de leur droit à une rente de retraite anticipée du Régime de rentes du Québec s'ils y étaient admissibles. C'est une mesure qu'il a attribuée à tort au présent gouvernement. Cette mesure a été adoptée et appliquée à compter d'avril 1994, à l'époque où le parti du député de Notre-Dame-de-Grâce était au gouvernement.

• (10 h 10) •

Un autre exemple d'inexactitude, M. le Président, ça a été l'interprétation qui a été faite du programme Options. Le député de Notre-Dame-de-Grâce a prétendu que le programme Options visait à restreindre l'accès à la sécurité du revenu des jeunes de 18-24 ans. Options, c'est un programme qui n'entraîne aucune pénalité et qui consiste à présenter à un jeune de 18-24 ans qui demande pour la première fois de l'aide sociale toutes les autres options qu'il peut méconnaître et qui lui permettraient d'entreprendre sa vie active autrement que sur l'aide sociale. C'est le coup de pouce dont un jeune a besoin pour rebondir, M. le Président, avant, comme disent les gens, de «tomber sur l'aide sociale».

Et je signale que le prétendant au poste de chef du Parti libéral disait, sur ce genre de programme, et je vais le citer parce que ça peut inspirer le député de Notre-Dame-de-Grâce dorénavant. Et je cite M. Charest, lorsqu'il faisait campagne — c'est tout récent — en fait, c'était à Toronto, en décembre passé, et il disait ceci: «Quand je serai premier ministre — à l'époque, il prétendait l'être du Canada, puis là il prétend l'être du Québec — je ne permettrai plus que les jeunes reçoivent de l'assurance-chômage à ne rien faire: ou bien ils iront à l'école, feront des stages de formation, des travaux communautaires, ou bien ils ne recevront plus de prestations.» Ce n'est pas de ça dont il s'agit ici avec Options. Options, il n'y a aucune pénalité, et c'est pour offrir à des jeunes de 18-24 ans de connaître d'autres solutions avant d'entrer sur l'aide sociale. Alors, je pense qu'il y a là matière à réfléchir du côté de l'opposition.

S'il est vrai que l'on constate une diminution appréciable du nombre de jeunes entrant à la sécurité du revenu, cela signifie surtout que ces jeunes ont trouvé une solution alternative à l'aide sociale et c'est une solution qui est plus porteuse d'autonomie plutôt que de dépendance. Devant les conséquences souvent tragiques qu'entraîne le fait de commencer sa vie adulte à la sécurité du revenu, il me semble que l'on doit se réjouir que des jeunes recouvrent leur capacité d'autonomie et leur capacité de bouger. Y voir une solution pour restreindre l'accès à la sécurité du revenu, à mon point de vue, ça reflète une méconnaissance grave de la situation de ces jeunes, et je crois que l'opposition officielle doit réfléchir sur cette question-là.

De la même façon, toujours au chapitre des inexactitudes, puisque je suis en réplique, M. le Président, je pense que c'est important, à ce moment-ci, justement, de mettre en garde l'opposition de confondre le barème de disponibilité qui a été supprimé avec la pénalité pour non-disponibilité. Ça n'a rien à voir. Le député de Notre-Dame-de-Grâce avait tracé un étonnant parallèle entre le caractère présumé incitatif de l'ancien barème de disponibilité, qui se traduisait par un supplément de 50 \$, et la réduction de 150 \$ prévue pour les prestataires qui ne sont pas disponibles. Il y a lieu de rappeler que le barème de disponibilité de 50 \$ s'appliquait à un adulte qui attendait de participer à toute mesure d'aide ou de préparation à l'emploi, alors que l'allocation de participation lui offrait et lui offre toujours 120 \$. Je n'ai pas besoin de rappeler, n'est-ce pas, que le gouvernement précédent n'avait jamais prévu offrir et n'offrait pas non plus de participation et d'allocation à 120 \$ à moins de 10 % des ménages. Donc, structurellement, M. le Président, il n'y avait pas d'effort qui était fait pour qu'il y ait un barème de participation.

Le présent gouvernement a choisi d'investir dans les mesures d'aide à l'emploi, d'insertion, dans les mesures de placement et d'allocation à la participation. Ça n'a rien à voir, tout ça, avec la pénalité de 150 \$ pour non-disponibilité. Il s'agit de l'application d'une pénalité qui était déjà prévue dans la Loi sur la sécurité du revenu du précédent gouvernement, dans les cas où une personne en chômage refusait, abandonnait, perdait, et la loi prévoyait «sans motif sérieux», un emploi ou refusait d'entreprendre sans motif sérieux des démarches pour se trouver un emploi rémunéré.

Alors, il faut comprendre que le projet de loi n° 186 vient même ajouter les recours possibles, puisque le projet de loi n° 186 prévoit que cette pénalité ne va s'appliquer que lorsque la personne en chômage refuse, abandonne ou encore perd un emploi convenable. Alors, l'expression «convenable» ajoute au recours du prestataire. Ce que le projet de loi n° 186 introduit aussi, c'est le fait que cette mesure ne peut plus être désignée par un agent de façon arbitraire, puisqu'il va s'agir d'une réciprocité avec un droit de recours si le prestataire en chômage juge que cet emploi n'est pas convenable. Ça peut être lié aussi à sa situation familiale: l'emploi peut ne pas convenir, par exemple, aux responsabilités parentales. Il peut y avoir

bien d'autres raisons pour lesquelles l'emploi est jugé ne pas être convenable.

Alors, donc, il y aura des recours. Et cette question de recours est extrêmement importante parce qu'elle introduit vraiment du changement par rapport à la loi précédente, puisque le changement le plus important à ce niveau-là — au niveau des recours — c'est qu'il n'y aura plus de coercition dans l'obligation de faire une mesure même si elle ne convenait pas à la personne. Je donne un exemple bien concret, là. Si quelqu'un veut devenir, disons, coiffeur ou coiffeuse, eh bien, on ne l'enverra pas faire un cours de soudure en l'obligeant, en lui imposant une pénalité s'il ne le fait pas. Présentement, dans l'application actuelle, c'est purement arbitraire, finalement, alors que le projet de loi introduit un mécanisme de recours qui le met aussi à l'abri en révision de l'arbitraire qui peut se produire dans ce système comme dans tout autre système.

Et j'aimerais aussi, avant de clore ce chapitre, rapidement présenter des inexactitudes qui ont été commises, là, à l'occasion de ce discours sur l'adoption de principe du projet de loi n° 186. Je veux aborder la question de l'évaluation faite entre autres par l'économiste Pierre Fortin de l'impact des resserrements successifs à l'assurance-emploi et de l'augmentation du nombre de prestataires chômeurs à la sécurité du revenu dû à ces vagues de restrictions successives à l'assurance-emploi. Selon l'évaluation du Pr Fortin, plus de la moitié de l'impact cumulatif des restrictions — il y en a eu trois vagues de restrictions: 1990, 1994, 1996 — soit 102 000 personnes sur les 194 000 — parce qu'il évalue à 194 000 personnes qui ont dû recourir à l'aide sociale, compte tenu de ces vagues de restrictions successives à l'assurance-emploi — donc, la moitié serait due à la première vague, celle de 1990.

Alors, le député de Notre-Dame-de-Grâce a prétendu qu'il y a de fortes chances que cette première vague ne soit plus prestataire, au moment où on se parle, en 1998. Je veux vraiment, d'abord, le mettre en garde, parce que le plein impact de la réforme de 1990, comme l'a bien démontré d'ailleurs le professeur Fortin dans son étude, ne s'est fait sentir que cinq ans plus tard et, deuxièmement, il s'agit d'un impact permanent, d'un impact structurel, et non pas d'un impact passager qui disparaîtrait comme par magie le jour où la première vague des personnes touchées par cette réforme réussit à quitter la sécurité du revenu.

Comme l'impact est permanent, il est remplacé par des travailleurs qui, pour toutes sortes de raisons, perdent leur emploi. Vous savez, on est dans une économie qui est en mouvement, qui est même en effervescence, présentement, et les chiffres les plus récents que j'ai sont à l'effet que la moitié des personnes en chômage ont perdu leur emploi dans un mois. Alors, ce ne sont pas simplement des personnes qui ne travaillent pas faute de création d'emplois, ce sont des personnes qui travaillaient et qui perdent leur emploi, remplacées soit par de nouvelles technologies ou par des machines, aussi. Alors donc, des resserrements successifs à l'assurance-emploi, même s'ils se produisent en 1990, ont des effets à chaque année.

Dans le même ordre d'idées, il ne faut pas non plus invalider l'évaluation mentionnée, par exemple, dans le livre des crédits, au chapitre du portefeuille du ministère de l'Emploi et de la Solidarité, l'an dernier, qui prévoyait pour cette année une diminution de ménages, mais une diminution qui était ralentie du fait de ces restrictions à l'admissibilité à l'assurance-emploi. Alors donc, le livre des crédits, l'an dernier, prévoyait une augmentation due à ces restrictions à l'assurance-emploi de 1 200 nouveaux ménages à la sécurité du revenu qui n'y seraient pas venus n'eut été ces restrictions.

• (10 h 20) •

Alors, c'est vrai que cette évaluation était supérieure à celle de l'étude du professeur Fortin, mais, en même temps, il faut comprendre — et je conclus là-dessus — que même le gouvernement fédéral, qui dispose de données des plus complètes sur les prestataires de l'assurance-emploi, admet une marge d'erreur de 35 %, plus ou moins, dans ses évaluations, quand il cherche à évaluer l'impact sur la sécurité du revenu, à l'échelle canadienne, des restrictions annoncées dans le budget Martin, des restrictions successives à l'assurance-emploi. Et le gouvernement fédéral ne s'attribue que l'impact direct. Alors, il faut se rendre à l'évidence.

L'évidence, de toute façon, c'est la réalité des gens et, dans la réalité, quand on compare 1989, l'année d'avant les restrictions, avec 1997, les données les plus récentes, on se rend compte que, au Québec, les travailleurs qui perdent leur emploi mais qui ont cotisé à la caisse d'assurance-emploi, en 1989, 100 % d'entre eux avaient accès à des prestations d'assurance-emploi, alors qu'ils ne sont plus que 48 %. Alors, il y a une évidence: c'est que les travailleurs qui ont cotisé sont de moins en moins admis à une caisse qui est de moins en moins une caisse d'assurance contre le risque de perte d'emploi.

Et, M. le Président, j'inviterais l'opposition officielle et évidemment, au premier chef, le porte-parole de l'opposition dans ce dossier, le député de Notre-Dame-de-Grâce, à prendre connaissance des propos que l'aspirant candidat à la chefferie du Parti libéral a tenus sur l'assurance-chômage. Je vais le citer encore. M. Charest, pour l'appeler par son nom puisqu'il n'occupe pas de fonction ici, dans cette Assemblée, disait ceci: «Paradoxalement, c'est le gouvernement qui a le plus abusé du système au pays, puisque Jean Chrétien crée un surplus inutile de 5 000 000 000 \$ dans le fonds d'assurance-emploi pour éponger le déficit.» Quand il a fait cette déclaration, le surplus était de 5 000 000 000 \$ pour éponger le déficit. Il est maintenant à 19 000 000 000 \$ — 19 000 000 000 \$.

Alors, ce qui était vrai quand M. Charest faisait cette déclaration-là, c'est pire encore, c'est encore plus dramatique, M. le Président. Et je comprends que l'opposition va devoir réviser son aveuglement et va devoir réviser son mutisme depuis 1996 à l'égard des coupures fédérales en santé, en éducation et à l'aide sociale. C'est 1 000 000 000 \$, les coupures fédérales à l'aide sociale depuis 1996 pour le Québec, c'est 1 000 000 000 \$ — 1 000 000 000 \$.

Alors, deux mots sur nos compressions, parce qu'ils ont beaucoup parlé des compressions. Les compressions budgétaires — c'est toujours douloureux de

faire des compressions budgétaires — elles ont totalisé 229 000 000 \$ — 229 000 000 \$, M. le Président: 176 000 000 \$ en 1996-1997, 52 600 000 \$ en 1997-1998. Ça a été 229 000 000 \$, et ça comprend le 81 000 000 \$ au titre de la contribution aux coûts des médicaments. Dorénavant, ce n'est plus en fonction du statut mais du revenu et sous forme d'une franchise et, finalement, d'une coassurance que les médicaments sont universels. Mais, pour les enfants, les médicaments sont universels. Et dorénavant, dépendamment du revenu, à faibles revenus, c'est 16.80 \$, je pense, qui doivent être versés à chaque mois. Alors, le total de tout ça, c'est 229 000 000 \$. C'est beaucoup, c'est trop. Mais, quand on compare aux milliards de compressions durant ces mêmes deux années que le fédéral a effectuées sur les transferts au Québec, vous comprenez à quel point il a fallu tricoter serré pour que les prestataires ne soient pas trop affectés. Et puis c'est en grande partie grâce aux efforts faits par les autres ministères que cela, finalement, a pu se réaliser.

Alors, M. le Président, je vois que le temps qui m'est imparti est beaucoup trop court. J'aurai certainement l'occasion, en commission parlementaire, de revenir sur toutes ces questions-là puisque, dès la rentrée parlementaire, suite au congé pascal, nous aurons donc l'occasion de convoquer en consultation certains grands organismes nationaux avant de procéder à l'étude article par article du projet de loi n° 186.

J'aimerais aussi, M. le Président, signaler qu'il y aura diverses modifications qui seront introduites à l'examen à la fois de l'opposition et des organismes qui viendront en consultation. Ces amendements, j'entends les déposer avant même la tenue de la commission parlementaire pour tenir compte des représentations qui ont été faites par l'opposition. Il y a des choses justes, également — je n'ai pas eu le temps d'en parler — qui ont été exprimées à l'occasion des différents discours, dont celui du député de Notre-Dame-de-Grâce, et j'entends bien proposer au gouvernement des modifications que j'entends rendre publiques avant la consultation, de façon à ce qu'elles donnent lieu aussi à un échange au moment de la consultation.

Notamment, M. le Président, un jugement récent a soulevé certains problèmes quant au délai de prescription des dettes à la Sécurité du revenu. Alors, je tiens à exprimer mon intention de répondre au problème juridique qui a été posé. Et, à l'occasion de la commission parlementaire et de ce qui va précéder, je pourrai à ce moment-là déposer comment on entend résoudre ces problèmes qui sont survenus suite au jugement de la Cour d'appel qui a modifié la jurisprudence qui était jusqu'à maintenant en vigueur. Alors, je ferai connaître ces amendements ainsi que d'autres à l'occasion de nos travaux. Je vous remercie, M. le Président.

Vote reporté

Le Vice-Président (M. Pinard): Merci, Mme la ministre de l'Emploi et de la Solidarité. Le principe du projet de loi n° 186, Loi sur le soutien du revenu et favorisant l'emploi et la solidarité sociale, est-il adopté?

Une voix: Adopté.

Une voix: Vote nominal.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, que l'on appelle les députés.

M. Jolivet: Non, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Pinard): M. le leader du gouvernement.

M. Jolivet: Oui, compte tenu de la prérogative que j'ai de vous demander la permission de le reporter à cet après-midi, c'est ce que je fais.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, conformément à notre règlement, le vote est reporté à cet après-midi, aux affaires courantes. M. le leader du gouvernement.

M. Jolivet: Oui, M. le Président, veuillez prendre en considération l'article 22 de notre feuilleton concernant l'adoption du projet de loi n° 401.

Projet de loi n° 401

Adoption

Le Vice-Président (M. Pinard): À l'article 22 de votre feuilleton, M. le ministre des Relations avec les citoyens et de l'Immigration propose l'adoption du projet de loi n° 401, Loi modifiant la Loi sur la protection du consommateur concernant le commerce itinérant. Y a-t-il des interventions sur l'adoption du principe du projet de loi n° 401?

Mise aux voix

Comme il n'y a point d'intervenant, le projet de loi n° 401, Loi modifiant la Loi sur la protection du consommateur concernant le commerce itinérant, est-il adopté?

Une voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Pinard): Adopté. M. le leader du gouvernement.

M. Jolivet: M. le Président, veuillez demander un moment de suspension, s'il vous plaît.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, nous suspendons nos travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 10 h 29)

(Reprise à 10 h 30)

Le Vice-Président (M. Pinard): Veuillez vous asseoir.

M. le leader du gouvernement.

M. Jolivet: M. le Président, je vous demanderais de faire motion à ce moment-ci pour suspendre nos travaux jusqu'à 14 heures cet après-midi.

Le Vice-Président (M. Pinard): Est-ce qu'il y a consentement?

M. Lefebvre: M. le Président...

Le Vice-Président (M. Pinard): M. le député de Frontenac.

M. Lefebvre: ...avant de donner mon consentement, je voudrais savoir du leader du gouvernement quelle est la raison de cette suggestion-là de suspendre nos travaux. Je ne comprends pas, là.

Le Vice-Président (M. Pinard): M. le leader du gouvernement.

M. Lefebvre: Pourquoi?

M. Jolivet: C'est parce que nous attendions quelqu'un de l'autre côté. Puis on a adopté un projet de loi, mais c'était quelqu'un de votre côté, M. le député. Alors, n'ayant pas de réplique en aucune façon sur le projet de loi, si vous avez une décision, vous me le dites. Pour le moment, c'était de votre côté qu'il devait y avoir une intervention qui n'est pas venue.

M. Lefebvre: M. le Président.

Le Vice-Président (M. Pinard): M. le député de Frontenac.

M. Lefebvre: M. le Président, je vais suggérer à mon collègue de suspendre les travaux pour une dizaine de minutes puis je reviendrai après. Cette suspension, je suis convaincu que vous me l'accorderez. Je reviendrai à peu près dans une dizaine de minutes. Merci.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, nous suspendons de nouveau les travaux pour quelques minutes.

(Suspension de la séance à 10 h 31)

(Reprise à 10 h 33)

Le Vice-Président (M. Pinard): M. le leader du gouvernement.

Révocation de l'adoption

M. Jolivet: Oui, M. le Président. Dans la bonne entente que nous avons, compte tenu qu'il y a eu un

malentendu — le député de l'opposition voulait intervenir — nous sommes d'accord pour revenir comme si nous n'avions jamais adopté le 401, à ce moment-ci, pour permettre au député de l'opposition de faire son intervention, en accordant au ministre son droit de réplique avant l'adoption finale.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, nous révoquons donc l'adoption du projet de loi n° 401 et nous cédonons la parole au député de D'Arcy-McGee. M. le député.

Adoption

M. Lawrence S. Bergman

M. Bergman: Merci, M. le Président. Je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui à l'Assemblée nationale au sujet de la Loi modifiant la Loi sur la protection du consommateur concernant le commerce itinérant, Bill 401, An Act to amend the Consumer Protection Act with respect to itinerant merchants.

J'aimerais tout d'abord répondre à certaines informations que le ministre des Relations avec les citoyens a faites en cette Assemblée, lors de l'adoption du principe du projet de loi n° 401. Il a dit, et je cite: «Je note toutefois à ce moment-ci que de nouveau l'opposition appuie l'initiative du gouvernement au niveau du principe. J'en suis fort aise, c'est encore là la démonstration des choix judicieux que le gouvernement fait jour après jour.»

Il s'agit là d'un commentaire qui, en plus d'être inexact, démontre un manque d'information flagrant de la part du ministre. En effet, si nous appuyons le principe du projet de loi n° 401, c'est qu'il a pour but d'harmoniser les dispositions de la Loi sur la protection du consommateur avec les propositions du Comité des mesures et normes en matière de consommation, comité créé suite à l'Accord sur le commerce intérieur.

Il serait utile de rappeler le contexte historique de cet Accord. Plusieurs tentatives eurent lieu pour accéder à une libéralisation du commerce interprovincial, tentatives qui, finalement, en 1994, donnèrent lieu à cette entente qui démontre à un observateur objectif que les provinces peuvent aménager leur juridiction pour viser l'harmonisation de manière à ce que nous puissions faire bénéficier nos concitoyens d'un maximum de protection.

Nous devons reconnaître cette démarche interprovinciale dont est issu l'Accord et qui a donné un coup d'envoi à une nouvelle dynamique de codécision interprovinciale qui a démontré que l'on peut tirer beaucoup d'avantages à s'entendre avec nos partenaires des autres provinces au lieu de boudier des conférences, comme certains l'ont fait, et de prôner la séparation du Québec du reste du Canada, qui est la seule mission du gouvernement péquiste.

Le ministre devrait se souvenir que le 20 juillet 1994, seulement quelques jours après la signature de l'entente, on pouvait lire dans *La Presse*, et je cite: *Parizeau dénonce l'Accord sur le commerce intérieur.*

M. Parizeau était alors chef du Parti québécois, et j'imagine que son parti endossait la même vision. Comment, alors, le ministre peut-il nous dire qu'on appuie l'initiative gouvernementale?

Mais on sait bien que les péquistes sont contre tout ce qui peut tendre à démontrer que le fédéralisme canadien fonctionne et contre tout ce qui peut améliorer la relation entre les différentes composantes de la fédération. La raison pour laquelle nous appuyons le principe de ce projet de loi est simple: c'est parce qu'il s'inscrit dans un mouvement visant à rehausser la protection accordée à tous les consommateurs du Québec et non pas, comme le dit le ministre, en raison des choix judicieux que le gouvernement fait jour après jour. Je me demande bien quels peuvent être ces fameux choix judicieux dont parle le gouvernement péquiste. À ce jour, je n'en ai vu aucun.

M. le Président, nous savons que le gouvernement péquiste est capable de faire des virages à tout moment. À titre d'exemple, je vous citerai un extrait d'un discours prononcé par le ministre péquiste des Affaires intergouvernementales, le 2 décembre 1996, à cette Assemblée nationale. Il s'exprimait ainsi: «C'est clair que le gouvernement du Parti québécois est tout à fait d'accord avec les principes et les dispositions de cet Accord.» Alors, un virage de la pensée de M. Parizeau. M. le Président, il semble avoir rapidement oublié la position des péquistes de l'été 1994.

Est-ce que le ministre peut enfin reconnaître que, dans un Québec séparé du Canada, cet Accord ne fonctionnera pas, et ce, au détriment des intérêts des consommateurs québécois? Cet Accord sur le commerce intérieur a été signé par le premier ministre libéral Daniel Johnson, en 1994. Au sujet de cet Accord, il disait, le 18 juillet 1994, et je cite les paroles de M. Johnson: «C'est une entente qui crée des emplois aussi bien au Québec qu'au Canada et qui démontre que l'union économique canadienne peut évoluer favorablement. C'est aussi un exemple probant de la façon dont le fédéralisme canadien doit fonctionner.» Fin de la citation.

Je veux également répondre à un deuxième commentaire du ministre, toujours lors de l'adoption de principe du projet de loi qui est devant nous. Il a dit: «Je pense que nos concitoyens doivent bien savoir que la très grande majorité des projets de loi déposés par les membres du gouvernement sont appuyés par les membres de l'opposition et je me réjouis de voir à nouveau l'opposition qui appuie le consensus que nous avons tissé entre les parlementaires ministériels.» Encore une fois, M. le Président, un commentaire inexact, car il est faux de prétendre que la très grande majorité des projets de loi sont appuyés par l'opposition. Comment pourrait-on les appuyer alors que la plupart d'entre eux ne sont pas dans l'intérêt de la population du Québec? On ne peut pas appuyer un gouvernement péquiste qui hypothèque l'évolution de l'économie et la protection sociale par la promotion de la séparation. M. le Président, l'option séparatiste apporte misère économique, chaos social et augmentation du chômage parmi les consommateurs.

• (10 h 40) •

Il arrive néanmoins que certains projets de loi soient appuyés pour le bien-être de nos citoyens, mais c'est dans le rôle et la responsabilité d'une opposition crédible de bonifier un projet de loi et d'y apporter les suggestions d'amendements toujours dans l'intérêt du mieux-être des citoyennes et des citoyens du Québec. M. le Président, le ministre a aussi fait un commentaire lors de l'adoption du principe, et je cite: «Le député vient nous proposer de réglementer une série de secteurs — je pense aux contrats de crédit, aux contrats conclus en enchère et d'autres, il nous en a fait la longue liste tout à l'heure — et je voudrais être bien sûr qu'il s'agit là de la véritable position de l'opposition, puisqu'elle tranche nettement avec celle que le porte-parole de l'opposition en matière de déréglementation fait valoir quotidiennement en cette Assemblée.»

En premier lieu, M. le Président, j'aimerais rappeler au ministre que l'énumération que j'ai faite est en fait celle de l'article 8 du règlement d'application de la Loi sur la protection du consommateur, qui exempte toute une série de contrats de l'application des dispositions sur le commerce itinérant. Je ne propose donc pas de réglementer une série de secteurs; ils font déjà l'objet de dispositions précises du règlement. De toute façon, si on retournerait éventuellement ces contrats à l'application de la loi en abrogeant l'article 8 du règlement, est-ce qu'on réglementerait plus? Non, et on donnerait ainsi plus de protection aux consommateurs.

M. le Président, il faut se rendre compte aussi que ce projet de loi crée plusieurs délais pour répondre aux contrats de commerce itinérant: le délai habituel de 10 jours; les conditions de livraison de 30 jours; la prescription de trois mois de l'article 275; le délai d'un an, dans certains cas; sans oublier la prescription de trois ans de l'article 273 pour s'adresser aux tribunaux, qui, lui-même, comporte ces exceptions. Comment le consommateur va s'y retrouver avec tellement de délais dans ce projet de loi? On lui dit, à l'Annexe A du projet de loi de s'en remettre à un conseiller juridique ou à l'Office de protection du consommateur.

M. le Président, soyons réalistes: à cause de la situation économique engendrée par le parti au pouvoir, de moins en moins de gens peuvent se payer un avocat, et le gouvernement a coupé dans le budget de l'Office de façon considérable.

Le gouvernement doit assurer aux consommateurs québécois le respect de leurs droits ainsi que des pratiques de commerce justes et équitables. La solution doit aller au-delà de l'éducation et de l'information. Les consommateurs ne lisent pas tous nécessairement la revue *Protégez-vous* et n'ont pas toujours le réflexe d'appeler à l'Office.

Le gouvernement doit protéger le consommateur en encadrant les pratiques douteuses de certains commerçants itinérants. Le gouvernement ne doit pas se contenter de dire aux consommateurs: Appelez à l'Office. Il doit accorder à l'Office et aux groupes de protection du consommateur les budgets nécessaires afin qu'ils puissent continuer leur action indispensable auprès des consommateurs québécois.

M. le Président, l'Office de la protection du consommateur a accompli un travail considérable depuis sa création il y a 27 ans. Mais les plus grands bénéficiaires de ces actions sont les classes moyennes, plus conscientes de leurs droits. Dans ce contexte, il importe de mieux cibler et de prioriser la protection des personnes plus durement touchées par des mesures gouvernementales. Ces personnes ont besoin d'outils adaptés à leur contexte et leur milieu et d'un suivi plus assidu des autorités. Ils ont besoin de bien plus que l'Annexe I du projet de loi, tel que rédigé, pour comprendre leurs droits.

À la demande de l'opposition officielle, le gouvernement a apporté un amendement à ce projet de loi qui sera avantageux pour le consommateur. En effet, nous avons réalisé qu'en suivant les propositions du comité des mesures et normes de consommation, le gouvernement péquiste n'avait pas indiqué à la troisième phrase du deuxième paragraphe de l'Annexe I le délai pour exercer une demande de résolution. Nous avons fait remarquer qu'en faisant cette omission, le consommateur était ainsi induit en erreur et mal informé de ses droits. La phrase en question peut donc maintenant se lire, et je cite: «Le délai d'exercice du droit de résolution peut ainsi être porté à un an pour d'autres raisons, notamment pour absence de permis, pour absence ou pour déficience de cautionnement, pour absence de livraison ou pour non-conformité au contrat.»

Toutefois, M. le Président, je regrette que plusieurs autres clarifications recommandées par l'opposition officielle n'aient pas été retenues par le gouvernement. Permettez-moi de vous les résumer rapidement.

Premièrement, l'article 1 du projet de loi n° 401 modifie l'article 56 de la Loi sur la protection du consommateur en le remplaçant de la façon suivante, et je cite: «56. Les articles 58 à 65 s'appliquent au contrat de vente ou de louage de biens ou de services ainsi qu'au contrat mixte de vente et de louage conclus par le commerçant itinérant, à l'exception, toutefois, des contrats prévus par règlement.» Fin de la citation.

Nous avons demandé que les mots «quel qu'en soit le montant» soient ajoutés pour protéger le consommateur, puisque, en remplaçant l'ancien article 56 par ce que je viens de vous citer, le gouvernement supprime l'exemption des contrats de moins de 25 \$. Il est donc théoriquement possible pour le gouvernement, avec ce nouvel article 56, d'augmenter le montant de cette exemption par règlement ou d'ajouter d'autres types de contrats tombant sous exemption, ce qui réduirait ainsi l'efficacité de ce projet de loi. Nous devons donc être très vigilants et surveiller de près tous les règlements qui pourraient être faits en vertu de cet article, pour que la protection du consommateur n'en soit pas diminuée.

Également, je désire faire remarquer à cette Assemblée que le comité des mesures et normes en matière de protection du consommateur, à l'article 5.3 de la section Propositions pour l'harmonisation dans le domaine de la vente directe, dans son rapport, mentionne, et je cite: «La valeur du produit pris en échange dont il est question au paragraphe 1 doit être égale: a) à la valeur marchande

des biens au moment où ils sont pris en échange; b) au prix ou à la valeur des biens aux termes de la définition du contrat, selon le plus élevé des deux.» Fin de la citation.

We must bring to the attention of this Assembly that the Government failed to accept our request to define more precisely the word «value», in paragraph 2 of article 6 of the bill that we're passing today, which is in fact an amendment to article 63 of the Consumer Protection Act.

M. le Président, le gouvernement a manqué une occasion de clarifier le sens des termes «valeur des biens pris en échange», ce qui peut résulter en une confusion pour le consommateur. En effet, comme le démontre le texte des propositions d'harmonisation, il y a plusieurs définitions possibles de ces termes. Le gouvernement aurait dû privilégier la définition la plus favorable au consommateur.

M. le Président, le gouvernement du Parti québécois aurait dû démontrer plus de prudence quand il a suivi les recommandations contenues dans les propositions pour l'harmonisation dans le domaine de la vente directe, pour rédiger le paragraphe 2 de l'article 6 du projet de loi n° 401. Il aurait dû, à la place, accepter les remarques et les suggestions de l'opposition officielle en cette matière.

Néanmoins, M. le Président, l'opposition officielle est d'accord avec le principe d'harmonisation et votera donc en faveur d'une loi qui démontre que l'union canadienne peut évoluer pour le bénéfice de nos citoyens, une loi qui est un exemple probant de la façon dont le fédéralisme canadien peut fonctionner. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Pinard): Merci, M. le député de D'Arcy-McGee. Y a-t-il d'autres intervenants sur l'adoption du projet de loi? Comme il n'y a pas d'autres intervenants, M. le ministre, est-ce que vous désirez vous prévaloir de votre droit de réplique?

M. André Boisclair (réplique)

M. Boisclair: Oui, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre.

M. Boisclair: M. le Président, je suis partagé, avant d'entreprendre cette intervention, puisque j'ai écouté attentivement les propos du député de D'Arcy-McGee et, malgré huit ans d'expérience de vie parlementaire, j'ai peine à comprendre là où il voulait en venir. J'ai toujours appris, M. le Président, que, lorsqu'un député se levait en cette Assemblée pour dire qu'il était d'accord avec... qu'il votait en faveur d'un projet de loi, c'est qu'il était en faveur du contenu du projet de loi, en faveur de l'orientation gouvernementale exprimée concrètement dans un projet de loi, et qu'on ne peut pas être pour et contre en même temps.

• (10 h 50) •

Le député me reproche de m'être réjoui de l'unanimité que soulevait l'initiative gouvernementale.

Dans les faits, à chaque fois que le député a eu l'occasion de s'exprimer sur le projet de loi, à chaque fois qu'il a voté sur le projet de loi, tant à la présentation, à l'adoption de principe, sur le rapport de la commission, il l'a appuyé. Alors, comment peut-il aujourd'hui me reprocher de me réjouir du fait que le gouvernement, effectivement, dans les faits, propose une législation, propose un projet de loi qui recevra, je le souhaite, l'assentiment de tous les parlementaires? Et je vois là un appui concret de l'opposition à une initiative gouvernementale, et c'est bien qu'il en soit ainsi.

Les gens qui nous écoutent, M. le Président, sont heureux de voir que, malgré des débats partisans que nous pouvons avoir et que nous devons avoir, la démocratie est faite sur le débat. Les partis politiques sont là pour nous le rappeler. Mais, quand le gouvernement propose de bonnes initiatives, quand le gouvernement propose de renforcer la protection des consommateurs, je pense que les élus s'attendent à ce que l'opposition, avec nous, appuie cette orientation, qu'il n'y ait pas lieu de se questionner, puis de commencer à faire l'exégèse des mots puis le sens des mots, et de refaire une longue réflexion sur le sens des mots comme le député vient de le faire.

Alors, M. le Président, je rejette les propos du député de D'Arcy-McGee. Son argumentation m'apparaît mal fondée. Et je lui rappelle, tant au moment du principe que du rapport de la commission, le député, à chaque fois, sur chacun des articles du projet de loi, s'est exprimé d'une façon favorable, sauf sur un article, et j'y reviendrai tout à l'heure. Sur tous les articles contenus au projet de loi, l'opposition, le député a dit qu'il était d'accord, qu'il était favorable, qu'il était d'accord, même si parfois, effectivement, sur certains éléments, on a pu avoir des discussions.

Mais comprenez bien, M. le Président, que le ton partisan du député de D'Arcy-McGee est, à ce moment, déplacé. Il n'y a pas ici de grands enjeux fondamentaux. Il y a une volonté d'un gouvernement de renforcer la protection des consommateurs. Il y a la volonté d'un gouvernement d'harmoniser les règles, et de répondre aux grands principes fondés dans l'Accord sur le commerce intérieur, et de faire en sorte que, tant dans la protection des gens, nous ayons des règles harmonisées et que nous puissions, du même souffle, aider des entreprises qui oeuvrent dans différentes provinces.

Bien concrètement, on peut comprendre que, pour un vendeur itinérant qui doit remettre à ses vendeurs des formulaires qui sont souvent prescrits, ça sera beaucoup plus utile pour cette entreprise de ne proposer qu'un seul formulaire qui s'appliquerait à l'ensemble des provinces, la formation des vendeurs en sera sans doute simplifiée, et que c'est le gros bon sens que d'agir de cette façon. Donc, M. le Président, je regrette un peu le ton partisan du député. Puis je rappelle qu'à chaque fois qu'il a eu l'occasion de se prononcer sur le projet de loi il a voté pour.

Deuxième chose, le député nous a longuement parlé de l'Accord sur le commerce intérieur. Écoutez, M. le Président, je vois ici mon collègue le ministre de

l'Industrie et du Commerce et je le prends à témoin. Cet Accord sur le commerce intérieur facilite un peu les choses, le commerce entre les provinces. Mais, ma foi du bon Dieu! après tout ce que le gouvernement libéral de l'époque nous avait promis, il nous avait dit que ce serait pratiquement un véritable libre-échange à l'intérieur de l'ensemble canadien, force nous est de constater, de ce côté-ci de cette Chambre — et c'est ce que M. Parizeau avait dit, à l'époque — que la montagne a accouché d'une souris. Dans bien des cas, M. le Président, il y a davantage d'entraves au commerce interprovincial qu'il y en a entre le Québec et les autres États du monde.

Alors, soit, on peut se réjouir que nous facilitions les règles. Mais tous ceux et celles qui s'intéressent à ces questions ont rapidement compris que, sur le fond, cet Accord n'est pas allé très loin. Donnons un seul exemple, la bière, M. le Président. S'il y a bien un secteur qui est réglementé, s'il y a bien un secteur où il y a des contraintes et des entraves au commerce interprovincial, c'est bien l'industrie de la bière.

Alors, les grandes promesses libérales, les grands discours sur l'harmonisation promis à l'époque... Et je revois en cette Assemblée le député d'Outremont, M. Gérald Tremblay, ministre de l'Industrie et du Commerce, je revois M. Bourassa nous parler de leurs grandes ambitions à l'endroit de l'Accord sur le commerce intérieur. Bien, on les a tous vu, M. le Président, vous comme moi, se dégonfler au lendemain de la signature de cet Accord, soit, qui nous permet d'avancer, il faut le souligner. Et ce n'est pas parce qu'on a une destination qui est peut-être plus éloignée qu'on ne peut pas se réjouir du chemin qui a été fait. C'est bien qu'il en soit ainsi, puis je le souligne, et ce qui est dans l'Accord est quelque chose de positif. Mais par rapport à ce que nous souhaitons, il faut encore rappeler que, dans bien des cas, le commerce entre les différents pays est plus simple qu'il ne peut l'être entre les provinces. Le libre-échange, pour lequel notre gouvernement plaide avec force, avec vigueur, avec conviction, ce grand marché que nous souhaitons développer à travers les Amériques, il risque de se décider plus rapidement qu'à l'intérieur du Canada.

Donc, M. le Président, encore une fois, je regrette de rappeler au député de D'Arcy-McGee qu'il est à côté de la coche, et qu'il devrait revoir dans quel contexte ces déclarations ont été faites, et qu'il y a lieu de s'inspirer aussi des ambitions qui étaient celles de son propre gouvernement, ambitions qu'ils n'ont su traduire concrètement dans l'Accord sur le commerce intérieur.

Ceci étant dit, il y a un chapitre qui est intéressant, qui me concerne particulièrement. Alors que je propose un projet de loi pour harmoniser nos règles, alors que je donne un sens concret par un acte législatif, par un projet de loi qui deviendra une loi, alors que j'exprime au nom du gouvernement cette volonté d'enrichir cet accord et de lui donner des suites, comment le député peut-il aujourd'hui se lever et semer le doute quant à notre véritable volonté d'harmoniser les règles? Ma foi du bon Dieu! Il y a un projet de loi sur la table, il s'exprime, on va l'adopter. Qu'est-ce qu'il veut de plus?

Alors, M. le Président, revenons un peu au gros bon sens, finalement. Retenons quoi? Retenons qu'il y a un accord sur le commerce intérieur. Rappelons que l'Office de la protection du consommateur, grâce à la qualité des gens qui y travaillent, a su développer une expertise remarquable. Et je suis fier de dire dans cette Assemblée que l'expertise québécoise fait école et que, dans bien des cas, l'harmonisation, pour le Québec, ça veut dire non pas que le Québec s'adapte aux autres, ça veut dire que les autres s'adaptent au Québec, les autres prennent exemple sur le Québec, et souvent dans le domaine de la consommation, nous qui avons une riche expertise.

Depuis plus de 25 ans, l'Office de la protection du consommateur développe cette expertise, développe une expérience terrain, développe des relations avec les gens d'affaires, développe des relations avec les organismes communautaires qui veillent à la protection des consommateurs. Grâce à cette expertise, on a su convaincre d'autres provinces d'agir de cette même façon et nous faisons école. Les règles d'harmonisation, dans le cas du commerce itinérant, sont pratiquement calquées sur l'exemple québécois; quelques modifications sont apportées. Nous nous sommes, nous aussi, enrichis de l'expertise des autres provinces. Mais, sur le fond, ce sont les règles québécoises qui l'ont emporté, M. le Président.

Retenons aussi que ce projet de loi, dans les faits, renforce la protection du consommateur et rappelons, M. le Président, que ce projet de loi, je le pense, ne viendra pas bouleverser la vie des consommateurs, mais il viendra, j'espère... Et par le débat que nous avons eu ici, dans cette Assemblée, j'espère que nous aurons su mieux informer les gens, j'espère qu'ils seront davantage avertis lorsque quelqu'un se présentera, par exemple, à leur porte et leur proposera de se procurer un bien, j'espère que, lorsque viendra le temps de signer un contrat, ils poseront les questions nécessaires, ils s'apercevront aussi qu'ils ont des droits pour mettre fin à ce contrat. On pourra leur rappeler que non seulement l'acte résolutoire met fin au contrat, mais il met fin aussi au contrat de financement qui peut être attaché au contrat d'acquisition d'un bien. Alors, j'espère qu'ils auront compris.

C'est là un geste concret qui ne bouleversera pas l'univers; il n'y a personne ici qui va passer à l'histoire pour s'être exprimé sur ce projet de loi. Mais peut-être, modestement, aurons-nous contribué à renforcer la protection des consommateurs, aurons-nous contribué à mieux répondre aux besoins des gens et nous aurons à nouveau rappelé que le rôle de l'Office de la protection du consommateur, le rôle du gouvernement est d'agir à l'appui des consommateurs dans des marchés où, souvent, ce sont les commerçants, ce sont les entreprises qui exercent le gros des rapports de force. C'est souvent un rapport qui est inéquitable lorsque vient le temps de traduire une transaction dans la réalité.

● (11 heures) ●

Eh bien, l'Office de la protection du consommateur est là pour aider les gens. C'est de la responsabilité du gouvernement aussi d'appuyer ces personnes, de leur proposer, en cas de lésion, des recours, et c'est ce que le Québec fait depuis 25 ans avec compétence grâce au

dynamisme des gens qui sont à l'Office de la protection du consommateur, que je voudrais saluer en terminant cette intervention. Je vous remercie, M. le Président.

Mise aux voix

Le Vice-Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre des Relations avec les citoyens et de l'Immigration.

Le projet de loi n° 401, Loi modifiant la Loi sur la protection du consommateur concernant le commerce itinérant, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Pinard): M. le leader...

M. Boisclair: M. le Président...

Le Vice-Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Boisclair: ...est-ce que j'ai compris que ce projet de loi a été adopté, donc, à l'unanimité?

Une voix: Oui, oui.

Le Vice-Président (M. Pinard): Il a été adopté à l'unanimité.

Une voix: Oui.

M. Boisclair: Ah! Merci.

Le Vice-Président (M. Pinard): M. le leader du gouvernement.

M. Jolivet: Maintenant, M. le Président, ayant respecté notre engagement envers le député de l'opposition, ayant d'autres activités à notre horaire ce matin pour chacun des députés ici présents, je vais vous demander de suspendre nos travaux jusqu'à 14 heures cet après-midi.

Le Vice-Président (M. Pinard): Est-ce que cette motion est adoptée?

Une voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Pinard): Je suspends donc les travaux jusqu'à cet après-midi, 14 heures.

(Suspension de la séance à 11 h 1)

(Reprise à 14 h 2)

Le Président: À l'ordre, Mmes, MM. les députés. Nous allons nous recueillir quelques instants.

Très bien. Si vous voulez vous asseoir.

Affaires courantes

Alors, nous allons débiter les affaires courantes. Il n'y a pas de déclarations ministérielles ni de présentation de projets de loi.

Dépôt de rapports de commissions

Il n'y a pas non plus de dépôt de documents à ce moment-ci, mais il y a dépôt de rapports de commissions.

Alors, M. le président de la commission des institutions et député de Bonaventure.

Consultations particulières sur le rapport de M. Pierre-F. Côté sur le jugement de la Cour suprême dans l'affaire Libman

M. Landry (Bonaventure): M. le Président, j'ai l'honneur de déposer le rapport de la commission des institutions qui a siégé les 24, 26 et 31 mars ainsi que les 1er et 7 avril 1998 afin de procéder à des consultations particulières et de tenir des auditions publiques sur le rapport de M. Pierre-F. Côté sur les suites du jugement de la Cour suprême dans l'affaire Libman et sur des modifications à des législations électorales.

Le Président: Très bien. Ce rapport est déposé. M. le président de la commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation et député de Richmond.

Audition du sous ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation sur le fonctionnement des tables filières

M. Vallières: Oui, M. le Président. Je désire déposer le rapport de la commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation qui a siégé le 3 février 1998 afin d'étudier le fonctionnement des tables filières au ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation cinq ans après leur mise en application. La commission a également siégé en séance de travail concernant ce mandat le 10 décembre 1997 et le 3 février 1998.

Le Président: Ce rapport est déposé. M. le président de la commission des transports et de l'environnement et député de Bellechasse.

Consultations particulières sur le projet de loi n° 416

M. Lachance: Merci, M. le Président. Il me fait plaisir de déposer le rapport de la commission des transports et de l'environnement qui a siégé le 8 avril 1998 afin de procéder à des consultations particulières et de tenir des auditions publiques sur le projet de loi n° 416, Loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi sur le transport par taxi.

Le Président: Ce rapport est déposé également.

Dépôt de pétitions

Au dépôt de pétitions, M. le député de Viau.

S'assurer que la Société d'habitation du Québec demeure l'unique propriétaire des HLM

M. Cusano: Merci, M. le Président. Je dépose l'extrait d'une pétition adressée à l'Assemblée nationale par 92 pétitionnaires du comté de Viau.

«Les faits invoqués sont les suivants:

«Attendu que les 65 000 logements à prix modique, HLM, construits au Québec depuis 30 ans constituent un patrimoine social et un actif économique importants qui méritent d'être conservés au profit de l'ensemble des citoyens et citoyennes;

«Attendu que le projet de transférer la propriété des HLM vers les municipalités, contenu dans le plan d'action en habitation du gouvernement, menace la survie des HLM;

«Attendu que le gouvernement promet, depuis mars 1997, des mesures afin de protéger les ménages travailleurs à faibles revenus mais que celles-ci tardent à être adoptées;

«Attendu que les locataires souhaitent obtenir un règlement leur garantissant le droit de participer pleinement à la gestion démocratique et transparente de leur HLM;

«L'intervention réclamée se résume ainsi:

«Nous, soussignés, demandons à l'Assemblée nationale d'intervenir afin de: s'assurer que la Société d'habitation du Québec, la SHQ, demeure l'unique propriétaire des HLM et n'en transfère pas la responsabilité aux municipalités; s'assurer que la SHQ adopte des mesures positives à l'égard des ménages travailleurs à faibles revenus à l'intérieur des HLM et n'augmente pas les loyers; s'assurer que la Loi sur la SHQ soit modifiée afin que les associations de locataires puissent s'impliquer réellement dans l'administration de leurs logements.»

Je certifie, M. le Président, que cet extrait est conforme au règlement et à l'original de la pétition.

Le Président: Très bien. Cette pétition est déposée.

Il n'y a pas d'interventions, aujourd'hui, portant sur une violation de droit ou de privilège, mais je vous avise qu'après la période de questions et de réponses orales sera tenu le vote reporté sur la motion de Mme la ministre de l'Emploi et de la Solidarité proposant que le projet de loi n° 186, Loi sur le soutien du revenu et favorisant l'emploi et la solidarité sociale, soit adopté.

Questions et réponses orales

Alors, nous allons aborder maintenant la période des questions et des réponses orales. M. le député de Pontiac.

Maintien de l'augmentation des droits d'immatriculation

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. L'an dernier, le ministre des Transports annonçait en grandes pompes que les contributions de l'assurance automobile diminueraient de 30 \$ et, dans le budget de l'an passé, le ministre des Finances annonçait par ailleurs que l'immatriculation augmenterait de 28 \$. Les propriétaires de véhicule se retrouvaient donc avec une économie de 2 \$ pendant que le gouvernement transférait plus de 100 000 000 \$ de la Société de l'assurance automobile du Québec vers le fond consolidé. Ce qui faisait dire, dans *La Presse* du 9 avril, l'an dernier: «La prime à la SAAQ réduite de 30 \$ combinée à la hausse de 28 \$ de l'immatriculation, l'opération permet à Québec de s'approprier indirectement les surplus de l'assurance auto.» On apprend, M. le Président, comme vous l'avez appris vous aussi ce matin, que la baisse consentie l'an dernier est annulée.

Ma question au ministre des Transports: Est-ce que l'augmentation de 28 \$ annoncée l'an passé pour l'immatriculation va être annulée elle aussi?

Le Président: M. le ministre des Transports.

M. Brassard: M. le Président, l'an dernier, il est vrai qu'il s'était dégage à la Société de l'assurance automobile un surplus de plus de 100 000 000 \$. Et, comme le gouvernement ne voulait pas faire comme l'administration précédente avait fait, c'est-à-dire siphonner ce surplus vers le fonds consolidé, nous avons tout simplement retourné ce surplus aux assurés sous forme d'une réduction des droits d'assurance pour l'année en cours. C'est ce qui s'est fait, réduction de quelque 30 \$.

Mais, en même temps, c'était dans le discours du budget de l'an passé, on annonçait aussi une augmentation des droits d'immatriculation, augmentation évidemment permanente, récurrente. Donc, la réduction des droits d'assurance était pour l'année en cours, c'était une façon d'utiliser les surplus de la Société de l'assurance automobile, alors que les droits d'immatriculation, eux, étaient permanents. Alors donc, la réponse très simple à la question du député, c'est non.

Le Président: M. le député.

M. Middlemiss: M. le Président, est-ce que je peux comprendre que, vu que les coûts d'immatriculation vont directement au fonds consolidé qui vous a aidé à réduire votre déficit l'an passé, vous n'êtes pas prêt à remettre ça aux citoyens cette année?

Le Président: M. le ministre.

M. Brassard: M. le Président, ce n'est pas une grande nouvelle que nous annonce le député de Pontiac. Les droits d'immatriculation payés par les automobilistes ont toujours été, de tout temps, versés au fonds consolidé. Alors, ce n'est pas une politique différente, là. Vous avez été neuf ans au gouvernement, vous avez été neuf ans au pouvoir, et, pendant neuf ans, les droits d'immatriculation ont été versés au fonds consolidé. Puis, avant ça, c'était comme ça aussi. Les droits d'immatriculation ont toujours été versés au fonds consolidé. Alors, ça continue.

● (14 h 10) ●

Le Président: M. le député.

M. Middlemiss: M. le Président, doit-on comprendre que le ministre des Finances qui annonçait la semaine dernière dans son budget qu'il n'y aurait pas d'augmentation de taxes ne disait pas toute la vérité? Est-ce qu'il croit que la population se laisserait bernier aussi facilement par des tours de passe-passe?

Le Président: M. le vice-premier ministre.

M. Landry (Verchères): J'espère que vous n'insinuez pas que c'est des tours de passe-passe qui font aussi que le Québec a créé 19 600 nouveaux emplois en mars pour faire baisser le chômage au niveau de 10,1 %.

Des voix: Bravo!

M. Landry (Verchères): Alors, non, ce n'est pas, dans le cas du chômage, un tour de passe-passe, c'est une volonté constante d'améliorer la confiance, les investissements par une attitude exemplaire dans les finances publiques. Le fait que le ministre des Finances du Québec, depuis que mon collègue de Crémazie occupe ce poste et dont j'ai pris la succession, dise la vérité chaque année sur le déficit, cela aussi crée un climat favorable et une atmosphère propice au développement, ce qui se produit. Et le ministre des Finances dit la vérité sur le déficit et il l'a dit aussi sur les impôts. J'ai dit, dans ce budget, qu'il n'y avait pas de hausse d'impôts et taxes, et il n'y en a pas non plus.

Le Président: M. le député.

M. Middlemiss: M. le Président, est-ce que le fait que le ministre ne répond pas à ma question, il admet que c'est un tour de passe-passe?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Bouchard: M. le Président, il me semble que le député n'a pas compris la réponse du ministre des Finances. Nous venons de créer, au mois de mars, au Québec, 20 000 emplois, alors qu'il y en a 2 000 de moins dans tout le Canada.

Des voix: Bravo!

M. Bouchard: Ce que les gens doivent savoir, les chiffres le démontrent de façon péremptoire, incontestable — ce n'est pas de la rhétorique de candidats en course de leadership, M. le Président — c'est que le Québec est en train de réaliser ses meilleures performances économiques depuis 10 ans.

Des voix: Bravo!

Des voix: ...

Le Président: Bien, je crois que le congé pascal commence à 18 heures. À ce moment-ci, les règles de l'Assemblée continuent de s'appliquer, et la parole est au premier ministre.

M. Bouchard: M. le Président, j'entends dire: Faites des élections. Il y en aura, des élections, puis on expliquera aux Québécois... Il y aura des élections. Il y aura des élections, puis on pourra expliquer aux Québécois que, malgré le verglas, malgré le verglas où on a perdu des dizaines de milliers d'emplois, depuis janvier, on a créé 53 000 emplois nets au Québec, M. le Président, depuis janvier, malgré le verglas. Ça, c'est une performance de la solidarité québécoise.

M. le Président, depuis le Sommet de Montréal, nous avons créé 107 000 emplois. Et je dois dire que, des 53 000 emplois que nous avons créés en net depuis janvier, la très grande majorité sont des emplois à plein temps. Nous avons même remplacé des partiels par des emplois à plein temps, M. le Président. Nous avons maintenant un taux de chômage...

Le Président: Bien. M. le premier ministre.

M. Bouchard: M. le Président, les libéraux, l'opposition préfère écouter les discours de son futur chef qui dénigre l'économie du Québec, qui dit que, nous, du gouvernement du Parti québécois, nous sommes un frein à bras pour l'économie, alors que nous sommes un accélérateur. Jamais le Québec depuis 10 ans n'a aussi bien performé au point de vue économique. C'est grâce aux politiques du gouvernement, M. le Président. Et voici les preuves chiffrées, les preuves chiffrées: salaires et traitements à la hausse de 2,7 %...

M. Fournier: Question de règlement, M. le Président.

M. Bouchard: ...le plus haut taux d'augmentation depuis huit ans.

Le Président: Je m'excuse, M. le premier ministre. Sur une question de règlement, M. le leader adjoint de l'opposition officielle.

M. Fournier: Oui, M. le Président. Peut-être pour vous aider, l'article 79 révèle que, d'une part, surtout en additionnelle, la réponse doit être brève, mais se rapporter

au point qui est soulevé. Or, le premier ministre, depuis tantôt, et le ministre avant lui ont décidé de cacher les réponses sur le tour de passe-passe. Qu'on réponde aux passe-passe et qu'on fasse des discours en soirée-bénéfice, il fera tous les discours qu'il voudra. La période des questions, c'est pour les parlementaires, M. le Président.

Le Président: M. le premier ministre.

M. Bouchard: M. le Président, je suis convaincu que l'article 79 des règlements ne nous interdit pas de dire à la population que le Québec va bien au point de vue économique et que c'est grâce à nos politiques et à celles du ministre de l'Économie, M. le Président.

Des voix: Bravo!

M. Fournier: Question de règlement, M. le Président, question de règlement.

Le Président: À ce moment-ci, je voudrais vous indiquer tout de suite que j'espère qu'on ne reviendra pas à une pratique qu'on avait, je pense, abandonnée déjà depuis un bon moment, c'est-à-dire de faire en sorte que la période de questions soit plus une période de règlement qu'une période de débats. M. le leader adjoint de l'opposition.

M. Fournier: À ce moment-ci, M. le Président, il me semble important de faire le point de règlement suivant: quand le premier ministre essaie d'invoquer d'autres règlements, d'autres articles que ceux qui gouvernent la période de questions... La période de questions est mise à la disponibilité des parlementaires pour demander des questions et des comptes au gouvernement; il n'a pas à nous bâillonner.

Des voix: Bravo!

Le Président: M. le député de Pontiac, en complémentaire.

M. Middlemiss: Oui, M. le Président. Est-ce que le premier ministre se souvient que, le 24 avril 1996, il a indiqué dans cette Chambre qu'il ne se poserait pas ce genre de gestes sous sa gouverne? Quand dit-il la vérité?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Bouchard: M. le Président, j'en profite pour rappeler à la population que les livraisons manufacturières et nos exportations ont atteint des niveaux records, pour dire que la confiance des ménages est à son plus haut niveau depuis 15 ans, que le nombre de faillites commerciales est en baisse de 20 %...

Des voix: ...

Le Président: Est-ce que je dois rappeler à tous les membres de l'Assemblée que ceux qui ont à répondre à la

période des questions et des réponses orales ont la liberté de répondre comme ils l'entendent? Je pense que la tradition dans cette Chambre — et je suis à l'Assemblée depuis assez longtemps pour pouvoir vous le rappeler à tous et à toutes — veut que le premier ministre ait non seulement une latitude à l'égard du temps, mais également en regard de ce qu'il choisit de dire à l'Assemblée nationale.

● (14 h 20) ●

Par ailleurs, ça n'empêche pas, finalement, que des questions soient posées et que le débat se fasse. À ce moment-ci, je pense que j'en appelle, d'une part, à la discipline de tous les membres de l'Assemblée sur le respect du règlement et, deuxièmement, sur la prise en considération de nos pratiques usuelles à l'Assemblée. M. le leader adjoint de l'opposition.

M. Fournier: Oui, simplement vous rappeler, M. le Président, l'article 38, qui vous donne le pouvoir, l'obligation de veiller à l'application du règlement, et l'article 79 que je viens de mentionner. Il me semble important de rappeler que, si nous avons une période de questions, ce n'est pas pour permettre au premier ministre de passer ses messages et sa propagande, il peut le faire ailleurs. Ici, si on veut le respect, si on veut respecter l'institution de l'Assemblée nationale, on doit être capable d'avoir un président et un gouvernement qui respectent le règlement. Je vous demande d'utiliser votre pouvoir de 38 et d'appliquer les dispositions du règlement. Je veux bien croire qu'il y a une certaine latitude, mais le règlement dit bien qu'il doit répondre en respectant le point qui est soulevé. Qu'il parle, au moins, du point soulevé.

Des voix: Bravo!

M. Jolivet: M. le Président.

Le Président: M. le leader du gouvernement, sur la question de règlement.

M. Jolivet: Pour aider le leader adjoint de l'opposition, j'aimerais lui rappeler — et je vais le lire, M. le Président — l'article 81: «Aucun rappel au règlement ne peut être fondé sur l'opinion que la réponse à une question posée à un ministre est insatisfaisante.»

Le Président: M. le premier ministre.

M. Bouchard: M. le Président, juste un mot pour terminer. Nous sommes en face d'une opposition qui, à l'extérieur de la Chambre, par la voix de son futur chef, répand le bruit que l'action gouvernementale, le programme de son parti sont des facteurs d'incertitude économique. Il doit y avoir une place où on peut dire que c'est faux, que les chiffres et la performance du gouvernement du Québec et du Québec sont meilleurs qu'ils ne l'ont jamais été depuis 10 ans. C'est ici qu'il faut le dire, M. le Président.

Des voix: Bravo!

Le Président: M. le député de Laporte, en complémentaire.

M. Bourbeau: M. le Président, si ce que le premier ministre vient de nous dire est vrai — si c'est vrai — comment le premier ministre peut-il expliquer à la population qu'au cours des deux dernières années, l'année 1996 et l'année 1997, le Québec n'a créé exactement que 13 % de tous les emplois créés au Canada, alors que nous formons tout près de 25 % de la population? Comment le premier ministre peut-il expliquer ça, M. le Président?

Le Président: M. le vice-premier ministre.

M. Landry (Verchères): Le député de Laporte court inlassablement après la même réponse accablante pour son propre parti. Ils aiment les comparaisons avec le reste du Canada. Ils ont gouverné cinq ans avant nous et, tout fédéralistes qu'ils soient, pendant que le Canada qu'ils aiment tant créait 206 000 emplois nets, eux en ont créé zéro.

La moindre amélioration de notre part est triomphale. Mais, pour montrer comment les choses se corrigent depuis qu'ils sont partis, cela s'inverse. Le Canada, incluant le Québec, en mars, a créé 18 300 emplois, et le Québec, 19 600. Ça veut dire que, si le Québec n'avait pas été dans le Canada, le Canada perdait 1 500 emplois.

Des voix: Bravo!

Le Président: En principale, M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Merci, M. le Président.

Des voix: ...

Le Président: Bien. M. le député de Marquette.

Emplacement du siège social de la future commission scolaire des Samarres dans la région de Lanaudière

M. Ouimet: M. le Président, depuis plus de cinq mois, l'emplacement du siège social de la future commission scolaire des Samarres fait l'objet d'une controverse dans la région de Lanaudière. Le 3 avril dernier, la ministre de l'Éducation a finalement tranché en faveur de Saint-Félix-de-Valois plutôt que de Joliette, puisqu'elle a émis une autorisation ministérielle d'emprunt de 2 500 000 \$ pour financer la construction d'un siège social dans cette municipalité. Toutefois, le 6 avril dernier, le ministre responsable de la région de Lanaudière et député de Joliette indiquait, et je cite le journal *La Presse* de ce matin: «J'ai parlé à la ministre de l'Éducation qui m'indique que cette autorisation a été émise hors de sa connaissance.»

Question à la ministre: Est-ce vrai que l'autorisation a été émise hors de sa connaissance?

Le Président: Mme la ministre de l'Éducation.

Mme Marois: M. le Président, on va essayer de remettre les pendules à l'heure sur cette question. Je n'ai pas à trancher sur là où doit être le siège social d'une commission scolaire. En cela, mon collègue de Joliette le sait bien et a demandé d'ailleurs aux gens qui prennent la décision de prendre le temps nécessaire pour étudier l'ensemble des données sur cette question, de telle sorte qu'ils puissent prendre la décision la plus judicieuse. Celui-ci — et c'est normal, il est le député de Joliette d'abord et avant tout — a souhaité et souhaite toujours que le siège social soit à Joliette, et ça, je peux comprendre cela. Il demande donc aux gens de sa commission scolaire de réfléchir à la possibilité de faire ce choix-là.

Moi, comme ministre de l'Éducation, responsable de l'ensemble des orientations en matière d'éducation au Québec, je n'ai pas, au nom de la commission scolaire, à faire un choix ou l'autre. Ce que j'ai comme responsabilité, c'est de m'assurer que les fonds publics soient utilisés correctement, qu'il n'y ait pas d'abus, qu'il n'y ait pas de décisions prises inconsidérément. Donc, en ce sens, les questions qui étaient soulevées à mon ministère étaient à l'effet qu'on avait besoin d'une autorisation d'emprunt pour pouvoir procéder au choix qui semble vouloir se confirmer par la commission scolaire des Samarres. Mon ministère a tout simplement donné l'avis sur cette question et il n'avait pas pour ce faire à réclamer ou non mon autorisation. Il l'a fait, donc, très correctement et légitimement.

Cependant — et je veux être claire aussi, M. le Président — j'avais indiqué à mon collègue que je l'informerai du fait que cette décision serait rendue. Or, un problème de communication a fait en sorte que je n'ai pu l'en informer. Mais cela étant, ça ne change rien au fond de la question quant à la responsabilité de la commission scolaire et quant au fait que mon collègue défend un choix qui est légitime bien sûr mais qui reste un choix et une décision sous la responsabilité du conseil d'administration de la commission scolaire.

Le Président: M. le député.

M. Ouimet: M. le Président, la question que veulent savoir tous les citoyens de la région de Lanaudière, en particulier ceux de Saint-Félix-de-Valois comme ceux de Joliette: Est-ce que la décision va changer ou est-ce que la décision va demeurer, c'est-à-dire que le siège social va s'établir à Saint-Félix-de-Valois?

Son ministère a émis une autorisation d'emprunt; ça veut dire qu'il va y avoir la construction d'un siège social dans cette municipalité-là. Alors, est-ce que la ministre va intervenir ou elle n'interviendra pas? Si elle n'interviendra pas, qu'elle le dise aujourd'hui clairement pour mettre un terme à ce dossier.

Le Président: Mme la ministre.

Mme Marois: Alors, M. le Président, vous m'avez signifié tout à l'heure d'être plus brève, mais je me rends compte que j'aurais dû prendre encore plus de temps parce qu'il n'a pas compris ma réponse, qui était par ailleurs... En tout respect pour lui, ma réponse était très claire, la décision appartient au conseil provisoire de la commission scolaire des Samarres. À partir du moment où on utilise correctement les fonds, c'est à eux de décider où sera le siège social. Je n'ai pas à intervenir dans cette décision, M. le Président.

Le Président: M. le député.

M. Ouimet: La ministre de l'Éducation réalise-t-elle qu'il lui appartient d'autoriser un emprunt pour la construction d'un siège social? C'est la question que je lui pose: Est-ce que l'autorisation d'emprunt va être révoquée ou est-ce que ça va demeurer et donc elle confirme que le dossier est clos? C'est ça que la population veut savoir.

Le Président: Mme la ministre.

Mme Marois: M. le Président, mes interlocuteurs sur l'ensemble du territoire québécois ont des contacts réguliers avec moi, et ils savent exactement où je m'en vais, quelle est l'attitude que j'ai et que je respecte bien sûr d'abord ma loi et les règles que nous nous sommes données.

● (14 h 30) ●

Il y a d'abord, à ce moment-ci, une autorisation sur la question d'emprunt. Je n'ai pas à décider qu'ils peuvent ou non faire l'emprunt, j'ai à m'assurer qu'ils respectent les règles budgétaires et financières. Et à cet égard-là ils les respectent. À partir de là, la commission scolaire doit prendre une résolution, doit adopter une résolution et évidemment formaliser sa décision. Je n'ai pas à intervenir dans sa décision, M. le Président.

Le Président: M. le député.

M. Ouimet: Très simplement, question à la ministre de l'Éducation: Le dossier est-il clos, oui ou non?

Le Président: Mme la ministre.

Mme Marois: Mais, M. le Président... Bon, alors, est-ce qu'on recommence depuis le début? Non, quand même, je vais vous épargner ça. On nous a demandé d'évaluer la possibilité que la commission scolaire procède par emprunt pour l'implantation de son siège social. À cela, nous disons: Il n'y a pas de problème. C'est dans les règles. Cela respecte les politiques que nous avons, M. le Président. À partir de là, la commission scolaire doit prendre une résolution et formellement demander qu'elle puisse procéder.

Alors, c'est à la commission scolaire de prendre sa décision. Je vais respecter la décision de la commission

scolaire; ils le savent, je leur ai dit depuis un long moment. Et mon collègue le député de Joliette le sait aussi, puisque, entre autres, il a souhaité et demandé au conseil provisoire de la commission scolaire d'évaluer la situation peut-être plus longuement, parce qu'il souhaiterait — et je le comprends — que le siège social soit chez lui. Mais il reste que la décision est entre les mains de la commission scolaire des Samarres.

Le Président: En principale, M. le député de Westmount—Saint-Louis.

Rémunération des cadres et des employés de la fonction publique

M. Chagnon: Merci, M. le Président. Mardi dernier, le ministre des Finances affirmait que les employés de l'État étaient suffisamment payés, mais que les salaires des hauts fonctionnaires et des dirigeants d'organisme devaient être révisés à la hausse. Ses propos ont été commentés hier par le président du Syndicat de la fonction publique, M. Serge Roy, qui disait, et je cite: «Bernard Landry, cet espèce d'aristocrate pompeux, commence à me fatiguer un peu...»

Le Président: Vous connaissez très bien la règle en cette matière, M. le député de Westmount—Saint-Louis. Ce n'est pas parce qu'on fait une citation que ça nous permet de faire indirectement ce que le règlement ne nous permet pas de faire directement. Alors, à ce moment-ci, je vous invite à poser votre question ou à faire votre préambule sans enfreindre le règlement et son esprit.

M. Chagnon: M. le Président, mon préambule n'est pas antiparlementaire, je fais une citation.

Le Président: Alors, on ne s'est pas compris. Ce que je vous indique, et je l'indique à tous les collègues à nouveau, c'est qu'une citation ne nous permet pas de faire indirectement ce que le règlement ne nous permet pas de faire directement. Alors, ce n'est pas parce que, tout à coup, on cite des propos qui seraient jugés ici, prononcés par un député, inacceptables qu'ils deviennent tout à coup acceptables.

M. Chagnon: Enfin, vous comprendrez que ce n'est pas moi qui me cite, M. le Président, je cite le président du Syndicat. Et la citation se continue, il dit ceci: «Je le trouve particulièrement effronté de faire une affirmation semblable», disait M. Roy.

Question au président du Conseil du trésor et négociateur du gouvernement: Le président du Conseil du trésor est-il d'accord avec l'un ou l'autre de ces deux personnages?

Le Président: M. le vice-premier ministre.

M. Landry (Verchères): M. le Président, c'est mes parents, de modeste origine dans le petit village où je suis

né, qui seraient bouleversés de m'entendre traité d'aristocrate, si les mots ont un sens. Ils seraient encore plus surpris de savoir que, dans la même semaine, on m'a traité de socialiste et d'aristocrate.

M. le Président, soyons de bon compte, si «aristocrate» veut dire le contraire de petit et mesquin comme l'était le préambule du député, j'accepte le qualificatif. Sur le fond des choses, en plus de ne guère connaître l'art de vivre, il ne connaît pas l'art simple et modeste de lire, parce que ce que j'ai déclaré, et comme mon collègue du Conseil du trésor l'avait dit quelques semaines avant moi dans cette Chambre, c'est qu'il n'était pas du tout exclus qu'il y ait des augmentations de salaire pour les fonctionnaires. Il était prévu dans les crédits que cela se ferait à l'intérieur d'une même masse salariale.

Quant à la question des hauts fonctionnaires — et là le plus grand sens de la responsabilité s'impose — nous avons une difficulté énorme à simplement retenir à leur poste les fonctionnaires très qualifiés et de haut niveau qui sont sollicités par le marché. Le ministère des Finances, qui est bien connu par le député de Laporte et un peu moins par l'autre, qui l'a touché de façon superficielle, a perdu son sous-ministre en titre, plusieurs autres fonctionnaires hautement qualifiés tout simplement parce que les salaires ne sont plus dans le marché. Alors, poser ce problème de société mérite autre chose que des injures, ça mérite une réflexion que ceux qui sont en face et qui, pourtant, nous ruinaient à coup de déficit de 6 000 000 000 \$ n'ont pas pu régler et sur lequel nous allons, nous, réfléchir modestement.

Le Président: M. le député.

M. Chagnon: M. le Président, si le ministre des Finances n'est pas d'accord avec l'épithète d'«aristocrate», celle de «pompeux» doit mieux lui...

Le Président: En complémentaire et de façon réglementaire, M. le député.

M. Chagnon: M. le Président, est-ce que le président du Conseil du trésor est d'accord avec l'affirmation du ministre des Finances à l'effet que les fonctionnaires sont suffisamment payés, mais que les hauts fonctionnaires ne le sont pas assez? C'est ça qui est cité.

Le Président: M. le président du Conseil du trésor.

M. Léonard: M. le Président, mon collègue vient de s'expliquer, je ne répéterai pas son explication, mais je dirai ceci. Nous sommes passés par une période de restrictions budgétaires considérables depuis deux ans, trois ans que nous nous sommes donné comme objectif de mettre de l'ordre dans les finances publiques, ce que nous avons fait en grande partie à cause des efforts consentis par la fonction publique et parapublique. Mais je dois ici rendre hommage à tous ces hauts fonctionnaires, à tous les cadres qui ont joué leur rôle et qui ont en quelque sorte

livré la marchandise, de même que les salariés de l'État. Je pense qu'ils méritent un applaudissement et que ça devrait être reconnu dans cette Chambre.

Le Président: M. le député de Frontenac, en principale.

Situation dans les centres de détention

M. Lefebvre: M. le Président, depuis 1995, j'ai soulevé à plusieurs reprises la situation dramatique, explosive dans nos prisons: absences temporaires illégales, surpopulation encourageant la violence, situations dangereuses pour les gardiens et, évidemment, risques quotidiens pour la population du Québec. D'autres intervenants ont aussi dénoncé le ministre de la Sécurité publique qui est là présentement puis les deux qui l'ont précédé, le premier ministre qui est là puis l'autre qui l'a précédé. Le Syndicat des gardiens de prison, l'ancien directeur du Centre de détention de Québec, qui, lui, a eu du courage, il a perdu sa job. Il a perdu sa job, carrément.

Plus le gouvernement du Québec est dénoncé, plus la situation dans les centres de détention du Québec s'aggrave. Tellement que le Protecteur du citoyen intervient à son tour. Il nous disait, la semaine dernière, en commission parlementaire, et je le cite intégralement: «Le personnel n'est plus en mesure de respecter les lois et n'est plus en mesure de respecter ses propres directives. C'est une situation alarmante. J'ai donc — c'est le Protecteur du citoyen qui parle, M. le Président — il y a quelques mois, avisé le ministre de la Sécurité publique de mon intention de faire une enquête.»

M. le Président, depuis des mois, cette enquête est en marche. Ma question au premier ministre puis à celui qui est ministre de la Sécurité publique plus ou moins à temps plein: Qu'est-ce que ça va prendre pour que le premier ministre puis le ministre de la Sécurité publique comprennent la gravité de la situation? Le Protecteur du citoyen est obligé d'enquêter dans les prisons!

Quand le premier ministre, le ministre de la Sécurité publique et son gouvernement vont-ils mettre de l'ordre dans les prisons du Québec, protéger les gardiens, protéger les citoyens du Québec et faire en sorte que les bandits se retrouvent en arrière des barreaux et non pas en liberté, M. le Président?

• (14 h 40) •

Une voix: Bravo!

Le Président: M. le ministre de la Sécurité publique.

M. Bélanger: Oui, M. le Président. J'aimerais, premièrement, corriger un fait relativement au directeur de la prison de Québec, qui n'a pas perdu son emploi mais qui travaille maintenant pour, tout simplement, le département correctionnel, au niveau du ministère de la Sécurité publique. On lui a confié d'ailleurs un mandat important au niveau d'adjoint à la sous-ministre de la Sécurité publique, qui est responsable du service

correctionnel. Donc, d'aucune façon il n'a perdu son emploi.

Maintenant, M. le Président, sur le sujet de la situation dans nos centres correctionnels, évidemment, on pourrait prendre l'attitude que nos prédécesseurs ont eue à l'effet qu'ils n'ont jamais reconnu qu'il y avait un problème au niveau de l'augmentation de la population carcérale. Ça serait une façon de voir les choses, évidemment, aussi de créer de nouvelles prisons et de constater aussi, à ce moment-là, que la surpopulation carcérale, d'aucune façon, ne s'est résorbée sous le mandat de nos prédécesseurs.

M. le Président, ce que mon prédécesseur a fait, c'est qu'il a reconnu le problème d'une façon franche. Il a aussi proposé une réforme correctionnelle que nous appliquons présentement. Je crois, comme ministre de la Sécurité publique — et je l'ai déjà dit — que le taux d'incarcération au Québec est trop élevé, en particulier le problème que nous avons relativement à des gens qui sont incarcérés pour non-paiement d'amende. Et, d'ailleurs, le Vérificateur général nous a, à ce niveau-là, dit qu'il fallait apporter une solution à cet effet-là. Le ministre de la Justice et moi-même, nous travaillons sur un projet de loi que nous espérons pouvoir présenter à cette Chambre et qui fera en sorte d'apporter une solution à ce phénomène et qui, à ce moment-là, je crois, enlèvera une certaine pression au niveau de notre situation dans notre milieu carcéral.

Maintenant, que le Protecteur du citoyen fasse une enquête, c'est son travail, il n'y a pas de problème là-dessus et nous allons collaborer avec le Protecteur du citoyen dans l'enquête qu'il pourra faire. Je ne vois absolument rien en ça qui nécessite de s'alarmer. Nous sommes, M. le Président, et je vous assure, très conscients de la problématique qui existe dans nos centres de détention, mais, nous, au moins, nous reconnaissons le problème et nous voulons y apporter des solutions.

Le Président: M. le député.

M. Lefebvre: M. le Président, comment le ministre de la Sécurité publique, son premier ministre... J'imagine que le premier ministre est au courant de ce qui se passe un peu dans les centres de détention du Québec. Comment le ministre de la Sécurité publique peut-il être à ce point indifférent au cri d'alarme lancé par le Protecteur du citoyen, indifférent au point où il s'est écrasé devant le président du Conseil du trésor, devant son ministre des Finances pour accepter, la bouche grande ouverte, complètement écrasé, une compression additionnelle de 5 100 000 \$ dans les centres de détention? Je ne suis pas certain qu'il le sait lui-même, parce que ça se retrouve, cette compression, dans les crédits budgétaires, au volume III, à la page 198. Compressions budgétaires additionnelles de 5 100 000 \$: moins de surveillance, moins de sécurité pour les gardiens de prison, moins de sécurité pour les citoyens du Québec, au moment où le Protecteur du citoyen est en train d'enquêter sur le système des centres de détention.

Comment le ministre peut-il accepter une compression de 5 100 000 \$, M. le Président, dans de telles circonstances?

Une voix: Bravo!

Le Président: M. le ministre.

M. Bélanger: M. le Président, nous avons déjà eu, le député de Frontenac et moi-même, l'opportunité d'échanger sur la situation qui prévaut dans notre système correctionnel. J'ai déjà dit — et je pense que le député de Frontenac le reconnaissait — que le problème de la surpopulation correctionnelle n'était pas évident à régler. On pourrait peut-être essayer de le régler de la même façon que le gouvernement libéral l'avait fait à l'époque, tout simplement en pensant que, maintenant que le sixième était le minimum pour obtenir une absence temporaire — parce que c'est le gouvernement précédent qui l'a adopté — ça réglerait automatiquement le problème; on a constaté que ça n'a pas réglé le problème.

Ceux qui nous ont précédés, aussi, M. le Président, ont construit des centres de détention, des nouveaux centres de détention en pensant tout simplement qu'en augmentant la capacité carcérale on réglerait le problème de surpopulation. Ça n'a réglé en rien le problème, un problème qui existe depuis au moins une dizaine d'années. Ça fait au moins une dizaine d'années que le problème existe. Alors, ce qu'on nous reproche, c'est de ne pas faire immédiatement ce qu'eux n'ont pas fait, n'ont même pas essayé de régler en neuf ans.

M. le Président, on reconnaît qu'il y a un problème, on y apporte des solutions, mais des solutions qui vont être durables et des solutions qui, quant à moi, vont aller dans les principes que nous devons viser au niveau de notre service correctionnel, qui sont que l'incarcération doit être une mesure de dernier recours, que la réinsertion sociale est la meilleure façon de protéger notre société, aussi.

Des voix: Bravo!

Le Président: M. le député.

M. Lefebvre: M. le Président, si le ministre le sait — je ne suis pas certain qu'il le sait — est-ce qu'il peut me dire combien il y aura de gardiens de moins avec cette compression de 5 100 000 \$? Combien de gardiens vont perdre leur emploi suite à cette compression acceptée par le ministre de l'insécurité publique, 5 100 000 \$? Combien de gardiens de moins? C'est ça, ma question.

Le Président: M. le ministre.

M. Bélanger: M. le Président, j'ai déjà eu à dire au député de Frontenac qu'il n'augmentait pas son taux de crédibilité en augmentant le volume de ses insultes. Cependant, je crois qu'il n'a pas compris tout à fait le message.

Cependant, ce que je dois lui répéter, nous regardons, comme tous les ministères... Et je comprends, j'ai un langage abstrait pour les gens de l'opposition. Évidemment, restrictions budgétaires ou diminuer les dépenses, ils n'ont jamais été capables de le faire. Ils n'ont jamais essayé de le faire.

Je comprends que c'est un langage abstrait, mais je dois dire que, comme n'importe quel ministre, M. le Président, nous allons faire notre effort. Et l'effort qui est demandé au ministère de la Sécurité publique, nous allons le faire. Cependant, nous regardons quelles sont les mesures qui sont les moins pénalisantes à la fois pour nos employés, à la fois aussi pour les gens qui sont dans nos centres de détention. C'est ce que nous regardons. Et je suis confiant, M. le Président, que nous réussissons, à ce moment-là, à trouver des solutions qui soient satisfaisantes, comme nous l'avons fait précédemment.

Je comprends que, pour le député de Frontenac, M. le Président, c'est difficile à comprendre, mais, malheureusement, il va devoir le réaliser.

Le Président: M. le député de notre-Dame-de-Grâce, en principale.

Crédits du programme APPORT

M. Copeman: Merci, M. le Président. La ministre responsable de la Famille nous disait, mardi, en cette Chambre que le programme APPORT est la solution miracle qui répond à l'abolition du Programme d'exonération. Ce programme de 23 000 000 \$ — je le rappelle — permet à des milliers de familles à faibles revenus de payer en moyenne 2 \$ pour les places en garderie en milieu scolaire, taux inférieur aux places proposées par la ministre, à 5 \$.

Étant donné que la ministre de la Famille compte sur le programme APPORT pour aider les familles à faibles revenus qui utilisent des services de garde en milieu scolaire et étant donné que les crédits du programme APPORT ont subi une baisse de 7 %, soit près de 5 000 000 \$ cette année, la ministre de l'Emploi et de la Solidarité peut-elle nous dire s'il est vrai qu'en conséquence elle a l'intention de diminuer l'aide fournie aux familles admissibles à ce programme?

Le Président: Mme la ministre d'État de l'Emploi et de la Solidarité.

Mme Harel: Alors, M. le Président, je comprends que le programme APPORT est, contrairement à ce que dit le député de Notre-Dame-de-Grâce, augmenté cette année et qu'il pourra bénéficier aux familles à faibles revenus, aux parents qui travaillent, et qui permettra donc de maintenir cette contribution à 2 \$ pour les frais de garde.

Le Président: M. le député.

M. Copeman: M. le Président, est-ce que je peux référer la ministre d'État de l'Emploi à la page 10-4 du

livre des crédits de l'année passée, où on indique très clairement que l'Assemblée nationale a voté 65 800 000 \$ pour le programme APPORT. C'est ça qu'on a voté l'année passée. Et, cette année, on s'apprête à voter des crédits de 60 900 000 \$, une diminution de tout près de 5 000 000 \$.

Comment se fait-il qu'on peut faire plus avec 5 000 000 \$ de moins quand on transfère une clientèle qui prend maintenant 23 000 000 \$? Ça n'a pas d'allure.

Le Président: Mme la ministre.

Mme Harel: Alors, M. le Président, on aura l'occasion, lors des 16 heures d'étude en commission parlementaire, lors de l'examen des crédits, de regarder attentivement tout cela. Mais, au contraire, je prépare présentement une campagne qui va être menée systématiquement, par des informations transmises avec les chèques mensuels, invitant les travailleurs à faibles revenus à participer au programme APPORT.

Le programme APPORT n'est pas un programme plafonné. Le programme APPORT, c'est un programme de supplémentation du revenu de travail et c'est un programme qui est ouvert à partir du moment où la personne en a besoin. Alors, s'il faut augmenter les crédits pour le programme APPORT, on le fera, M. le Président.

Le Président: En principale, M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

Choix d'une firme américaine pour relancer l'usine de transformation de poisson de Newport, en Gaspésie

M. Farrah: Oui, merci, M. le Président. La population de Newport, en Gaspésie, vit le désespoir. Comme je le mentionnais hier lors de la période de questions, si le gouvernement se vante d'avoir créé des emplois, ce n'est certainement pas à Newport, alors que les 200 employés de... l'usine de pêche de Newport n'est pas encore réouverte, malgré 14 promesses du gouvernement depuis décembre 1994.

● (14 h 50) ●

M. le Président, on se rappellera — et lors de la période de questions d'hier, on en a fait état — que les fonctionnaires du ministre avaient recommandé au ministre de sélectionner une autre firme que Newport Sea Products, que cette firme-là était davantage crédible pour assurer la survie de l'usine. On sait que, à cause de l'intervention du cabinet du premier ministre, on a choisi la firme Newport Sea Products. Par conséquent, on se rend compte que, pratiquement un an et demi plus tard, les fonctionnaires avaient raison, parce que l'usine n'a à peu près pas ouvert et que les gens n'y travaillent pas.

Alors, ma question est bien simple, au ministre responsable des pêcheries, M. le Président: Est-ce que le ministre peut nous dire si toutes les vérifications, en ce qui concerne Newport Sea Products, la compagnie qui a été choisie, qui s'imposent dans ce genre de transactions ont

été effectuées par le gouvernement, et ce, évidemment avant la transaction, comment ont-elles été effectuées, et par qui?

Le Président: M. le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation.

M. Julien: Alors, M. le Président, l'usine de Newport, on l'a construite sous notre gouvernement dans les années quatre-vingt; les libéraux l'ont fermée. Nous, on a réussi à la rouvrir en trouvant des gens d'affaires, et le problème qu'on vit actuellement, c'est un problème dû à un moratoire du poisson de fond. Pourquoi? Parce que le gouvernement fédéral n'a pas été capable de gérer la ressource comme du monde; et ça, ça a été reconnu par un comité parlementaire du fédéral, avec tous les partis. Dix ans, au fédéral, vous avez mal géré votre ressource. C'est ça qui arrive. Aujourd'hui, on a des problèmes avec nos usines, des problèmes avec les pêcheurs. Le député des Îles s'est promené cette semaine avec Gilbert Normand, le secrétaire parlementaire du ministre des Pêches, pour dire qu'on ne maintiendra pas le soutien aux pêcheurs. Créé, le problème, par le fédéral, ils ne les aideront plus. C'est ça, sa question, c'est ça, son problème.

Quant au dossier de Newport, on a engagé une firme qui a fait l'évaluation, elle a fait sa job, on a trouvé des bons gestionnaires, et ça a été lié énormément à la question des prix. Ce n'est pas une question de gestion, c'est une question de prix. D'ameuter les gens à Newport de cette façon-là, je trouve ça incroyable, et c'est bas, ce n'est pas correct. Je pense qu'il se doit de respecter les gens.

Des voix: Bravo!

Votes reportés

Adoption du principe du projet de loi n° 186

Le Président: Alors, la période des questions et des réponses orales est terminée pour aujourd'hui. Mais, comme je vous l'avais indiqué au préalable, nous avons un vote reporté, cette fois sur la motion de Mme la ministre de l'Emploi et de la Solidarité qui propose que le principe du projet de loi n° 186, Loi sur le soutien du revenu et favorisant l'emploi et la solidarité sociale, soit adopté.

Alors, que les députés en faveur de cette motion veuillent bien se lever.

Le Secrétaire adjoint: M. Bouchard (Jonquière), M. Jolivet (Lavolette), M. Landry (Verchères), Mme Harel (Hochelaga-Maisonneuve), M. Ménard (Laval-des-Rapides), M. Léonard (Labelle), Mme Marois (Taillon), M. Perreault (Mercier), M. Trudel (Rouyn-Noranda—Témiscamingue), M. Campeau (Crémazie), Mme Dionne-Marsolais (Rosemont), M. Simard (Richelieu), M. Rochon (Charlesbourg), M. Boucher (Johnson), M. Julien (Trois-Rivières), M. Cliche (Vimont), M. Bélanger (Anjou), M. Brassard (Lac-Saint-Jean), Mme Caron (Terrebonne), M. Bertrand (Portneuf),

Mme Carrier-Perreault (Chutes-de-la-Chaudière), M. Boisclair (Gouin), M. Rioux (Matane), M. Payne (Vachon), M. Baril (Berthier), M. Facal (Fabre), M. Paré (Lotbinière), M. Bertrand (Charlevoix), Mme Vermette (Marie-Victorin), M. Pelletier (Abitibi-Est), Mme Leduc (Mille-Îles), Mme Charest (Rimouski), M. Landry (Bonaventure), M. Paquin (Saint-Jean), M. Baril (Arthabaska), M. Laurin (Bourget), M. Rivard (Limoulu), M. Côté (La Peltrie), Mme Signori (Blainville), M. Beaulne (Marguerite-D'Youville), M. Beaumier (Champlain), M. St-André (L'Assomption), M. Lachance (Bellechasse), M. Jutras (Drummond), M. Morin (Nicolet-Yamaska), M. Létourneau (Ungava), M. Kieffer (Groulx), Mme Léger (Pointe-aux-Trembles), M. Gaulin (Taschereau), Mme Papineau (Prévost), M. Duguay (Duplessis), M. Dion (Saint-Hyacinthe), M. Brien (Rousseau), M. Désilets (Maskinongé).

Le Président: Que les députés contre cette motion veuillent bien se lever.

Le Secrétaire adjoint: M. Bourbeau (Laporte), Mme Gagnon-Tremblay (Saint-François), M. Middlemiss (Pontiac), M. Gauvin (Montmagny-L'Islet), M. Vallières (Richmond), M. Cusano (Viau), M. Lafrenière (Gatineau), Mme Vaive (Chapleau), M. Parent (Sauvé), Mme Bélanger (Mégantic-Compton), M. Bissonnet (Jeanne-Mance), M. Brodeur (Shefford), M. Benoit (Orford), M. Williams (Nelligan), M. Chagnon (Westmount—Saint-Louis), M. Fournier (Châteauguay), M. Farrah (Îles-de-la-Madeleine), M. Sirros (Laurier-Dorion), M. Bordeleau (L'Acadie), M. Chenail (Beauharnois-Huntingdon), M. LeSage (Hull), M. Poulin (Beauce-Nord), M. Bergman (D'Arcy-McGee), Mme Houda-Pepin (La Pinière), M. Ouimet (Marquette), Mme Loisel (Saint-Henri—Sainte-Anne), M. Lefebvre (Frontenac), Mme Leblanc (Beauce-Sud), M. Mulcair (Chomedey), M. MacMillan (Papineau), M. Copeman (Notre-Dame-de-Grâce), Mme Lamquin-Éthier (Bourassa).

Le Président: Est-ce qu'il y a des abstentions? M. le leader du gouvernement.

M. Jolivet: Simplement permettre à Mme la députée de Sherbrooke qu'elle enregistre son vote.

Le Président: Très bien. Alors...

Le Secrétaire adjoint: Mme Malavoy (Sherbrooke).

Le Président: Il y a un autre député qui voudrait enregistrer son vote, là.

Le Secrétaire adjoint: M. Laprise (Roberval).

Le Secrétaire:	Pour:	56
	Contre:	32
	Abstentions:	0

Le Président: Alors, la motion de Mme la ministre est adoptée. En conséquence, le principe du projet de loi n° 186 est adopté. M. le leader du gouvernement.

Renvoi à la commission des affaires sociales

M. Jolivet: Je fais donc motion pour que le projet de loi soit déferé à la commission des affaires sociales pour étude détaillée.

Le Président: Cette motion est adoptée?

Des voix: Adopté.

Le Président: Adopté. Très bien.

Motions sans préavis

Alors, aux motions sans préavis, M. le ministre des Affaires municipales.

M. Trudel: M. le Président, je sollicite le consentement des membres de cette Assemblée afin de présenter la motion suivante:

«Que l'Assemblée nationale demande au gouvernement fédéral de donner suite à son engagement formulé lors du discours du trône du printemps 1996 en transférant au Québec les activités qu'il exerce dans le domaine du logement et que ce transfert soit assorti d'une compensation financière sous forme de points d'impôt qui soit suffisante en regard des critères de l'équité, de la suffisance et de la pérennité.»

Le Président: Alors, est-ce qu'il y a consentement pour débattre de cette motion? M. le leader adjoint de l'opposition.

M. Fournier: M. le Président, la motion fait suite à une rupture de négociation par le gouvernement du Parti québécois. L'Assemblée nationale ne saurait cautionner cette politique de confrontation. Pas de consentement.

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Alors, il n'y a pas de consentement pour débattre de cette motion. Une autre motion sans préavis? M. le député des Îles-de-la-Madeleine et whip de l'opposition officielle.

Remplacement d'un membre à la commission des affaires sociales

M. Farrah: Oui, M. le Président, conformément à l'article 129 du règlement de l'Assemblée nationale, je vous informe que la députée de Bourassa, Mme Michèle Lamquin-Éthier, remplacera le député de Hull, M. Robert LeSage, à la commission permanente des affaires sociales.

Mise aux voix

Le Président: Est-ce qu'il y a consentement pour que cette motion soit adoptée?

Des voix: ...

Avis touchant les travaux des commissions

Le Président: Alors, cette motion est adoptée. Est-ce qu'il y a d'autres motions sans préavis? Sinon, nous allons aller aux avis touchant les travaux des commissions. M. le leader du gouvernement.

M. Jolivet: M. le Président, j'avise cette Assemblée que la commission des finances publiques, conformément à l'article 272 du règlement de l'Assemblée nationale, poursuivra les débats sur le discours du budget aujourd'hui, après les affaires courantes jusqu'à 18 heures, à la salle du Conseil législatif.

Le Président: Très bien. Pour ma part, je vous avise que la commission des affaires sociales va se réunir aujourd'hui, après les affaires courantes jusqu'à 18 heures, à la salle Louis-Hippolyte-LaFontaine de l'hôtel du Parlement. L'objet de cette séance est de poursuivre l'audition des régies régionales de la santé et des services sociaux du Nord-du-Québec, de l'Abitibi-Témiscamingue et de la région Chaudière-Appalaches dans le cadre de l'étude de leurs rapports annuels 1993-1994 à 1996-1997, tout cela conformément à l'article 392 de la Loi sur les services de santé et services sociaux. Alors, aux renseignements sur les travaux de l'Assemblée, ça va?

Affaires du jour

Nous allons passer aux affaires du jour immédiatement. M. le leader du gouvernement.

M. Jolivet: Oui, M. le Président. Veuillez prendre en considération l'article 11 de notre feuilletton.

Projet de loi n° 416

Adoption du principe

Le Président: Très bien. À cet article, M. le ministre des Transports propose l'adoption du principe du projet de loi n° 416, Loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi sur le transport par taxi. Alors, est-ce qu'il y a des interventions? M. le ministre des Transports.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Oui, M. le Président. J'ai le plaisir de présenter aujourd'hui à l'Assemblée nationale, après avoir entendu les parties intéressées hier en commission parlementaire, le projet de loi n° 416 qui amende la Loi sur les transports et la Loi sur le transport par taxi. Cette modification a pour but de préciser la compétence de la Commission des transports du Québec en matière de fixation de tarifs de transport, mais aussi de transport par taxi, ainsi que le pouvoir du gouvernement de restreindre les pouvoirs de tarification de la Commission.

● (15 heures) ●

Le projet de loi contient également une disposition qui a pour effet de valider les tarifs actuels fixés par la Commission en application de la Loi sur les transports et de la Loi sur le transport par taxi.

Enfin, ce projet de loi comporte des modifications de nature technique et de concordance. Ces modifications législatives visent donc à attribuer à la Commission des transports du Québec la discrétion et les pouvoirs nécessaires pour fixer les tarifs de transport et valider les tarifs actuels pour atténuer les conséquences d'un vide juridique qui a été créé récemment, qui est apparu récemment, suite à une décision de la Cour suprême, et ainsi assurer le maintien des tarifs de la Commission.

Ces modifications législatives sont rendues nécessaires à la suite d'une décision de la Cour suprême du Canada qui a refusé, le 19 mars dernier, la demande de permission d'appeler du Procureur général du Québec d'un jugement du 17 juillet 1997 de la Cour d'appel du Québec dans l'affaire Michel Raby. Ce dernier jugement accueillait favorablement la demande d'invalidation des taux et tarifs fixés par la Commission des transports du Québec dans l'industrie du camionnage en vrac. Ce jugement se trouvait à renverser deux décisions précédentes de la Cour supérieure et de la Cour du Québec.

La Commission des transports du Québec fixe des tarifs en vertu de la Loi sur les transports et en vertu de la Loi sur le transport par taxi. Le règlement sur le camionnage en vrac ainsi que les tarifs de camionnage en vrac sont directement visés par la décision de la Cour d'appel. Les motifs du jugement pourraient aussi être invoqués dans le domaine du transport par taxi et, dans une moindre mesure, dans le domaine du transport par autobus dans lequel les taux sont régis par une procédure de dépôt.

L'invalidation des tarifs de la Commission a donc des impacts variables selon les secteurs. Cet impact est immédiat pour ce qui est du transport par véhicule à benne basculante, communément appelé transport en vrac, et probable pour le transport par taxi. Ceci justifie, M. le Président, une intervention législative immédiate.

La législation et la réglementation mises en place au cours des années soixante-dix afin de ramener la paix sociale sur les chantiers de construction et dans le domaine forestier ont été élargies au cours des années, sous les divers gouvernements, à la suite de multiples revendications de la part des camionneurs artisans.

La fixation des tarifs de camionnage en vrac par la Commission de transports constitue l'un des fondements mêmes de la réglementation du camionnage en vrac pour le groupe des camionneurs artisans qui comprend 7 000 détenteurs de permis de camionnage en vrac, communément appelé VR au Québec.

Le ministère des Transports évalue à près de 150 000 000 \$ le marché du camionnage en vrac dans lequel des tarifs minimums s'appliquent de façon significative. Le système de courtage réglementé servant à l'application de la clause dite 75-25 sur les contrats de construction et travaux de voirie du ministère en est un autre fondement.

Pour le bénéfice de mes collègues parlementaires, je rappelle que le ministère des Transports comme certains organismes publics, tels Hydro-Québec ou la Société québécoise d'assainissement des eaux, appliquent cette clause 75-25 sur leurs propres chantiers de construction. Ainsi, ils obligent l'entrepreneur à accorder 75 % des voyages de camion nécessaires à un chantier à des camionneurs artisans membres de l'organisme de courtage de la région où est situé ce chantier.

Ainsi, cette clause de travail permet aux camionneurs artisans d'obtenir une répartition équitable du travail sur les chantiers par l'entremise de 90 organismes de courtage autorisés et à but non lucratif, et ce, à des prix raisonnables qui sont fixés par la Commission des transports. La disparition de ces mesures sans concertation avec l'industrie du camionnage en vrac risque de dégénérer à nouveau sur les chantiers dans des conflits dont l'ensemble des intervenants feraient les frais.

La situation du Québec peut d'ailleurs se comparer à celle d'autres administrations. La Colombie-Britannique réglemente l'industrie du camionnage en vrac de la même façon que le Québec. De plus, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse possèdent des politiques d'embauche favorables aux artisans pour les travaux de voirie placés sous leur responsabilité. Ces politiques ne sont toutefois pas consignées dans un règlement. L'objectif est de répartir équitablement le travail pour les camionneurs artisans, ceci à des justes prix.

Transports Canada et les autres administrations canadiennes se sont engagés à déréglementer le camionnage en vrac dès le 1er janvier 2000 afin de respecter une disposition de la Loi sur la mise en oeuvre de l'Accord sur le commerce intérieur — c'est la loi C-19 au fédéral — et ainsi d'ouvrir les barrières donnant accès au marché. L'intervention du Québec a d'ailleurs permis, l'an dernier, de faire reporter cette déréglementation de l'année 1998 à l'année 2000 pour faciliter la transition harmonieuse vers un marché plus ouvert.

Pour démontrer sa bonne foi dans la libéralisation des marchés, le ministère des Transports, en concertation avec l'industrie du transport, s'est engagé à assouplir sa réglementation dès le 1er janvier 1998 en ouvrant certains marchés du camionnage en vrac aux non-résidents du Québec, respectant alors l'esprit de l'Accord sur le commerce intérieur. C'est ainsi qu'à l'automne dernier, M. le Président, j'ai négocié avec les associations de camionneurs, l'ACQ et l'ANCAI, un allègement réglementaire significatif dans les marchés d'approvisionnement d'usines et de transport des copeaux.

Certains requérants de services, notamment l'ACRGTQ, l'Association des constructeurs de routes et des grands travaux du Québec, et aussi l'industrie forestière, bénéficient donc déjà de ces assouplissements qui représentent plus de la moitié de la valeur du marché du vrac au Québec. Ainsi, depuis le 1er janvier 1998, il n'y a plus de tarifs applicables dans ces secteurs et il n'existe plus de cloisonnement régional. De plus, les tarifs minimaux réglementaires en transport forestier sont non significatifs, puisque le tarif actuellement payé dans le

marché est nettement supérieur à celui fixé par la Commission des transports.

Cependant, en prévision de la situation nouvelle qui prévaudra au 1er janvier 2000, j'ai convenu de mettre en place, à brève échéance, en collaboration avec tous les partenaires de l'industrie, des tables de concertation ayant pour but de trouver une solution harmonieuse entre les différents intervenants. Il y en aura deux, une sur l'industrie forestière et l'autre sur les agrégats. En conclusion, le gouvernement préfère une approche de concertation plutôt qu'une approche invitant à la confrontation et, comme je le disais plus tôt, approche dont l'ensemble des intervenants pourraient faire les frais sur les chantiers.

Le projet de loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi sur le transport par taxi comprend les mesures suivantes: une clause de validation des tarifs qui assure l'application des tarifs de la Commission avec un effet rétroactif pour atténuer les conséquences du vide juridique dans les aspects du dossier qui ne concernent pas la poursuite des infractions pénales; l'organisation des pouvoirs de tarification de la Commission, réaménagés de façon cohérente en tenant compte des tarifs actuels qui sont soit fixés par une décision d'application générale, soit fixés par une décision d'application particulière, soit déposés par les transporteurs sans l'intervention de la Commission; un pouvoir au gouvernement pour restreindre les pouvoirs accordés à la Commission en matière de tarification; l'application, en matière de tarifs, du processus de consultation habituel de la Commission pour limiter le plus possible les effets des modifications dans l'élaboration de la tarification. La législation corrective aura l'avantage de réduire la période d'insécurité juridique entourant la validité des tarifs de transport. Elle permettra à la Commission de continuer d'exercer la discrétion nécessaire dans la tarification du camionnage en vrac et du taxi, comme elle l'a fait par le passé.

La disposition rétroactive écartera les contestations fondées sur l'invalidité du tarif pour des contrats qui auraient été conclus dans l'intervalle, tout en accordant l'impunité pour le transport effectué pendant la période de vide juridique. L'impact de l'application du tarif sur les contrats intervenus durant cette période sera atténué par une mesure qui permettra aux transporteurs d'obtenir de la Commission la fixation d'un tarif particulier.

• (15 h 10) •

Alors, M. le Président, le projet de loi que je vous ai présenté permet au gouvernement de poursuivre dans la même logique la démarche qu'il a entreprise en concertation avec tous les intervenants de l'industrie du transport et avec les administrations voisines, particulièrement l'Ontario et les Maritimes, dans l'évolution des règles touchant le transport routier.

Cette évolution se poursuit jusqu'à l'an 2000 en maintenant des conditions transitoires acceptables pour les divers partenaires grâce aux efforts que nous avons déployés dans les discussions avec les autres administrations et le gouvernement fédéral. La récente décision de la Cour suprême venait modifier substantiellement le

rythme de cette évolution. Le projet de loi n° 416 nous permet de maintenir ce rythme dans l'ordre et de poursuivre avec nos partenaires l'établissement de l'environnement du transport routier à partir de l'an 2000. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre des Transports. Nous cédon maintenant la parole au député de Pontiac. Alors, M. le député.

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Nous sommes au stade de l'étude du principe du projet de loi n° 416, Loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi sur le transport par taxi. S'il y a une chose qui m'étonne, on parle du taxi, pas un mot hier, pas un mot aujourd'hui, à part de citer que c'est le transport par taxi. Pourtant, les gens de taxi attendent, eux aussi, ils attendent une augmentation. Ils n'ont pas eu d'augmentation depuis quatre ans. Même, il y a eu une augmentation de 1 % de la taxe de vente au 1er janvier, et les compteurs n'ont pas été ajustés. Donc, vous voyez la situation dans laquelle se retrouvent les chauffeurs de taxi. Ça fait trois mois qu'ils travaillent, le compteur n'a pas été ajusté pour le 1 % de taxe de vente, et, au bout de trois mois, qu'est-ce qui va survenir? Le ministère du Revenu va réclamer de ces gens-là 1 % de taxe qu'ils n'ont pas perçu. Ce n'est pas assez important, ça, M. le Président. Le ministre n'a pas mentionné un mot.

Il n'a même pas eu la délicatesse, connaissant à fond le projet de loi, d'inviter les gens du taxi, hier, pour venir donner leur opinion. En d'autres mots, l'industrie, ce n'est pas important. Mais, parce qu'il croit que la paix sociale peut être affectée par les camionneurs en vrac, ça, c'est important, le statu quo. M. le Président, hier, la commission des transports et de l'environnement tenait des audiences particulières en vue d'entendre les intervenants dans le cadre du projet de loi n° 416. Il manquait les gens du taxi. Est-ce qu'ils ne mènent pas suffisamment de bruit pour être entendus, pour être écoutés? Pourquoi ces gens-là n'ont pas eu la même occasion, la même opportunité de faire valoir leur point de vue? Parce que eux aussi attendent pour avoir un ajustement dans les tarifs.

Mais, s'il y a une chose qu'on peut retenir, M. le Président, de ces audiences, c'est que tous les intervenants souhaitent une déréglementation et qu'ils sont prêts à préparer son encadrement. Notre formation politique souhaite également cette déréglementation, un mouvement qui s'étend à l'ensemble de l'Amérique du Nord et qui permettra à nos entreprises de transport d'étendre leur marché à l'ensemble de l'Amérique du Nord. Mais cette déréglementation doit se préparer, et nous constatons que ce gouvernement n'a rien fait à cet égard. Et la preuve a été de M. Claude Pigeon, de l'Association du camionnage du Québec, dont le groupe vise la déréglementation.

Mais on n'a pas donné les outils, on n'a pas mis en place les contrôles pour assurer une saine compétition avec la déréglementation. Il faut s'assurer le respect des lois,

s'assurer que les camions sont en bonne condition. Est-ce qu'on utilise aussi de l'essence... Est-ce qu'on triche sur ces choses-là? On n'a pas mis en pratique ces choses-là. Donc, c'est vrai que ça devient difficile, la déréglementation, lorsqu'on ne donne pas les outils nécessaires pour arriver au but visé. Et, M. le Président, c'est seulement la semaine passée que le ministre a annoncé la création de deux tables sectorielles qui ne sont pas encore réunies et dont la tâche sera immense.

M. le Président, le problème... On va nous dire: Ah! bien oui, la déréglementation, c'est arrivé en 1988. Mais, depuis 1994, M. le Président, c'est le gouvernement qui est là aujourd'hui qui était pour faire les choses différentes. M. le Président, ça va faire quatre ans. Pourtant, les problèmes étaient connus à ce moment-là, mais on se préoccupait à d'autres choses, on s'occupait à d'autres choses, et on n'a pas donné aux camionneurs tout ce dont ils avaient besoin pour vivre cette déréglementation.

M. le Président, l'échéancier — il y en a un autre, échéancier — l'échéancier, le 1er janvier de l'an 2000, ça, ça arrive à grands pas, et nous devons être prêts. On parle de 20 mois. Je vous dis ça, c'est que l'Accord sur le commerce intérieur a été conclu en 1994, et cet accord prévoyait une déréglementation pour le 1er janvier 1998. Ça, c'est janvier dernier. Devant la lenteur des progrès effectués, le gouvernement fédéral, bon prince, a accepté de reporter l'échéance de deux ans à la demande de Québec et de la Colombie-Britannique. Ils l'ont demandé et ça a été accepté.

J'aurais espéré que le ministre aurait profité de l'opportunité qui lui était offerte pour progresser dans ce dossier. Non, ce projet de loi qu'il nous présente aujourd'hui n'est qu'une consécration du statu quo. C'est tout, ça, M. le Président. Et, à cause de l'inaction du ministre, on risque aujourd'hui de perturber la paix sociale. Et c'est à contre-cœur que notre formation politique appuiera ce projet de loi, à contre-cœur, M. le Président, parce que le problème que veut régler ce projet de loi aurait pu être réglé bien avant et de façon plus progressive.

Tantôt, dans son discours, le ministre disait: Le 19 mars, la Cour supérieure a refusé d'entendre la Cour d'appel. Regardez, M. le Président, depuis le 17 juillet qu'on sait ça, et sachant fort bien que la Cour suprême refuse 80 % des causes qui leur sont présentées. Et on invoque aujourd'hui l'urgence, on invoque l'urgence. Mais c'est quoi, l'urgence? J'ai eu l'occasion hier de demander à tous les gens qui sont venus présenter des mémoires, d'un côté comme de l'autre, et ils m'ont tous dit que, depuis le 19 mars, depuis le 17 juillet, je pense que... Du moins, ceux qui étaient là nous ont dit que les tarifs minimums ont été respectés, même aujourd'hui, depuis le 19 mars. On a dit: Donc, c'est quoi, l'urgence? C'est quoi, l'urgence?

Et, en plus, on nous a indiqué que peut-être que la raison pour laquelle les taux se tiennent bien, c'est qu'on est dans la période de dégel, et, durant la période de dégel, il n'y en a presque pas, de travaux, il n'y en a presque pas. Donc, M. le Président, est-ce qu'on n'aurait

pas pu profiter de cette période pour réunir les tables de concertation, de s'asseoir et de dire: Regardez, voici, on veut tenter de trouver une solution, asseyez-vous. Et, si la date fatidique est le 1er mai, s'il fallait l'avoir, on avait encore un mois. Et, si le ministre voyait que, malheureusement, à cette table de concertation là, on n'avait pas de progrès, on ne réussissait pas à trouver une solution, bien, M. le Président, à ce moment-là, devant une telle situation, avec la saison de la construction qui arrivait, là je pense qu'avec justesse le ministre aurait pu nous arriver ici puis dire: Il y a une urgence, c'est urgent. À ce moment-là, certainement il aurait pu en discuter avec nous autres.

• (15 h 20) •

M. le Président, il me semble que, lorsqu'on a un problème d'urgence, on peut certainement consulter ou aviser les gens de l'opposition, leur expliquer, mais ça n'a pas été le cas. C'est vrai qu'on est l'opposition, mais on est ici aussi pour coopérer, pour tenter de régler le problème.

Heureusement que l'Association nationale des camionneurs artisans a pris le temps de venir nous voir avant et de nous expliquer sa situation. On a aussi eu des rencontres avec l'Association des constructeurs de routes et grand travaux du Québec. Et, en réalité, c'est ces gens-là qui nous ont mis dans le coup, qui nous ont expliqué la situation qui existait. Et on les remercie de nous avoir mis au courant.

Mais il me semble que, lorsque le gouvernement dit: Il y a une urgence nationale, il faut bouger, ça serait facile de communiquer avec les gens de l'opposition puis de dire: Regardez, voici la situation, voici ce qu'on envisage. Êtes-vous d'accord? Êtes-vous d'accord avec nous? Est-ce que vous avez des suggestions?

M. le Président, est-ce qu'il y a réellement urgence? Je la pose, la question, et je l'ai posée hier aux gens de l'Association nationale des camionneurs artisans inc. J'ai posé la question à M. Pierre Beaudet. J'ai dit: M. Beaudet, vous m'indiquez aujourd'hui que peut-être que les tarifs sont respectés parce qu'il n'y a pas tellement de travail. Bien, il a dit: C'est la période de dégel. Puis il a dit: D'ici le 1er mai, la situation va être de cette nature-là, les demi-charges. Donc, à ce moment-là où est l'urgence? Où est l'urgence?

Je reviens, M. le Président, c'est qu'on a des tables de concertation. Et une chose qui me dit peut-être qu'on aurait dû, la raison pourquoi on aurait dû asseoir ces gens-là ensemble... Parce que j'ai demandé à tout le monde hier, je leur ai dit: Est-ce que... Et la raison pour laquelle j'ai posé la question, M. le Président, c'est que les tarifs qui existaient avant que la Cour d'appel du Québec, le 17 juillet dernier, dise que ce n'est pas légal, c'est les tarifs qui avaient été négociés entre l'Association nationale des camionneurs artisans inc. et l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec. C'est eux qui ont établi le plancher, comme ils disent, les taux plancher. Et, M. le Président, ils me disaient, ces gens-là, hier, qu'ils croyaient qu'ils pourraient... que le passé est garant de l'avenir, qu'eux croyaient qu'ils pourraient faire ça.

Donc, est-ce qu'on n'aurait pas pu profiter des tables de concertation, asseoir ces gens-là ensemble et peut-être trouver une meilleure solution pour tout le monde concerné? Mais non. On prend la route la plus facile. On passe un projet de loi. En plus, on veut passer un projet de loi, on nous donne trois heures aujourd'hui, M. le Président, trois heures aujourd'hui. On aurait voulu avoir le projet de loi en fin de journée. Pourtant, j'étais prêt ce matin, moi, j'étais prêt. Et fort probablement, si on avait pu commencer ce matin, qu'on aurait peut-être pu finir ce soir. C'est un projet de loi de 15 articles, M. le Président, 15 articles.

Et, comme je vous le dis, heureusement qu'il y a des chauffeurs de taxi qui m'ont appelé. J'ai appris que, eux aussi, ils sont dans ça, eux aussi sont affectés, eux aussi veulent avoir une augmentation qu'ils n'ont pas eue depuis quatre ans. Ça ne doit pas être important, le ministre n'en a pas mentionné un mot. Pas un traître mot, M. le Président.

Donc, si le projet de loi est tellement important et qu'il y a une urgence, il me semble qu'il devrait être au courant que les chauffeurs de taxi sont impliqués dans ça, eux aussi. Ils ont droit, eux aussi, M. le Président, à une majoration. Peut-être qu'ils devraient être plus proactifs. Peut-être qu'à ce moment-là le gouvernement puis le ministre auraient une oreille plus attentive pour eux.

Regardez, M. le Président, ce n'est pas urgent pour moi, et c'était clair, hier. Quelle était l'attitude du ministre? Il a dit: Le gouvernement a décidé, le gouvernement va passer une loi rétroactive. Et les députés de l'opposition, en d'autres mots, n'ont rien à dire. On va respecter l'Assemblée nationale. Bien, nous autres, le gouvernement, on a décidé puis on va la passer, la loi. Qu'importe ce que vous dites, qu'importe ce que vous faites, on va le faire. M. le Président, il me semble, un petit peu plus de respect que ça pour l'Assemblée nationale, un peu plus. On veut avoir notre coopération. Il me semble, M. le Président, qu'on pourrait nous traiter comme... Ici, au moins, on n'est pas le gouvernement, mais en cette Chambre, ici, on est censés être égaux.

Hier, on faisait un travail d'écouter des gens pour essayer de trouver la meilleure solution possible. Ce n'est certainement pas, M. le Président, avec une attitude de cette nature qu'on va réussir à faire avancer les dossiers, et à trouver la meilleure solution possible, et à passer les meilleurs projets de loi possible pour l'intérêt supérieur de tous les gens concernés. Et, comme je le dis, M. le Président, c'est que, tu sais, ce langage direct, ça ne respecte pas la tradition parlementaire qui prévaut au Québec, et je trouve que ça en dit long sur la nouvelle manière de gouverner de nos amis d'en face.

Oui, je l'ai dit tantôt, j'avais hâte d'entendre le ministre nous parler des articles sur le taxi. Je l'ai soulevé hier. Ils sont en train de regarder ça. J'ai hâte d'entendre le ministre sur la Commission des transports, dont un comité de députés de son côté recommandait l'abolition. Est-ce qu'on a déjà tabletté le rapport? On a fait réellement tout en pompes un grand rapport, tout ça, mais on va le mettre sur les tablettes? Et j'ai bien hâte que le ministre

dépense son projet de loi sur l'encadrement afin que l'on puisse discuter des problèmes de fond. Bref, M. le Président, j'ai bien hâte que le ministre prenne ses responsabilités et finalement gouverne vraiment.

M. le Président, est-ce que le ministre a réellement analysé toutes les possibilités? Il y a l'article 11.6 de la Loi sur les transports, qui a permis au ministre, au ministère des Transports de créer ce qu'on appelle le 75-25. Je ne sais pas si le ministre a pris la peine de regarder, voir s'il n'y avait pas la possibilité d'utiliser ce même article pour les tarifs, mais je crois que oui. Peut-être qu'il va me dire: Je ne pouvais pas établir les tarifs pour le domaine privé, mais certainement pour le ministère des Transports du Québec, les municipalités, la SQAQ, Hydro-Québec. Et je pense que, lorsqu'on regarde ces quatre donneurs de travail, ça couvre le plus gros pourcentage possible. Donc, il y aurait eu peut-être la partie privée qui n'aurait pas été réglementée, où on n'aurait pas eu un tarif minimum.

Mais, M. le Président, j'entendais le ministre tantôt nous dire: On voulait faire ça avec la coopération, la concertation. Mais je pense qu'il n'en a pas donné la chance, parce que, dans les réponses que j'ai eues hier de tous les cinq groupes qui sont passés, ils ont tous dit qu'ils croyaient sincèrement qu'eux pouvaient réellement en venir à négocier une entente sur la tarification.

Donc, c'est ça, le plus gros problème, c'est que les camionneurs artisans veulent avoir une protection, qu'on ne les obligera pas à travailler à un coût en bas d'un coût raisonnable pour gagner leur vie, juste et équitable. Et, de l'autre côté, on a ce qu'on appelle les entrepreneurs, les donneurs de travail, qui, eux, doivent soumissionner. Ils doivent livrer avec le prix qu'ils ont donné. Donc, comme on disait, avec un bon partenariat, vous avez vos camionneurs qui sont bien payés et l'entrepreneur qui, lui, avec les coûts justes, peut soumissionner et avoir le travail. Une fois qu'il a le travail, il doit l'exécuter. Et c'est dans un vrai partenariat que les camionneurs, avec les entrepreneurs, peuvent réussir, et plusieurs l'ont dit hier: On n'a rien dit...

● (15 h 30) ●

Il me semble, M. le Président, que c'est ça. Pourquoi est-ce qu'on n'a pas tenté de faire ça? On a les tables de concertation. On veut les faire et on avait un mois, réellement on avait un mois. Ce n'est pas moi qui le dis, ce n'est pas moi. Moi, je ne suis pas l'expert dans ça, j'ai posé la question à des gens qui sont des experts. Ils m'ont dit, hier: Le 1er mai, ce serait une date peut-être le plus loin, et, à ce moment-là, en autant que tout sera réglé pour ce moment-là, on pourrait faire face à la saison des grands travaux.

Donc, pourquoi l'urgence? Il n'est peut-être pas trop tard, M. le Président. Il reste encore deux semaines, trois semaines. Est-ce qu'on pourrait tenter de faire une chose de cette nature-là? Est-ce qu'on pourrait demander à ces gens-là de s'asseoir ensemble et de voir si on ne peut pas trouver une solution qui est la leur, qui va être facile? C'est eux qui vont l'avoir, tu sais, et ça va créer, je pense, un climat de coopération, un climat de partenariat. Parce

que, chaque fois que c'est le gouvernement qui passe une réglementation, il y a toujours ce qu'on appelle un gagnant et un perdant, et ils se sentent ça. Je ne dis pas, en réalité... mais il y a toujours quelqu'un qui se sent un peu perdant dans cette chose-là. Ils sont soumis à des règles du jeu. Eux disent: Non, on aimerait mieux que ça soit la règle du marché qui prime. Donc, il me semble que ça aurait dû être ça.

La première chose que le ministre aurait dû faire, c'est d'essayer de voir si on ne pouvait pas amener ces gens-là ensemble, parce que je lisais que, dans le mémoire qui a été soumis au Conseil des ministres, concernant la consultation et l'information, le ministre avait jugé à propos de seulement consulter l'Association nationale des camionneurs artisans. Il me semble que, s'il avait peut-être consulté les autres, il aurait pu avoir, tu sais... Je ne dis pas que ça a affecté ce qu'il a fait, mais au moins il aurait eu deux sons de cloche. Là, en ayant seulement un son de cloche, c'est certain qu'il s'est dirigé dans la direction des arguments qui ont été présentés par l'Association, par ANCAI, ce qui est tout à fait normal.

Mais il me semble que, lorsqu'on veut réellement résoudre un problème, si on cherche une solution, il faut connaître le problème à fond. Faut connaître tout le problème. Tu sais, c'est que la solution apportée à juste la moitié du problème, ça ne règle rien. Il me semble que ça vaut la peine et il faut se donner la peine, se donner la peine d'analyser, d'échanger avec ces gens-là pour réussir à obtenir la meilleure solution possible, la meilleure solution qui va assurer — ce qui semble préoccuper le ministre — que la paix sociale va demeurer sur les chantiers, que, en réalité, M. le Président, il y aura une meilleure coopération entre ces gens-là.

Je suis convaincu que tous ces gens-là, d'un côté comme de l'autre, sont de bonne foi. Ils sont tous là, ils sont obligés de travailler très fort pour réussir à construire, à bâtir des oeuvres auxquelles ils sont tous heureux d'avoir participé. Mais il me semble que, lorsque ça se fait dans un climat de coopération... Lorsque c'est eux qui ont dit: C'est une solution que c'est nous autres qui avons trouvée, c'est nous autres qui l'avons négociée, entre partenaires, entre les gens qui exécutent le travail et les gens qui donnent le travail... Parce qu'ils ont tous des responsabilités, et ces responsabilités-là, M. le Président, c'est des responsabilités qui ont des conséquences sur toute la société québécoise. Que ça soit des travaux qui sont exécutés pour le gouvernement du Québec, le ministère des Transports, la SQAQ, la Société québécoise d'assainissement des eaux, que ça soit Hydro-Québec, c'est pas mal tous avec les deniers des contribuables du Québec, d'une façon ou d'une autre, directe ou indirecte, et donc il y a une fierté que ces travaux-là soient bien exécutés, et c'est toujours mieux, vous le savez.

M. le Président, dans votre vie, avant de devenir un politicien, comme notaire, vous avez participé certainement dans des partenariats pour arriver à créer des choses, à améliorer la qualité de la vie ou l'économie d'une région. Vous l'avez fait. C'est exactement ça dont on parle, et ces solutions qu'on peut obtenir en coopération

sont toujours les meilleures solutions. Donc, c'est de valeur qu'on n'ait pas réussi à, peut-être, échanger un peu plus sur ce projet de loi avant, et je pense que c'est ce que je déplore le plus. Pourquoi n'avons-nous pas profité de la période du 19 mars jusqu'au 1er mai? Pourquoi n'avons-nous pas profité de ce temps pour tenter de rassembler les tables de concertation ou asseoir ensemble tous ces gens-là? Parce que, on le voit d'après le mémoire du ministre, il n'a pas jugé bon de consulter les autres pour réellement savoir c'est quoi, les problèmes, quelle est la cause des problèmes. Pourquoi ça n'a pas été fait, M. le Président? Donc, ça donne une indication que le ministre voulait, à ce moment-ci, le statu quo, et il invoque l'urgence pour toute cette chose-là.

Et, comme je le disais tantôt, je regrette qu'on ait tellement peu de respect pour l'opposition qu'on voudrait, tu sais, nous forcer à procéder dans un espace de trois heures. Mme la whip n'est pas d'accord, M. le Président? Si elle veut parler, je pense qu'elle a le droit, elle aussi, de parler.

Donc, M. le Président, regardez...

Une voix: ...

M. Middlemiss: Oui, d'accord. En tout cas, M. le Président, tout le monde a le droit de parler sur ce projet de loi, et, comme je l'indiquais, je veux bien coopérer et j'ai toujours coopéré, mais il me semble qu'il y a une certaine limite. Une certaine limite.

Est-ce qu'il y en a de l'autre côté qui veulent prendre la parole?

Le Vice-Président (M. Pinard): M. le député de Pontiac, je vous prierais de continuer.

M. Middlemiss: Oui, oui, d'accord. Mais, M. le Président, est-ce qu'on a quorum?

Le Vice-Président (M. Pinard): Veuillez appeler les députés. Un instant, s'il vous plaît. Un, deux, trois, quatre, cinq, six, sept, huit, neuf, 10, 11, 12 et 13. Alors, nous avons effectivement le quorum. Je vous prierais de continuer, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, M. le Président. On dit que je suis seul. Oui, je suis seul, et c'est au gouvernement de maintenir le quorum. Donc, si on veut faire des commentaires, on peut en faire, des commentaires. Oui, je suis seul, M. le Président. Je suis seul.

Donc, M. le Président...

Le Vice-Président (M. Pinard): S'il vous plaît. Veuillez continuer, s'il vous plaît, M. le député.

M. Middlemiss: Oui. Donc, M. le Président, je vois que les gens du côté ministériel ont beaucoup de commentaires à faire. Ils ont certainement l'opportunité de donner leur point de vue sur le projet de loi n° 416, parce que, de notre côté, il y a certainement des gens qui veulent

aussi participer à ce débat et exprimer leur point de vue. Il me semble que c'est de cette façon-là, en passant des projets de loi qui ont été bien pensés, qui ont été bien discutés avec un côté comme de l'autre côté, M. le Président. On ne peut jamais trouver une solution qui va faire plaisir à tout le monde. On cherche un consensus, quelque chose qui est juste et équitable pour tous les gens concernés. Et, dans ce cas-ci, c'est qu'on parle de dépenser des deniers de la collectivité québécoise, donc est-ce que ce n'est pas dans les intérêts supérieurs de s'assurer que les tarifs, les taux qu'on va payer à ces gens-là avec les deniers du peuple, sont les meilleurs taux possible, qu'ils reconnaissent l'effort et les coûts des gens qui les exécutent, les travaux? Ça, M. le Président, je pense que c'est juste et équitable, et c'est ça qu'on cherche, ce n'est pas la confrontation. C'est de trouver une solution juste et équitable.

● (15 h 40) ●

Il me semble, M. le Président, que, si on veut atteindre cet objectif-là, c'est en partenariat, en coopération et non pas en méfiance, et pas en excluant ou en tentant de forcer l'opposition à s'engager, sous la menace que peut-être la paix sociale serait perturbée. Ce n'est pas de cette façon-là. Moi, je n'agis pas parce qu'on me dit: Tu vas agir. J'agis parce qu'il y a un problème et qu'on doit trouver une solution qui est équitable. Ce n'est pas en nous forçant puis pas en nous disant: Le gouvernement a décidé, puis, en d'autres mots, vous autres, là, tu sais, que vous disiez ce que vous voulez dire, on va le passer le projet de loi, c'est le gouvernement qui a décidé, puis c'est nous autres, le gouvernement. Il me semble que ce n'est pas une façon d'obtenir la coopération de l'opposition.

Nous autres, toutefois, M. le Président, ce n'est pas pour le gouvernement qu'on veut coopérer, c'est qu'on veut s'assurer que le projet de loi va rendre justice à tous les gens dans notre société qui sont impliqués dans l'exécution de travaux ici, au Québec, et s'assurer que, dans les 20 mois qui viennent, on pourra donner à nos camionneurs, à nos gens qui sont dans le transport tout ce dont ils ont besoin pour faire face à cette déréglementation. Parce qu'on en a eu la preuve hier, que, avec la déréglementation de 1988, les gens n'ont pas réellement atteint les objectifs visés. Donc, il ne faut certainement pas répéter les mêmes erreurs. Et, sachant qu'il nous reste à peine 20 mois, il me semble qu'il faudrait trouver une solution négociée, discutée parmi les partenariats, parce que, après l'an 2000, il n'y en aura plus, de réglementation de cette nature-là. Mais il me semble que si, avant, on réussit à s'entendre, à avoir confiance en l'un et l'autre, à ne pas avoir de méfiance entre les donneurs de travail puis les camionneurs, on va arriver certainement à quelque chose de plus facile, et je pense qu'à ce moment-là les gens vont être plus heureux d'avoir dit: Notre autodétermination, notre autodiscipline, c'est nous autres qui nous sommes donné ça, c'est nous autres qui avons réussi à faire ça. Quelle fierté ces gens-là vont avoir!

M. le Président, c'est pour ça que je veux m'assurer qu'on va prendre tout le temps qui est nécessaire

pour être capable d'étudier ce projet de loi, pour que, une fois passé, on ne soit pas obligé de revenir ici pour dire: Ah! on s'est trompé, comme il y a à peine une semaine — on est revenu pour les véhicules hors route. Sur le projet de loi qu'on avait passé, on a été obligé de revenir. Est-ce qu'on n'est pas mieux de prendre le temps nécessaire? Puis, une fois que ça va être fait, ça va être fait.

M. le Président, je ne sais pas à quelle occasion. Est-ce que ça va être au moment de l'étude article par article que le ministre va être capable de nous donner la situation en ce qui concerne les chauffeurs de taxi? C'est quoi, la situation? Quand ces gens-là vont être avisés de la décision de la Commission des transports? Parce que ce projet de loi là, on m'indique que ça concerne aussi les taxis. Est-ce que le jugement de la Cour d'appel aurait pu affecter les tarifs qui sont établis pour les taxis aussi? Est-ce que c'est ça, la situation? Et est-ce que, dans les articles qui touchent le taxi, c'est ça qu'on veut apporter, et on va s'assurer que, eux aussi... Est-ce que c'est la même chose? Est-ce qu'on pourrait reprocher à l'industrie du taxi, ou aux tarifs de taxi, qu'il n'y a pas de normes d'établies ou est-ce que, en réalité, il y a des normes qui sont établies pour l'industrie du taxi? Y en a-tu, des normes?

Donc, c'est triste, M. le Président, qu'on n'ait pas eu la chance hier d'au moins entendre quelqu'un de la Ligue de taxi. Heureusement qu'il y a un chauffeur de taxi qui m'a appelé pour me dire qu'il avait un problème. Son problème, lui, ce n'était pas que les tarifs n'avaient pas été révisés depuis quatre ans; son problème, c'était que, le 1er janvier, il y a eu une augmentation de 1 % de la taxe de vente et qu'on n'avait pas ajusté son compteur. Donc, là, après trois mois, le ministre du Revenu, que je vois ici, lui, il va lui envoyer une facture. Il va dire: Regarde, tu as eu... Hein? Tu sais? Ah! Je m'excuse, M. le Président, ce n'est pas le ministre du Revenu que j'ai vu, c'est un autre ministre. Toutefois, c'est qu'il y a avoir une facture, parce que pendant trois mois de temps son compteur a marché, mais la taxe de vente, vous le savez tous, les citoyens du Québec, le gouvernement du Québec a augmenté notre taxe de vente de 1 % le 1er janvier. Donc, lui, il va être obligé de remettre au ministère du Revenu 1 % de taxe qu'il n'a pas perçu. C'était ça qui le préoccupait, lui.

Mais là je viens d'apprendre qu'il y a une décision qui s'en vient, pas seulement que le 1 %, il y a aussi un ajustement dans les taux des tarifs de taxi. Mais ce n'était pas assez important, le ministre n'en a pas dit un mot. Il n'a même pas invité les gens du taxi, hier, pour venir nous en parler. M. le Président, ce n'était pas urgent pour les gens du taxi, pas urgent du tout!

Donc, j'espère au moins que tantôt, lorsqu'on va faire article par article, on pourra savoir c'est quoi, la situation du taxi, c'est quoi que ce projet-là va apporter pour les taxis. Est-ce que ça va accélérer les nouveaux tarifs? Est-ce qu'ils vont avoir des nouveaux tarifs? Est-ce qu'ils vont être capables de récupérer le 1 % qu'ils sont obligés de payer depuis le 1er janvier? Ils ont été obligés de payer ça de leur poche. Est-ce qu'on va leur payer de l'intérêt, est-ce que le ministère du Revenu va leur payer

de l'intérêt pour ce qu'ils vont être obligés de payer ou est-ce qu'on va trouver une façon de dire: Ah, pour le premier trois mois, on va garder le taux de 6,5 % au lieu de 7,5 %, ou de cette nature-là? C'est quoi, là? Qu'est-ce qu'on va faire?

Donc, en terminant, j'espère qu'une fois qu'on aura passé le projet de loi... Et surtout, j'espère que les tables de concertation vont débiter le plus tôt possible et que tous les intervenants de ce domaine-là pourront s'asseoir et, le plus tôt possible, se donner, dégager l'orientation dont ils auront besoin pour faire face, au moment du 1er janvier de l'an 2000, à cette déréglementation et qu'ils pourront... Puis je pense que c'est surtout d'enlever cette méfiance et d'avoir confiance en chacun d'eux. Et, de cette façon-là, on va certainement arriver à obtenir le but visé et avoir, au sein de l'industrie de la construction du Québec, avec les camionneurs, une meilleure entente. Ensemble, ils pourront encore accomplir les beaux et les grands travaux qui s'exécutent ici, au Québec. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Pinard): Merci, M. le député de Pontiac. Y a-t-il d'autres intervenants sur l'adoption du principe du projet de loi n° 416? Alors, M. le ministre, vous avez droit à une réplique de 20 minutes. Est-ce que vous désirez vous en prévaloir? M. le ministre.

M. Jacques Brassard (réplique)

M. Brassard: Oui, je vais m'en prévaloir certainement, parce que, là, j'aurai tout entendu. Il y a tout de même des limites! Le député de Pontiac vient d'évoquer ici, en pleine Chambre, le fait qu'on est en train de le forcer à adopter un projet de loi, qu'il est pratiquement sous la menace, qu'on le contraint, qu'on se prépare à le contraindre à adopter un projet de loi.

Là, ça fait assez longtemps qu'il est dans cette Chambre, il sait très bien comment les choses fonctionnent en ce qui a trait aux travaux parlementaires, puis à l'adoption d'un projet de loi, puis au cheminement d'un projet de loi. Ça se parle de leader à leader. C'est ça qu'on a fait. Le leader du gouvernement a contacté le leader de l'opposition avant la présentation du projet de loi. Avant même qu'on le dépose, ce projet de loi là, il y a eu des contacts entre leaders. C'est comme ça que ça marche. Ça fait 21 ans que je suis ici et ça a toujours été comme ça que ça a marché. Ça fait combien d'années qu'il est là, lui? Il doit savoir que c'est de même que ça marche. Les leaders se sont parlé parce que justement il s'agissait d'un projet de loi qui devait être adopté de façon urgente.

● (15 h 50) ●

Et mon leader, le leader du gouvernement, a expliqué au leader de l'opposition, avant qu'on présente le projet de loi, qu'il y avait urgence de l'adopter. Mercredi dernier, on s'est rendu à la demande de l'opposition. L'opposition, ils ont toujours bien regardé le projet de loi, le député de Pontiac l'a tout de même regardé, puisqu'il nous ont demandé des audiences particulières en

commission, de faire venir un certain nombre de groupes, d'organismes concernés par le projet de loi pour les entendre en commission. C'est ce qu'on a fait hier. C'est eux autres qui l'ont demandé — mercredi passé, ça fait plus qu'une semaine — et on a accédé à cette demande-là.

Ça fait au moins une semaine et plus qu'on a demandé à l'opposition s'il était possible de faire le principe, l'étude détaillée et l'adoption en même temps. Donc, on savait très bien qu'on avait besoin de leur consentement. On leur a demandé: Est-ce que vous consentiriez à accélérer le processus, à sauter des étapes ou des délais prévus dans le règlement? On sait très bien que, s'ils n'y consentent pas, on ne peut pas le faire. On le sait. C'est pour ça que, la semaine passée, on leur a demandé si ce n'était pas possible de procéder de cette façon-là, et qu'on le ferait le jeudi 9 avril, aujourd'hui, là. Ils savaient depuis une semaine que notre intention, c'était de faire l'adoption de ce projet de loi aujourd'hui, le jeudi 9 avril.

Ils sont au courant de toute la situation, donc, par conséquent, depuis au moins une semaine, ils sont au courant que le gouvernement invoque l'urgence, oui. J'en parlerai tout à l'heure, de l'urgence. Pour nous, c'est important de l'adopter rapidement. Est-ce que demander le consentement à l'opposition — demander le consentement, pas menacer, pas contraindre, pas forcer — pour accélérer le processus législatif, c'est faire preuve de mépris envers l'opposition, est-ce que c'est faire preuve de mépris envers le Parlement, envers l'Assemblée nationale? On le demande; vous êtes libres de nous l'accorder ou pas, de nous donner ou pas ce consentement. Vous vivrez avec vos décisions.

Alors, c'est ça, la situation. Et, pour nous, oui, il y a urgence. Il y a urgence parce qu'il y a un vide juridique qui a été créé par les décisions des tribunaux et qu'il y a une pièce majeure de l'armature réglementaire qui régit le camionnage en vrac. Ceux qui vivent dans des régions, ils savent de quoi je parle, là, le camionnage en vrac. Les bennes basculantes, là, les camionneurs qui transportent du gravier, de la roche puis du sable, puis de la neige, c'est ça, c'est ce monde-là, là. Bien, ce monde-là, il est régi par un système réglementaire depuis les années soixante-dix au Québec. Et l'une des pièces majeures de cette armature réglementaire, c'est l'imposition ou la fixation de tarifs minimums par la Commission des transports pour leur permettre d'avoir un revenu décent et ne pas être à la merci d'entrepreneurs qui chercheraient à leur imposer des tarifs trop bas ne leur permettant pas de gagner leur vie honorablement. C'est ça, le système de camionnage en vrac au Québec.

Si on laisse tomber cette pièce essentielle de l'armature, bien, écoutez, ça va être le désordre dans l'industrie, ça va être le désordre sur les chantiers, ça va créer des situations conflictuelles extrêmement dommageables pour l'industrie de la construction. Parce que l'industrie du camionnage en vrac n'est pas prête à entrer dans l'univers de la déréglementation. Il faut du temps pour ça, et c'est ce qu'on a demandé d'ailleurs au gouvernement fédéral, de reporter à l'an 2000 la mise en

vigueur de sa loi C-19 qui aurait eu pour effet de déréglementer ce secteur-là. On a dit: C'est trop tôt, le 1er janvier 1998 — ça serait déjà fait, là — donnez-nous du temps, on a besoin de temps avec les partenaires, et particulièrement avec l'Association des camionneurs artisans, pour préparer la transition puis la faire de façon harmonieuse et ordonnée.

C'est ça qu'on veut faire, d'ailleurs, avec les deux tables de concertation qu'on va mettre sur pied, deux tables de travail qu'on va mettre sur pied. Mais on ne peut pas, avant même que les travaux commencent, accepter qu'une des pièces essentielles de l'armature du système réglementaire saute puis qu'on ne la remplace pas, par suite d'une décision d'un tribunal. Ces problèmes-là puis cette entrée dans l'univers de la déréglementation, pensez-vous que ça peut se régler en 15 jours, ça? Vingt mois, ce n'est pas trop, ce n'est pas trop, parce que c'est compliqué puis c'est complexe, puis on a besoin de ces 20 mois-là pour faire une entrée ordonnée dans le monde de la déréglementation. Alors, avant de faire ça, on n'est pas pour accepter qu'une des assises du système disparaisse par suite d'une décision du tribunal puis qu'on n'agisse pas, qu'on fasse rien pour ne pas... le remettre en place. Ce qui est l'objet de la loi.

Et ça presse. Oui, c'est urgent. Oui, c'est vrai qu'hier il y a certains intervenants qui ont dit que les travaux ne sont pas commencés, les chantiers ne sont pas ouverts, particulièrement dans le domaine routier. C'est évident, on attend le dégel avant de commencer les chantiers. Mais, actuellement, il se fait des soumissions, il y a des appels d'offres, il y a pour des dizaines et des dizaines de millions d'appels d'offres. Les soumissionnaires, les entrepreneurs qui font des soumissions, qu'est-ce qu'ils vont faire?

L'ACRGTQ, hier, par son directeur général, puis on lui a posé la question, il a dit: Je leur répond, à mes entrepreneurs, qu'il n'y en a plus, de tarifs, les tribunaux ont décidé qu'il n'y en avait plus. C'est ça qu'il leur répond, et il nous l'a dit en commission parlementaire. Résultat: quand ils préparent leurs soumissions, il y a des entrepreneurs qui les préparent avec comme réalité la disparition des tarifs. Plus de tarifs! Alors, où est-ce qu'on s'en va avec ça? Oui, les travaux ne sont pas commencés, mais les soumissions se font, il y a des appels d'offres qui se font actuellement, qui sont déjà en cours présentement, et nous avons besoin de rétablir les tarifs, nous avons besoin que la Commission des transports retrouve son pouvoir de fixer les tarifs pour éviter que le vide juridique persiste trop longtemps, au détriment particulièrement des camionneurs artisans.

Quant aux taxis, la réponse est très simple, c'est que la loi, les dispositions de la loi qui ont été invalidées, c'est les dispositions de la Loi sur les transports. La loi sur les taxis n'est pas invalidée par la décision des tribunaux. Elle n'est pas invalidée, mais on sait très bien que son encadrement est de même nature que dans la Loi sur les transports. Le pouvoir de fixer les tarifs des taxis, dans la Loi sur les taxis, est encadré de la même manière que dans la Loi sur les transports qui, elle, a été invalidée.

Actuellement, la Loi sur les taxis n'est pas contestée. Mais elle pourrait l'être parce qu'elle est, je dirais, rédigée de la même façon que la Loi sur les transports. Alors donc, on veut éviter de se retrouver devant une situation comme on l'est présentement concernant les tarifs du vrac — situation où on serait face à un vide juridique, concernant les tarifs du taxi, pour éviter ça — et on veut corriger en même temps la Loi sur les taxis pour y apporter les mêmes changements qu'on veut apporter à la Loi sur les transports. Alors, c'est pour ça qu'on n'a pas jugé utile ou pertinent d'inviter le monde du taxi en commission parlementaire, ils ne sont pas touchés actuellement. Il n'y a pas d'invalidation des dispositions de la Loi sur les taxis, mais il y a un risque qu'on veut écarter en apportant des amendements similaires à la Loi sur les taxis comme on le fait pour la Loi sur le transport.

Alors, voilà l'explication toute simple; ce n'est pas plus compliqué que ça. Et d'ailleurs, le monde du taxi n'a pas réclamé de venir en commission. Il y a peut-être un chauffeur de taxi qui a appelé le député de Pontiac, mais le monde du taxi n'a pas réclamé ou revendiqué de venir en commission. Ils sont parfaitement au courant de cela et ils savent très bien qu'on veut écarter de la Loi sur les taxis ce risque qui existe, qu'on puisse invalider le pouvoir de la Commission des transports de fixer les tarifs de taxi.

• (16 heures) •

Puis c'est vrai que ça presse aussi pour eux, c'est vrai que, depuis plusieurs années, il n'y a pas eu d'augmentation des tarifs de transport par taxi. Il y a une procédure qui est en cours devant la Commission des transports pour y arriver, elle est en voie d'être complétée, et il serait pertinent qu'on complète ce processus avec une loi sur les taxis vraiment étanche, sans risque de voir les dispositions invalidées de cette loi.

Alors, M. le Président, je continue, oui, d'invoquer l'urgence. Je continue d'invoquer l'urgence. Maintenant, je demande un consentement aussi à l'opposition. L'opposition a la responsabilité de me l'accorder ou pas. On va entrer en comité plénier tout à l'heure, on étudiera les amendements. S'ils ne veulent pas donner les consentements au gouvernement, bien ils ne les donneront pas. On ne peut pas les y forcer, là. Ils ne les donneront pas. On vivra avec ça, puis ils vivront avec ça aussi.

Alors, samedi prochain, quand j'irai au congrès de l'ANCAI à Jonquière, l'Association... Non, ce n'est pas de la menace. Je vais leur dire: Votre loi, elle n'est pas encore adoptée. Attendez encore un peu. On n'a pas eu de consentement de la part de l'opposition. On n'a pas pu l'adopter. Elle n'est pas encore adoptée. Je ne menace personne. Je vais leur dire la vérité, par exemple. Parce que, hier, quand ils sont venus en commission, ils croyaient ou ils pensaient qu'on pourrait l'adopter aujourd'hui, franchir toutes les étapes. C'est ça qu'ils pensaient. Là, je vais leur dire: Écoutez, il y a eu un malentendu. Vous avez mal compris. Ce n'est pas le cas.

Quant à aller voir l'opposition, M. le Président, je vais vous dire bien franchement, c'est moi qui les ai envoyés voir l'opposition, l'ANCAI, l'Association nationale des camionneurs artisans. Quand on s'est vu dans

l'obligation de présenter un projet de loi, je leur ai dit: Écoutez, s'il y a urgence et si vous voulez qu'on l'adopte de façon urgente, il faut que vous essayiez de convaincre l'opposition qu'il faut procéder de façon urgente. Alors, allez les voir. C'est ce qu'ils ont fait. C'est à ma demande qu'ils l'ont fait. Mais je vois qu'ils n'ont pas entièrement réussi. Ils n'ont pas vraiment convaincu le député de Pontiac, puisqu'il m'annonce que le consentement ne sera pas accordé. Bon. C'est son affaire. On avisera les parties, puis on vivra avec ça, mais ça va prolonger d'autant...

Quand on reviendra, le 21, après le congé pascal, en matinée, à partir de 10 heures, bien c'est ça qu'on va reprendre. Si on ne termine pas aujourd'hui, on va reprendre ça. Ça va prolonger le vide juridique. Ça va prolonger l'incertitude. Ça va prolonger la période pendant laquelle les entrepreneurs qui font des soumissions ne savent pas trop s'ils vont tenir compte des tarifs du vrac ou s'ils vont suivre le mot d'ordre de leur association qui dit: Il n'y en a plus, de tarifs, ou s'ils vont se comporter prudemment en disant: Bien oui, mais on connaît l'intention du gouvernement. L'intention, c'est de rétablir les tarifs, c'est de rétablir les pouvoirs de la Commission. Connaissant l'intention du gouvernement, on est peut-être mieux de mettre les tarifs minimums, 48,50 \$ de l'heure, fixés par la Commission dans nos soumissions. On est peut-être mieux, parce que ça va venir. Peut-être.

Mais il reste que la période d'incertitude va se prolonger. C'est le choix de l'opposition en nous refusant un consentement. On reviendra après le congé pascal pour compléter le processus, si c'est le cas. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre des Transports. M. le député de Pontiac, une question en vertu de 273?

M. Middlemiss: Oui. Regardez... Non. C'est que le ministre a mentionné...

Le Vice-Président (M. Pinard): Question de directive?

M. Middlemiss: ...oui — que j'avais eu un avis pour un projet de loi urgent. Oui, vendredi le 27 mars, on me demandait pour le faire le mercredi 8 avril. Oui.

Le Vice-Président (M. Pinard): Quelle est la question de directive?

M. Middlemiss: Oui, mais c'est ça. C'est que le ministre disait que j'avais été bien avisé. Même, sur la note on dit que le ministre a contacté... «M. Middlemiss a été contacté par M. Brassard, le ministre.» Il ne m'a jamais contacté, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors...

M. Middlemiss: Non, non, mais c'est le leader... Il parlait du leader. C'est une note du leader.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, comme je ne considère point que c'est une question de directive, en vertu de notre règlement, à ce moment-là, vous n'avez point à la déposer.

Mise aux voix

À ce stade-ci, le principe du projet de loi n° 416, Loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi sur le transport par taxi, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Pinard): Adopté?

Des voix: Oui.

Le Vice-Président (M. Pinard): Adopté. M. le leader adjoint du gouvernement et ministre des Transports.

M. Brassard: Oui. Je voudrais faire motion pour que le projet de loi soit déferé à la commission plénière pour étude détaillée.

Le Vice-Président (M. Pinard): Est-ce que cette motion est adoptée?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Pinard): Adopté. Alors, M. le leader adjoint du gouvernement.

M. Brassard: Oui, M. le Président. Alors, je fais motion pour que l'Assemblée se transforme en commission plénière.

Le Vice-Président (M. Pinard): Est-ce que cette motion est adoptée?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Pinard): Adopté. Alors, en conséquence, je suspends les travaux quelques instants afin de permettre à l'Assemblée de se constituer en commission plénière pour l'étude détaillée du projet de loi n° 416, Loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi sur le transport par taxi.

(Suspension de la séance à 16 h 6)

(Reprise à 16 h 9)

Commission plénière

M. Pinard (président de la commission plénière): Nous sommes réunis en commission plénière pour étudier en détail le projet de loi n° 416, Loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi sur le transport par taxi. Nous

allons entreprendre nos travaux par les remarques préliminaires. Alors, M. le ministre.

M. Brassard: Non, moi, ça va. Tout a été dit, quant à moi.

Le Président (M. Pinard): Tout a été dit. M. le député de Pontiac, vos remarques préliminaires.

M. Middlemiss: Oui, M. le Président. Si vous me donnez la permission, j'aimerais déposer la note à laquelle faisait référence tantôt le ministre, qui est entre les leaders, parce qu'il me semble qu'il faut se donner l'heure juste. Moi, on m'a consulté pour faire un projet de loi le 7 avril, pour passer les étapes, et on m'a indiqué que j'ai été contacté par le ministre, ce qui n'est jamais arrivé, je n'ai jamais été contacté par le ministre. Est-ce que je pourrais juste vous déposer ça?

Le Président (M. Pinard): Est-ce que...

M. Middlemiss: Parce qu'il me semble qu'il faut mettre les pendules à l'heure.

Le Président (M. Pinard): Est-ce qu'il y a acceptation pour le dépôt de la note?

M. Brassard: Bien sûr, bien sûr.

Document déposé

Le Président (M. Pinard): Acceptation. Alors, si vous voulez nous déposer ça, M. le député de Pontiac. Merci, mademoiselle. Est-ce que vous avez d'autres remarques préliminaires, M. le député de Pontiac?

M. Middlemiss: Non, M. le Président.

Étude détaillée

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a des motions préliminaires? Aucune motion préliminaire. Alors, nous allons débiter l'étude détaillée du projet de loi n° 416. Article 1.

M. Gauvin: M. le Président, pour une question de directive. Je pense convenir avec M. le ministre...

Le Président (M. Pinard): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Est-ce qu'on peut convenir des deux côtés qu'on peut discuter des projets de loi et les adopter tous ensemble ou si le ministre a l'intention de faire adopter article par article?

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Brassard: Moi, je n'ai pas d'objection de principe.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Moi, ce que je peux faire, je peux lire les articles un à la suite de l'autre, on en discute et, à la fin, on ramasse le tout.

M. Gauvin: Si, à certains articles...

• (16 h 10) •

Le Président (M. Pinard): Et, s'il y avait des amendements en cours de route, on vous les dépose.

Le Parlement du Québec décrète ce qui suit:

1. L'article 5 de la Loi sur les transports (L.R.Q., chapitre T-12) est modifié:

1° par la suppression du paragraphe h;

2° par la suppression, dans le paragraphe i, des mots «décréter, à l'égard d'une activité, d'un service ou d'une division territoriale, que les taux et les tarifs sont régis par une procédure de dépôt à la Commission, déterminer les modalités de cette procédure et les règles applicables à leur entrée en vigueur et».

M. le ministre.

M. Brassard: M. le Président, cette disposition vient modifier les pouvoirs du gouvernement en matière de tarifs de transport. Alors, comme vous voyez, le premier paragraphe supprime le pouvoir du gouvernement de décréter les normes des tarifs, des taux ou de coûts de transport, justement parce que la Cour d'appel du Québec a décidé que les tarifs fixés par la Commission des transports du Québec relativement au camionnage en vrac étaient invalides. Et la raison, c'est parce qu'ils avaient été fixés dans le cadre d'un règlement du gouvernement qui ne comportait pas de normes et qui attribuait à la Commission une discrétion complète en matière de tarifs. Alors, nous croyons que la Commission doit avoir une grande discrétion en matière de tarification pour lui permettre de favoriser la conciliation entre les différents groupes intéressés par la tarification. Alors, c'est pour cette raison.

Le deuxième paragraphe, par exemple, a pour objet de permettre le regroupement, dans une section particulière de la loi — on le verra plus loin — des pouvoirs du gouvernement en matière de tarification.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Montmagny-L'Islet ou de Pontiac, commentaires? Aucun commentaire? M. le député.

M. Middlemiss: M. le Président, le but de tout ça... Est-ce que c'est ça qui faisait défaut dans la chose? En d'autres mots, décréter des normes de tarifs, c'était le gouvernement qui pouvait le faire et non pas la Commission. Maintenant, en l'enlevant, ça veut dire que plus tard on va revenir avec un autre article qui va transmettre ce pouvoir à la Commission des transports. C'est ça?

M. Brassard: Essentiellement, c'est ça, M. le Président. C'est que la décision d'invalider les tarifs de la part de la Cour d'appel vient du fait, justement, comme on peut le voir dans le texte actuel, que le pouvoir de décréter des normes de tarifs, de décréter des taux par règlement est accordé expressément au gouvernement et non pas expressément à la Commission. Alors, à partir de là, c'est

sur cette base-là que la Cour a invalidé les tarifs fixés par la Commission, en affirmant que la loi accorde ce pouvoir au gouvernement. Alors, dans ces conditions, dans cette perspective, il faut d'abord supprimer cet article — c'est ce qu'on fait — supprimer ces paragraphes concernant le pouvoir gouvernemental de faire des règlements et, plus tard, les accorder, ces pouvoirs-là, à la Commission.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Juste une question de précision. Après l'adoption du projet de loi n° 416, la Commission a le pouvoir de fixer les tarifs. Est-ce que le gouvernement peut, dans certaines circonstances, à nouveau intervenir ou si on vient clarifier ça?

M. Brassard: Oui, on va clarifier ça également, pour ce qui est des pouvoirs du gouvernement...

M. Gauvin: On va clarifier dans quels...

M. Brassard: Pour ce qui est des pouvoirs du gouvernement d'intervenir, ça va être également clarifié.

M. Gauvin: Ça va.

Le Président (M. Pinard): Ça vous va? On passe à l'article 2: L'article 32 de cette loi est modifié par la suppression du paragraphe 4°. M. le ministre.

M. Brassard: Alors, cette disposition a pour objet de regrouper les pouvoirs de la Commission en matière de tarification dans une section particulière de la loi, comme on le verra à l'article suivant. Comme on veut regrouper tous les pouvoirs de la Commission dans une section particulière, on se doit de supprimer ce paragraphe 4°.

Le Président (M. Pinard): Messieurs.

M. Middlemiss: D'accord. C'est seulement en préparation de l'article 3, ça aussi? Très bien.

Le Président (M. Pinard): Ça va? Article 3: L'article 46 de cette loi est remplacé par les articles suivants:

«46. La Commission peut, par règlement, fixer des tarifs dans les matières visées aux paragraphes b et d du premier alinéa de l'article 2.

«La Commission peut également fixer un tarif pour un ou plusieurs transporteurs particuliers, sur demande de ces derniers.

«Le gouvernement a la faculté de restreindre les pouvoirs de tarification de la Commission. Il peut notamment, à l'égard d'un service ou d'un territoire, déterminer que les tarifs seront fixés par les transporteurs concernés et déposés à la Commission; dans ce cas, il détermine par règlement les modalités du dépôt et les conditions d'entrée en vigueur du tarif.

«46.1. Les projets de règlement pris en vertu de l'article 46 ne sont pas soumis à l'obligation de publication prévue à l'article 8 de la Loi sur les règlements (L.R.Q., chapitre R-18.1.).

«La fixation des tarifs par règlement est cependant soumise à une consultation préalable. À cette fin, un avis est publié dans un quotidien invitant les intéressés à présenter leurs observations.»

M. le ministre.

M. Brassard: Alors, voilà, c'est ce dont on parlait depuis le début, là, c'est vraiment l'article de base. Cette disposition précise la compétence de la Commission en matière de tarifs de transport. Elle attribue aussi à la Commission la discrétion des pouvoirs nécessaires pour fixer les tarifs.

Donc, ça vient clarifier ce que les tribunaux ou le tribunal, la Cour d'appel, avait considéré comme étant ambigu et allant même jusqu'à l'invalider. Là, ça vient préciser de façon très claire les pouvoirs de la Commission. Ça précise que les tarifs seront fixés par règlement compte tenu que les tarifs s'appliquent généralement à l'ensemble des titulaires de permis de camionnage en vrac et aux expéditeurs.

Ça permet aussi à la Commission de fixer des tarifs pour un transporteur particulier sur demande de ces derniers. Certains contrats de transport peuvent justifier la fixation d'un tarif particulier, et certaines demandes en ce sens sont faites occasionnellement à la Commission. Ça se faisait déjà; ça vient simplement donner une assise légale à ce qui se pratiquait déjà.

Ça permet aussi — comme questionnait tantôt le député de Montmagny — au gouvernement de restreindre les pouvoirs de tarification de la Commission. Les pouvoirs de tarification de la Commission sont actuellement restreint à l'égard du transport par autobus où les tarifs sont régis par une procédure de dépôt à la Commission. Ça se pratique déjà comme ça parce que le gouvernement en a décidé ainsi. Dans ce domaine, la Commission ne fixe pratiquement jamais les tarifs; ils sont déposés, puis on leur donne force de loi.

Dans le domaine du camionnage en vrac, le gouvernement a tout récemment réduit les pouvoirs de tarification de la Commission à l'égard du transport de copeaux et des produits destinés aux usines, à la suite... Quand on a voulu obtenir le report à l'an 2000 de la mise en vigueur de la loi C-19, en contrepartie le gouvernement fédéral a dit — étant donné que l'Ontario avait de l'opposition, s'y opposait, voulait qu'on maintienne le 1er janvier 1998: Écoutez, vous ne pourriez pas faire un mouvement, faire une ouverture pour me donner un bon argument — M. Collenette qui me disait ça — pour pouvoir répondre, accéder à votre demande de reporter à l'an 2000 l'application de la loi fédérale?

• (16 h 20) •

Alors, on a dit: Oui. Et, de concert avec l'ACQ, l'Association du camionnage, de concert avec l'ANCAI, les camionneurs artisans, on a conclu une entente pour en quelque sorte déréglementer l'approvisionnement d'usines

et le transport des copeaux. Aussi, déréglementer, ça veut dire, donc, plus de limite régionale, ça veut dire aussi permission aux transporteurs ontariens de venir oeuvrer chez nous dans ces deux secteurs-là, ces deux domaines-là. Même chose pour les transporteurs des Maritimes.

Alors donc, ça veut dire que le gouvernement, ce faisant, a ainsi soustrait à la Commission la tarification dans certains secteurs du transport, en l'occurrence les copeaux et l'approvisionnement d'usines.

Cette disposition aussi, enfin, soustrait les projets de tarifs à l'obligation de prépublication prévue par la Loi sur les règlements au bénéfice du mécanisme de consultation actuel qui régit la fixation des tarifs de la Commission. Il n'y a pas de changement comme tel, c'est la même façon de faire. Avant le jugement de la Cour d'appel, on n'était pas obligé non plus de prépublier, mais là on le précise également de façon très claire.

Le Président (M. Pinard): Merci. Messieurs? M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Je vois ici, M. le Président, à 46.1, que les règlements ne seront plus publiés comme ils le sont présentement. Je présume que présentement, dans la *Gazette officielle*, on publie les règlements?

M. Brassard: Alors, ils ne sont pas publiés dans la *Gazette*, c'est un mécanisme de consultation entre les parties, et les tarifs sont généralement plutôt publiés dans les journaux.

M. Middlemiss: Je pense que la fixation des tarifs, ça, c'est le deuxième paragraphe. Dans le premier paragraphe, on dit: «Les projets de règlements pris en vertu de l'article 46 ne sont pas soumis à l'obligation de publication prévue...» Donc, c'est quoi, cette publication-là?

M. Brassard: «Pris en vertu de l'article 46», ça veut dire les tarifs.

M. Middlemiss: C'est l'article 8 de la Loi sur les règlements.

M. Brassard: Oui, parce que l'article 8 prévoit que, dans tout le processus réglementaire, les règlements sont d'abord prépubliés dans la *Gazette officielle*. Il y a un délai, je pense, qui est de 45 jours. Après ça, ça revient au Conseil des ministres pour de nouveau être adopté et là entrer en vigueur. Alors, c'est très long comme processus. Et, comme il s'agit uniquement de tarifs... Quand c'est des règlements très complexes portant sur un domaine et comportant beaucoup de dispositions, beaucoup d'éléments, la prépublication s'impose pour que les concernés puissent bien le regarder et l'analyser, faire des recommandations. Mais là il s'agit de tarifs seulement, et, comme il y a une consultation préalable, alors ce n'est pas requis ou pertinent, à ce moment-là, de s'assujettir à l'article 8 de la Loi sur les règlements, qui oblige à la prépublication.

Le Président (M. Pinard): Ça va, M. le député de Pontiac?

M. Brassard: C'est la pratique actuelle, là, on ne change rien.

Le Président (M. Pinard): Sur le même...

M. Middlemiss: Vous ne changez rien.

M. Brassard: On ne change rien à la pratique actuelle.

M. Middlemiss: O.K. Elle est soumise à la consultation de qui? Qui sont les personnes qui sont impliquées au préalable dans cette consultation?

M. Brassard: Il y a un avis public publié par la Commission qui est publié dans *Le Devoir*, qui dit: Voici, la Commission va tenir audience sur tel genre de tarif. Ceux qui sont intéressés peuvent soumettre leur... Il y a un délai qui est prévu et, à l'intérieur de ce délai-là, les parties peuvent intervenir, soumettre leurs remarques, leurs points de vue.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, vous avez mentionné: Dans *Le Devoir*; l'article stipule: Dans un quotidien.

M. Brassard: Oui, dans un quotidien. C'est au choix de la Commission. Ce que le président de la Commission me dit, c'est que c'est dans *Le Devoir*.

M. Middlemiss: M. le Président, est-ce qu'on peut savoir pourquoi c'est *Le Devoir*? Est-ce c'est parce que c'est plus économique ou que ça a une meilleure circulation? Pourquoi on a choisi *Le Devoir*?

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Brassard: Parce que c'est un quotidien qui circule partout sur le territoire du Québec. Alors, le tirage n'est pas l'élément déterminant, c'est le...

M. Middlemiss: Est-ce que c'est le seul quotidien qui touche toutes les régions du Québec?

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Brassard: Moi, ce qu'on me dit, c'est qu'il y a une entente entre le ministère des Communications et *Le Devoir*. Vous pouvez prendre le micro, M. Gravel. M. Gravel est président de la Commission des Transports.

Le Président (M. Pinard): Voulez-vous vous identifier, M. Gravel?

M. Gravel (Louis): Alors, Louis Gravel, président de la Commission des Transports du Québec. On prend *Le*

Devoir, c'est que c'est une entente avec le ministère des Communications à l'effet que *Le Devoir* a été le journal choisi depuis qu'on a abandonné la publication dans un bulletin et qu'on appelait le *Bulletin de la Commission*. Et ceci est dû au fait que, selon les études, *Le Devoir* est le seul journal qui serait distribué partout au Québec, compte tenu du fait qu'il a le même réseau de distribution que le *Journal de Montréal* et le *Journal de Québec*. Donc, il y aurait un réseau de distribution. Maintenant...

Une voix: Depuis quand ça...

M. Gravel (Louis): Ça existe depuis, peut-être, 1980.

M. Middlemiss: Que vous faites ça?

M. Gravel (Louis): Qu'on fait ça de cette façon-là.

M. Middlemiss: Oui, mais, si on dit que *Le Journal de Montréal* et *Le Journal de Québec* couvrent le même territoire, il me semble que ça pourrait être *Le Journal de Montréal* ou *Le Journal de Québec*. C'est le même journal, j'ai l'impression qu'on voit souvent les mêmes articles dans les mêmes journaux.

M. Gravel (Louis): Ce sont deux journaux, mais c'est que c'est le même réseau de distribution. Écoutez, ce n'est pas nous, nous sommes servis par le ministère des Communications, et l'objectif était d'avoir un seul journal — pour des raisons d'économie — qui est distribué à la grandeur du territoire du Québec, et *Le Devoir* a été sélectionné. Il y a des questions de coût, évidemment.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Papineau.

M. MacMillan: Vous ne pensez pas qu'il y a une différence entre 28 000 personnes qui lisent *Le Devoir* puis 1 000 000 qui lisent *Le Journal de Québec* et *Le Journal de Montréal*? Ce n'est pas important, ça? Je sais bien que ce n'est pas vous, là, vous dites que c'est les Communications, mais il y a une maudite différence entre 28 000 personnes qui lisent *Le Devoir* puis 1 000 000 qui lisent *Le Journal de Montréal* et *Le Journal de Québec*. L'information n'est pas forte bien, bien.

Le Président (M. Pinard): M. le...

M. Brassard: Oui, mais il faut bien se rendre compte, M. le député de Papineau, que c'est des questions qui concernent un milieu bien particulier, hein?

M. MacMillan: Les «truckers» lisent *Le Devoir*?

M. Brassard: Ah! bien, ils sont tout à fait... Tout le monde est au courant, tout le monde sait ça. Ça fait depuis, me dit-on... Je ne savais pas, moi, que c'était depuis 1980, là, que ça se faisait.

M. MacMillan: Puis Pâques, c'est dimanche aussi.

M. Brassard: Alors donc, tout le monde est au courant de ça.

M. MacMillan: Sacrifice!

M. Brassard: Et ils savent que c'est dans ce journal-là qu'on peut...

M. MacMillan: Bien, voyons donc!

M. Brassard: ...lire les avis de la Commission des Transports.

Le Président (M. Pinard): Est-ce qu'il y a d'autre interventions sur l'article 3?

M. MacMillan: M. le ministre, vous croyez vraiment ça, là? M. le ministre des Transports, vous croyez vraiment ce que vous dites là?

M. Brassard: Que?

M. MacMillan: Que les gens vont lire *Le Devoir*? Les gens qui travaillent...

M. Brassard: Non, mais peut-être qu'ils ne liront pas nécessairement l'éditorial, là, ou le cahier des arts de la fin de semaine, mais ils savent que les avis de la Commission se retrouvent là...

M. MacMillan: Sont là.

M. Brassard: ...dans ce journal-là.

M. Gravel (Louis): À la dernière page, toujours au même endroit, dans le journal *Le Devoir*.

M. MacMillan: Alors, c'est pour aider à la vente du *Devoir*.

M. Gravel (Louis): La publication du samedi.

M. MacMillan: Alors, c'est pour aider à la vente du *Devoir*, parce qu'il n'y a pas grand monde qui achète ça.

Le Président (M. Pinard): M. le député...

M. Brassard: Bien, il faut croire que vous étiez du même avis parce que, pendant les neuf ans où vous étiez au gouvernement, vous n'avez pas changé du tout la façon de faire.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: À l'article 3, M. le Président, une question de précision. Comme la Commission peut fixer

des tarifs, est-ce que la Commission pourrait fixer des tarifs différents pour le même produit à l'intérieur d'une même région?

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Brassard: Oui, c'est possible. Selon la disposition du nouvel article, c'est possible. Ça peut aussi se faire selon l'importance du chantier.

M. Gravel (Louis): Le type de véhicule.

M. Brassard: Le type de véhicule également.

M. Gravel (Louis): Le type de véhicule, la façon de...

M. Brassard: Vous pouvez être dans la même région puis avoir des tarifs différents.

M. Gauvin: Et le résultat des négociations dans certains cas.

• (16 h 30) •

M. Gravel (Louis): Ce sont des preuves qui sont produites à l'occasion des audiences publiques que la Commission tient à la suite de la publication et en présence des parties qui ont annoncé un intérêt à être entendues.

M. Gauvin: Dans le passé, est-ce que le résultat de négociations pour un tarif x a été normalement appliqué par la Commission?

M. Brassard: Dans le sens que vous dites: Si les parties s'entendent? Oui. À ce moment-là, oui.

M. Gauvin: Et, dans le passé...

M. Gravel (Louis): Assez fréquemment, doit-on dire, la Commission avalise des ententes qui peuvent se produire devant les parties. Mais, lorsqu'il y a différend, eh bien, elle établit sa tarification après une analyse qu'elle effectue.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le président. M. le député de Papineau.

M. Middlemiss: Pontiac.

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi. M. le député de Papineau vient de nous quitter. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Dans cet article-là, si je comprends bien, est-ce que la Commission ne devient pas juge et partie?

M. Brassard: Dans quel sens?

M. Middlemiss: Bien, ils établissent les taux ou donnent l'approbation. Ils jugent, après ça, si des gens les suivent ou non.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Brassard: Non, parce que la Commission, une fois qu'elle a fixé les tarifs, enfin si je comprends bien la procédure — M. le président de la Commission, vous me corrigerez si j'ai tort — une fois qu'elle a rendu une décision concernant les tarifs, le respect de ces tarifs ne relève pas de la Commission. S'il y a infraction quant aux tarifs et contravention émise, par exemple, par un contrôleur routier, si celui qui a commis l'infraction refuse de payer l'amende, c'est devant les tribunaux civils qu'ils vont se retrouver, la Cour du Québec, en l'occurrence. C'est devant la Cour du Québec qu'ils vont se retrouver et c'est là que la décision va se prendre. Donc, ce n'est pas la Commission qui va avoir à décider. Dans ce sens-là, elle n'est pas, comme vous dites, juge et partie.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: La contestation des tarifs, s'il n'y a pas contestation ou si le camionneur se reconnaît coupable de l'infraction puis qu'il paie l'amende, bien, là, il n'y a pas de problème. Mais, s'il refuse de payer l'amende, conteste l'infraction, ça se retrouve devant la Cour du Québec et non pas devant la Commission.

M. Middlemiss: Est-ce que la Commission n'est pas une cour administrative, dans un sens?

M. Brassard: Oui, c'est un tribunal administratif.

M. Middlemiss: Un tribunal administratif, dans un sens, mais pas dans ce domaine-là de... Ils établissent les taux et, si quelqu'un travaille en bas des taux...

M. Brassard: ...pas de décréter qui est coupable ou pas.

M. Gravel (Louis): Une fixation générale est une décision d'ordre public. Ça appartient à l'intérêt public, aux parties qui utilisent les services qu'elles doivent respecter, ces règles qui y sont énoncées et la tarification.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Est-ce que la Commission des transports est avisée par des gens qui dénoncent? Ils disent: Un tel, un tel, un tel ne chargent pas les taux. On ne va jamais vous dire ça, à vous autres, à la Commission? C'est que, si quelqu'un...

M. Gravel (Louis): Non. Généralement, ce sont des preuves économiques qui nous sont présentées.

M. Middlemiss: Vous sont présentées à vous, à la Commission, et c'est vous, la Commission, qui transmettez ça... C'est quoi, la façon?

Le Président (M. Pinard): À la Cour du Québec?

M. Middlemiss: Oui.

M. Gravel (Louis): La Commission analyse les preuves des différentes parties qui se présentent devant elle et elle rend une décision après analyse selon la prépondérance de la preuve, selon la règle de la meilleure preuve et en fonction d'analyses économiques ou d'analyses géographiques et autres. À partir de son expertise, elle rend une décision appropriée en fonction de la preuve qu'elle reçoit et du contexte.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Tantôt, on indiquait qu'on pouvait établir des taux différents dans une même région. On disait: Ça dépend du genre de camions. Quels sont les facteurs qui peuvent influencer? Est-ce que la distance, le genre de travail qu'ils exécutent, ça fait partie de la fixation des tarifs utilisés, ou quoi? Parce que j'ai remarqué que, entre régions, il y a des écarts pour les mêmes genres de camions. J'ai remarqué qu'il y a ça dans les tarifs qui existent aujourd'hui. Mais quels sont les facteurs, dans une même région, qui pourraient affecter la tarification minimum qui serait acceptable?

M. Brassard: Il y a des réductions de tarifs qui sont demandées. On demande parfois des réductions de tarifs, et c'est relié à des conditions particulières du transport à effectuer. C'est là que l'ampleur du chantier entre en ligne de compte, c'est là que le volume à transporter, aussi... aussi, le court délai d'exécution va être pris en compte. À partir du moment où il y a un court délai d'exécution, ça exige un grand nombre de véhicules. C'est ce genre de données là qui peuvent permettre... ou influencer la Commission pour accepter des réductions de tarifs, entre autres.

Une voix: En d'autres mots, quelles sont les normes...

M. Gravel (Louis): Il y a le type de matière. Il y a aussi les distances, en fonction des distances. Par exemple, pour de courtes distances, eh bien, la tarification varie en fonction d'une échelle de façon à permettre la rentabilité, parce que, sur une courte distance, il y a plus de pertes de temps ou pour le chargement, le déchargement, il y a plus de va-et-vient. Tandis que sur de longues distances, eh bien, il y a la question des kilométrages parcourus à vide aussi. S'il y a des mouvements de retour à pleine charge, eh bien, ça peut amener des variantes. Il y a les différentes matières, aussi.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Brassard: Vous me corrigez encore une fois, mais je me souviens d'avoir vu des... c'est des échelles de tarifs vraiment, puis c'est en fonction du kilométrage.

M. Gravel (Louis): Eu égard aussi à la tonne.

M. Brassard: L'échelle de tarifs, là. Il y a le tonnage, mais il y a aussi le kilométrage à parcourir. Puis ça varie, après, sur le tarif, ça influe sur le tarif.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Donc, vous vous donnez des normes? En d'autres mots, il y a des normes; on dit: le genre de matériaux qu'on est obligé de transporter, les distances. Sur quoi vous basez le coût d'opération? Combien ça coûte pour opérer un véhicule, qu'il soit rempli ou vide? Combien ça lui coûte d'opération? C'est des chiffres comme ça que vous avez pour établir le coût d'opération d'un camion, dépendant de sa grosseur? Quels sont tous les facteurs, et d'où vient la source de vos facteurs qui vous démontrent que, bien, ça, c'est véridique, oui ou non? Ça coûte 0,50 \$ du kilomètre allège, ça coûte 1 \$ le kilomètre plein — je vous donne ça comme exemple — ça, c'est basé sur quoi?

M. Brassard: Sur quoi se base la Commission pour en arriver à un tarif tel? M. Gravel.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Pinard): M. le président.

M. Gravel (Louis): La Commission se base d'abord sur une étude de prix de revient, une étude de coûts. Elle effectue de façon périodique des études de coûts d'un camion. Et, par la suite, dépendant des distances, comme on disait tantôt, de la nature des produits, des différentes variables, de la topographie des terrains ou autres, eh bien, on peut amener différentes variantes dans nos études après avoir écouté les preuves qui nous ont été présentées, qui nous ont été soumises eu égard à différents services qui sont offerts. Et ceci, c'est catégorisé dans différents articles réglementaires de tarification, et on regroupe cela en fonction des distances et de ces différents paramètres là.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Donc, les études, est-ce qu'elles se font sur des chantiers existants? On a des ententes avec les camionneurs ou des entrepreneurs et on surveille exactement combien ça coûte? Il y a la preuve que ça a eu tant de gallons de diesel ou tant de gallons

de... C'est quoi, l'étude? Est-ce qu'on a des cas concrets? Ce n'est pas juste théorique?

M. Gravel (Louis): L'étude provient d'études qu'apportent les parties devant la Commission, d'une part, et la Commission elle-même, de par son expertise, voit à entrecouper toutes ces choses-là et, en les confrontant, en arrive à établir un coût qui est probant. Et c'est à partir de ce coût-là et en l'appliquant aux différentes situations et aux différents produits, eh bien, qu'elle en arrive à établir une échelle tarifaire, une grille tarifaire.

M. Brassard: Ça veut dire que vous avez recours à des économistes, j'imagine, ce sont...

M. Gravel (Louis): Nous avons chez nous des personnes d'expertise qui viennent aviser la Commission à cet effet-là.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a un grand écart entre ce que vous avez et les gens qui viennent vous demander... dans les facteurs que vous utilisez?

M. Gravel (Louis): Il est possible qu'il y ait des écarts assez importants dans certains cas, mais, règle générale, ça s'apparente, à quelques dollars près.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Dans les cas où l'écart est grand, comment faites-vous l'arbitrage? Sur quelle base? Vos chiffres à vous sont meilleurs?

M. Gravel (Louis): Il n'y a pas d'arbitrage, M. le Président, parce que...

Le Président (M. Pinard): M. le président, je veux juste vous demander de permettre au député de Papineau de vous poser complètement sa question, parce que tous les débats sont enregistrés.

M. Middlemiss: Pontiac.

Le Président (M. Pinard): O.K. Ha, ha, ha! Alors, M. le président.

M. Gravel (Louis): Alors...

Le Président (M. Pinard): Bon, vous avez perdu la question? M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Dans le cas où il y a un écart entre ce qu'on vous a présenté, comment faites-vous l'arbitrage? Est-ce que vous vous fiez plus à vos chiffres à vous qu'aux chiffres des gens qui demandent?

Le Président (M. Pinard): M. le président.

• (16 h 40) •

M. Gravel (Louis): Ça dépend de la qualité de la preuve qui est présentée devant la Commission. Quand la preuve factuelle est prépondérante... Mais là je ne peux pas entrer dans le délibéré, parce que ce qui se produit, c'est qu'on reçoit tous les éléments de preuve et, nous, on analyse cela avec nos analystes et on en arrive à établir la meilleure crédibilité d'une décision. Et ce sont les membres qui sont assignés, qui entendent l'affaire, qui voient à décider en fonction de ce qu'eux ont vécu en audience et ont eu comme preuve et contre-preuve dans certains cas, quand c'est contradictoire. C'est là que la prépondérance s'applique.

Le Président (M. Pinard): Ça vous convient?

M. Middlemiss: Oui, ça va.

Le Président (M. Pinard): Parfait. Alors, est-ce que nous passons à l'autre article? M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Une toute petite question à M. le ministre. Vous vous rappelez qu'hier plusieurs groupes sont venus dénoncer la surcharge pour rentabiliser certains types de transports ou certains transports à certaines occasions. Donc, c'est déplorable, déplorable pour le ministère des Transports, pour nos routes et pour l'ensemble de la population québécoise. Est-ce que la Commission des transports tient compte, quand il y a une demande de tarif — on nous a dit qu'elle tenait compte du type de véhicule — du type de véhicule, même si vous savez que dans certaines régions ce type de véhicule là peut être dommageable pour les routes, même si le Code de la route ou la Loi sur le ministère des Transports le permet?

M. Brassard: Bien, je suppose et je suis même à peu près certain que la Commission des transports, dans ses études de coûts, dans ses études économiques pour en arriver à un coût ou à un tarif, tient compte du type du véhicule, comme on l'a dit tantôt, donc aussi du type de remorque utilisé, mais également des règles en termes de poids et charge, de dimension et charge. Ça m'apparaît évident qu'elle doit tenir compte des charges maximales, des charges légales permises pour en arriver à déterminer son coût de revient. Alors, c'est une donnée qui est intégrée dans ses analyses.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: En fait...

M. Brassard: ...pas du monde de surcharger, là. Et vous savez pourquoi on en est arrivé de façon aussi précise à connaître le nombre de camions en surcharge en forêt? C'est qu'à cause des CAAF, des contrats d'approvisionnement, les entreprises sont obligées de déclarer au ministère des Ressources naturelles les volumes de bois

récoltés. Et, à partir du nombre de transports, de voyages, c'est à partir de là, à partir de ces données-là qu'on se rend compte que, sur 300 000 voyages, 300 000 transports de camion de bois, il y en avait 120 000 en surcharge, à partir des données du ministère des Ressources naturelles. Alors, ce n'est pas une approximation. C'est pas mal beaucoup, hein!

M. Gauvin: Il va falloir probablement, tous ensemble comme société, comme gouvernement et comme ministère, revoir... Parce que je ne prendrai pas grand temps pour décrire une situation que nous vivons, qui doit se vivre dans bien des régions au Québec. Exemple, et c'est tout récent depuis une couple d'années, dans la région où j'habite et que je représente à l'Assemblée nationale, depuis deux ans, il y a des contrats qui ont été donnés à des transporteurs, deux ou trois, et même plus, transporteurs qui ont obtenu et qui ont légalement des permis de transporter un maximum x, soit 120 000 lb, à cause du nombre d'essieux.

À partir de Saint-Pamphile—Daaquam et une partie de la Beauce, pour aller alimenter la centrale thermique dans le Maine, à Armstrong, par Lac-Mégantic, depuis deux ans, les routes de cette région-là se sont énormément détériorées. Ils ont le droit de transporter, exemple, 120 000 lb avec quatre essieux. À peu près 90 % du temps, il y a un essieu en moins parce qu'il n'est pas utilisé, il est levé. C'est la population de cette région-là qui en subit les contrecoups. Je fais juste vous faire cette remarque-là, ça n'a pas tellement de rapport avec le projet de loi n° 416.

Et là on nous dit aujourd'hui, au ministère des Transports, la région Chaudière-Appalaches: Nous n'avons pas d'argent pour renforcer ces routes-là; on en est conscient, mais on n'a pas d'argent pour les renforcer. Donc, c'est la population qui vit les contrecoups. Puis, sur le plan économique, on va admettre que c'est un transport nécessaire, mais ça crée de gros problèmes, puis on n'était pas prêt à ça, et donc, un jour ou l'autre, il va falloir, au niveau de la réglementation sur le poids, revoir certaines situations.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Brassard: J'en suis tout à fait conscient, mais je dirais simplement que, on l'a vu hier, il y en a plusieurs qui ont évoqué la déréglementation de 1988, l'ACQ en particulier, en disant: Il aurait fallu que la déréglementation s'accompagne d'un meilleur encadrement du transport routier, d'une chasse plus efficace aux délinquants, parce que — l'ANCAI aussi le disait — c'est devenu payant d'être délinquant, et ça a fait en sorte que plusieurs transporteurs ont été carrément évincés du marché parce que la délinquance était payante. Alors, c'est clair qu'on s'appête aussi à réformer en profondeur tout l'encadrement du transport routier.

Le Président (M. Pinard): Merci. Oui, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Je regarde la décision de la Cour d'appel, et on dit que c'est parce que ça ne traite pas de normes. Tu sais, on dit que, dans un premier temps, le pouvoir, c'est le gouvernement qui l'avait, que là on est en train de le déléguer, mais partout on dit qu'il n'y avait pas de normes. Est-ce qu'on a corrigé ce facteur-là?

Parce qu'on dit même à un moment donné que la Commission, en somme, sauf à fixer un tarif à partir de la couleur d'un camion ou l'âge de son chauffeur, a, en application de... l'article 36, carte blanche pour fixer les taux et les tarifs. Est-ce que le mot «normes», on le corrige, ça? Et où, à quel endroit on a réellement des normes? Ou est-ce que les normes, c'est ce que le président de la Commission des transports nous a indiqué tantôt? Est-ce qu'il y a une liste de normes? De quelles normes on parle, là?

Le Président (M. Pinard): M. le ministre. M. le président ou M. le ministre. M. le président.

M. Brassard: Je dirais d'abord que la meilleure norme, la norme la plus intéressante en cette matière, c'est d'en arriver à des ententes entre les parties.

M. Middlemiss: En d'autres mots, parce que, si on s'entend, mais, toutefois... Quelqu'un arrive puis il conteste et, en réalité, on est dans la même situation qu'on était avant... Moi aussi, je cherche certainement une solution, mais, s'il y a encore une clause échappatoire, là, qui pourrait donner à un tribunal cette possibilité de dire: Regardez, vous n'avez pas de normes, vous n'avez pas ci, à ce moment-là, tu sais, on va avoir fait tout ce travail-là pour rien.

M. Brassard: La contestation va disparaître avec les amendements qu'on apporte. À partir du moment où c'est la Commission qui a le pouvoir de fixer les tarifs, cette possibilité de voir la loi contestée ou les tarifs contestés devant les tribunaux va être enlevée du même coup.

M. Middlemiss: Non, mais il me semble... Je le lis encore à la page 5: «L'appelant continue de développer sa proposition en plaçant que les articles 36, 37 et 38 ne comportent pas de normes.» Et c'est quoi, ces normes-là? Est-ce qu'on peut m'expliquer quel genre de normes on cherchait pour être capable de dire: Regardez, ce que la Commission a fait, c'est acceptable? Puis je ne pense pas que... ou bien je comprends mal ce jugement-là qui parle de normes.

M. Brassard: Je vais demander à un juriste de répondre. En vous identifiant.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Pierre-Paul Vigneault, de la Direction des affaires juridiques au ministère des Transports. On a recherché, parce que la Cour d'appel nous avait demandé de vérifier si on n'aurait pas des normes... Il y a le règlement qui prévoit un certain

nombre de critères pour la fixation de tarifs, qui indique que les tarifs peuvent se fixer selon des camions de catégories données et des matières données, mais, pour la cour, ça ne semblait pas suffisant comme normes pour permettre à la Commission de fixer les tarifs. On a vérifié s'il n'y aurait pas eu des normes, dans les ordonnances de l'ancienne Régie auprès de la Commission, qui auraient atteint l'objectif que la cour recherchait et on n'en a pas trouvé.

● (16 h 50) ●

La Commission, elle fixe des tarifs depuis tout le temps avec une grande discrétion. Il n'y en a pas, de normes qui existaient pour encadrer le pouvoir de la Commission de fixer les tarifs. Alors, le projet de loi, il fait en sorte que la Commission ne soit plus contrainte de fixer des tarifs dans le cadre de normes que le gouvernement devrait adopter.

Des voix: ...

M. Middlemiss: Non, «adopter». Donc, en d'autres mots...

Le Président (M. Brouillet): M. le député de Pontiac. Très bien, je vous cède la parole.

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. En d'autres mots...

Le Président (M. Brouillet): C'est pour le débat, hein, l'enregistrement, là, des...

M. Middlemiss: Oui, oui, d'accord. En d'autres mots...

Le Président (M. Brouillet): Faut bien savoir, faut attribuer aux bonnes personnes des propos, ne pas se tromper. M. le député.

M. Middlemiss: C'est bien. Merci, M. le Président. En d'autres mots, avant ce projet de loi, la Commission aurait dû avoir des normes. Qu'est-ce que vous avez changé, dans ce projet de loi, qui vous permet de ne pas être obligé d'avoir des normes?

M. Vigneault (Pierre-Paul): D'accord. D'abord, on a modifié le pouvoir de la Commission. Dans l'article 32 actuel, on indique que «la Commission peut, dans le cadre des règlements [...] fixer des tarifs». Ça, ce pouvoir-là est transformé, et on dit: «La Commission peut, par règlement, fixer des tarifs», et non plus «dans le cadre des règlements» du gouvernement. Et on a par la suite abrogé, dans l'article 5 actuel de la loi, le pouvoir du gouvernement de fixer, d'établir des règlements qui contenaient des normes pour le remplacer par un pouvoir du gouvernement de restreindre le pouvoir de tarification de la Commission, parce qu'on considérait que le pouvoir du gouvernement d'attribuer une compétence à la Commission par des normes, ce n'était pas réaliste. On

n'avait pas trouvé ce genre de normes là qui permettraient à la Commission d'exercer une fonction comme elle l'exerce en matière de permis.

Le Président (M. Brouillet): Alors, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Merci, M. le Président. Est-ce qu'on aurait pu établir des normes et continuer comme on avait avant? Est-ce que c'était une possibilité?

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'était une possibilité, mais il y aurait deux problèmes à cette possibilité-là. Le premier problème, c'est qu'on n'aurait pas pu avoir de tarifs rapidement, parce que la Commission n'aurait pas pu adopter des tarifs dans un délai écourté en devant se soumettre à un processus quasi judiciaire de consultation pour vérifier si ce règlement tarifaire là se conformait à des nouvelles normes.

Ensuite, on a vérifié si on n'aurait pas pu appliquer des normes comptables, parce qu'il y a des règles comptables; les tarifs, ils ne sont pas appliqués, là... On applique sûrement des règles de comptabilité avant de fixer des tarifs. Alors, on aurait complexifié la réglementation du gouvernement de façon telle que la Commission aurait perdu sa discrétion, pour ultimement donner préférence à des arrangements entre les parties qui se présentaient à la Commission.

Le Président (M. Brouillet): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, M. le Président. Les délais, on parle de... Quelle aurait été la période de temps nécessaire de délai?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Dans un processus judiciaire, les délais sont aléatoires. On sait quand ils commencent, mais on ne sait jamais quand ils se terminent. Et, en présence de groupes qui ont des intérêts à retarder l'entrée en vigueur d'un tarif, bien, les délais, là, c'est tout à fait aléatoire.

Le Président (M. Brouillet): M. le député.

M. Middlemiss: Oui, merci. Donc, pour établir des normes, la Commission ou le gouvernement aurait été obligé de se soumettre aux exigences de tous les gens impliqués dans ce domaine-là? C'est ça que vous me dites, là? Parce que vous avez dit...

M. Vigneault (Pierre-Paul): Non, ce sont des normes, des critères réglementaires. Elle aurait été obligée de s'y soumettre, et les différents intervenants auraient contraint la Commission à se soumettre à des critères réglementaires qui souvent n'auraient pas été adaptés à des cas particuliers.

M. Brassard: Ça enlevait la souplesse.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Ça enlève tous les éléments de souplesse.

M. Brassard: Toute flexibilité.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Et on a cherché aussi, dans la réglementation autre que celle qu'on avait dans le transport, si on avait des précédents dont on aurait pu s'inspirer pour rédiger des normes de ce type-là, puis on n'en a pas trouvé.

On a trouvé, dans la réglementation fédérale, un règlement qui était abrogé — on n'a pas pu s'en servir pour plaider notre cause devant la Cour suprême — qui disait de façon manifeste que le gouvernement canadien considérait qu'il ne devait pas donner un encadrement serré à un organisme qui fixait des tarifs pour le remboursement des droits d'auteur...

M. Brassard: Pour nous laisser une marge de manoeuvre.

M. Vigneault (Pierre-Paul): ... — oui — que c'était nécessaire de permettre à l'organisme d'avoir toute discrétion pour fixer les tarifs. Le tarif, c'est une décision qui se rapproche beaucoup du règlement. Ça a une portée générale, ça s'applique de façon impersonnelle, ça s'applique dans des régions, ça s'applique pour les camions donnés, et c'est obligatoire pour tous les transporteurs de respecter ces tarifs-là. Un règlement, normalement on ne fait pas ça. On ne fixe pas ça. On n'élabore pas un règlement dans un encadrement normatif qui est contenu dans un autre texte réglementaire.

Le Président (M. Brouillet): M. le député.

M. Middlemiss: Oui. Dans le cas du taxi, est-ce que, ça aussi, ça exige des normes? Et de quelle façon, aujourd'hui... Je ne sais pas si on va y venir tantôt, là, pour le taxi, ou bien si c'est couvert dans cet article-là aussi pour le taxi. Est-ce que je suis à la bonne place?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Ça va être couvert dans un article spécifique au taxi, mais c'est le même raisonnement. La loi sur le taxi a été construite d'une façon identique à la Loi sur les transports, c'est-à-dire qu'on avait cru que le pouvoir normatif du gouvernement n'était pas ce type de pouvoir qui attribuait une juridiction mais bien un pouvoir qui restreignait la juridiction de la Commission, et on s'était trompé. C'est ce que la Cour d'appel nous a dit.

Le Président (M. Brouillet): Alors ça va, M. le député?

M. Middlemiss: Oui, ça va, M. le Président.

Le Président (M. Brouillet): D'après ce que je peux voir, là, vous sautez d'un article à l'autre sans qu'on les adopte. On fera ça à la fin, quoi?

M. Middlemiss: Non, non. C'est qu'on était sur le 3, puis je voulais m'assurer que... On va y venir tantôt. On peut...

Le Président (M. Brouillet): Oui, mais vous n'avez adopté ni le 1 ni le 2 encore, hein?

M. Brassard: C'est parce qu'à la demande du député de Montmagny on avait...

M. Gauvin: On avait convenu de débattre tous les articles.

M. Brassard: De passer à travers les articles puis de...

Le Président (M. Brouillet): Et on les adopte après, à la suite. Ça va.

M. Middlemiss: Oui, oui, oui.

M. Gauvin: Se réserver le droit, si nécessaire, de revenir sur des articles. Vous avez compris, M. le Président? Ça avait été accepté par M. le ministre.

Le Président (M. Brouillet): Ça va. Très bien. Bien, écoutez, poursuivez, là, 4, 5, 6, comme vous voulez, là.

M. Brassard: Bien non. On veut y aller dans l'ordre, quand même. Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: On est rendu à 3, là.

Le Président (M. Brouillet): Article 4. S'il y a des choses qui vous intéressent plus que d'autres, vous avez la liberté d'y aller. Alors, sur 4, y a-t-il des choses?

M. Brassard: L'article 4, on l'abroge. Alors, si on l'abroge, c'est parce que l'obligation de se conformer aux tarifs a été déplacée dans les dispositions pénales, précisément à l'article 74.2, qui est modifié par l'article 5 du projet de loi. Alors, on retrouve la disposition semblable, mais ailleurs.

Le Président (M. Brouillet): Alors, on m'a dit qu'on vous a gâtés, tantôt. C'était le président qui lisait les articles. Je peux bien le faire, si vous voulez. Alors, on serait à 5, là?

M. Brassard: Oui.

Le Président (M. Brouillet): Article 5. L'article 74.2 de cette loi est remplacé par le suivant:

«74.2. Le transporteur qui exige ou accepte, pour des services de transport, une rémunération différente du tarif qui lui est applicable commet une infraction et est passible de l'amende prévue à l'article 74 ainsi que d'une amende supplémentaire correspondant à la différence entre

la rémunération faisant l'objet de la poursuite et le tarif applicable.»

M. Brassard: Ça regroupe dans un même article les dispositions pénales applicables aux cas d'infraction aux tarifs qu'on retrouvait à l'article 47 dont on vient de parler.

Le Président (M. Brouillet): M. le député.

• (17 heures) •

M. Middlemiss: Je ne sais pas si c'est le moment de le faire. Ce qu'on avait indiqué hier, je pense qu'il y avait 483 causes qui étaient en suspens. Je suis encore un peu pris avec le problème d'inéquité, là. C'est qu'on corrige rétroactivement. Est-ce que, en réalité, on s'arrête là parce qu'il y a une cause... c'est parce qu'on peut juste retourner cinq ans en arrière? En d'autres mots, tous les gens qui auraient dépassé cinq ans, selon le Code ou selon les lois, ne peuvent pas être exemptés de l'amende qu'ils ont payée. De quelle façon...

M. Brassard: On retrouve ça à l'article 14, mais on peut en parler tout de suite; moi, je n'ai pas d'objection. Alors, effectivement il y a 463 causes pendantes qui seront abandonnées par le Procureur général du Québec. Ces causes pendantes sont celles qui... Le délai ou la période couverte est celle qu'on peut appeler celle du vide juridique, c'est-à-dire à partir de la décision de la Cour d'appel, le 17 juillet 1997. Comme la Cour suprême a refusé d'entendre un appel au mois de mars et qu'elle a dit: Je ne veux pas vous entendre sur une décision prise par la Cour d'appel et rendue le 17 juillet, les procureurs estiment à ce moment-là que le vide juridique commence le 17 juillet. Et les causes qui ont été amorcées pendant cette période-là vont être abandonnées par le Procureur général du Québec; 463, précisément.

Le Président (M. Brouillet): Alors, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Est-ce que je comprends bien, M. le Président, qu'il y a 463 causes depuis le 17 juillet 1997? Dans ce court espace de temps, c'est 463? Combien il y en avait avant cette période? C'est depuis 1992 que la cause Raby a débuté. Aïe!

Le Président (M. Brouillet): Alors, M. le ministre.

M. Brassard: Pardon? Excusez-moi...

Le Président (M. Brouillet): Excusez, oui.

M. Brassard: ...j'étais inattentif.

Le Président (M. Brouillet): Alors, M. le député, pourriez-vous, s'il vous plaît, reprendre votre question?

M. Middlemiss: Oui. Donc, est-ce que je peux comprendre que 463 causes pendantes, c'est des causes qui ont eu lieu entre le 17 juillet 1997 et le 19 mars?

Le Président (M. Brouillet): Alors, M. le ministre.

M. Brassard: Non, ça date d'avant, mais il n'y a pas eu de prononcé avant le 17 juillet, c'est ça, alors c'est dans ce sens-là qu'elles sont pendantes. Parce que ça date d'avant le 17 juillet, mais, comme la décision d'un tribunal n'a pas été rendue avant le 17 juillet, donc elles sont pendantes au moment où on entre dans un vide juridique, c'est ça. Alors donc, c'est ce genre de causes là. Alors, ça ne veut pas dire nécessairement que les causes sont apparues à partir du 17 juillet; elles sont apparues avant, mais la décision n'ayant pas été rendue avant le 17, c'est des causes pendantes, à ce moment-là.

Le Président (M. Brouillet): Alors, M. le député.

M. Middlemiss: Combien de nouvelles causes ont...

M. Brassard: ...17 juillet?

M. Middlemiss: Du 17 juillet au 19 mars, combien il y en a? Est-ce qu'il y en a eu?

M. Brassard: Aucune.

M. Middlemiss: Donc, en d'autres mots, on a tout laissé tomber ça. Ça «veut-u» dire qu'il n'y en avait pas? On n'a appliqué rien? Même si on avait décidé d'aller en appel, on avait laissé tomber, c'était le free-for-all?

M. Brassard: À partir du 17 juillet, oui. Compte tenu de la décision de la Cour d'appel — là, je présume que c'est... — étant incertain, évidemment, sur la façon dont serait reçue la requête auprès de la Cour suprême — on ne pouvait pas savoir quelle serait la réponse à notre requête en Cour suprême; ça a été non, comme on le sait — à partir de ce moment-là, comme il y avait une incertitude quant à...

(Consultation)

M. Brassard: Là, je suis en train de me fourvoyer. On vient de me dire que...

Le Président (M. Brouillet): Alors, M. Vigneault. C'est bien Vigneault, hein?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Oui.

M. Brassard: Oui, Me Vigneault.

Le Président (M. Brouillet): Oui, très bien. Alors, M. Vigneault.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Regardez, on a déposé quelques plaintes, parce que les corps de police, les contrôleurs routiers ont continué d'appliquer la réglementation pendant la période où on était devant la Cour suprême, et ils ont fait acheminer dans les services juridiques les dossiers de plaintes. Alors, bien sûr, nous, on n'avait pas à porter de nouvelles plaintes tant qu'on n'avait pas un problème de prescription. Mais, pour éviter de faire prescrire des causes, on a déposé un certain nombre de plaintes, en nombre limité, mais on n'a plaidé aucune cause. Alors, l'information qu'on vous a donnée est partielle. On n'a plaidé aucune cause dans les causes qu'on avait, mais, pour éviter que les dossiers qu'on avait se prescrivent, au cas où la Cour suprême nous aurait donné raison, on a déposé en cour un certain nombre de dossiers supplémentaires en octobre et en février.

M. Brassard: Quand vous dites: Pour éviter que les causes se prescrivent, c'est quoi, le délai de prescription?

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est deux ans.

M. Brassard: Deux ans.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Alors, on avait des dossiers qui nous étaient acheminés dans nos bureaux par les contrôleurs routiers, qui arrivaient au terme de la prescription. Or, il a fallu prendre une décision, et, dans ces cas-là, on a inscrit les dossiers pour éviter de les voir prescrire. Mais on n'a pas poursuivi et demandé de jugement dans aucun des dossiers depuis qu'on a reçu le jugement de la Cour d'appel.

Le Président (M. Brouillet): Alors, merci, M. Vigneault. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Maintenant, la question de combien de cas... Combien est-ce qu'il y en a eu qui ont payé l'amende depuis qu'on applique la loi, là? Combien ont payé l'amende? Et ça représente combien d'argent?

M. Brassard: Depuis quand?

M. Middlemiss: Bien, les gens qui se sont fait prendre depuis que vous appliquez le...

M. Brassard: ...hausse des tarifs?

M. Middlemiss: Le 20 janvier 1982. Vous n'en avez pas?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Non.

Le Président (M. Brouillet): Alors, M. le ministre?

M. Brassard: Depuis le 20 janvier 1982, pourquoi vous...

M. Middlemiss: Bien oui, parce que c'est que la décision de la Cour d'appel dit que c'est à partir du 20 janvier 1982 que... Avant ça, bien, dans le jugement, ça dit: Depuis 1982, l'article 35 est vide de sens, puisque le règlement auquel réfère l'article 35 a été remplacé cette année-là par le Règlement sur les tarifs, les taux et les coûts, décret 148-82, 20 janvier 1982, lequel décret, tel qu'il est admis par l'intimé, ne traite pas de normes. Donc, si ce n'est pas à cette date-là, à quel moment on a commencé à trouver des gens qui contrevenaient au règlement? En quelle année? Et combien est-ce qu'il y a eu de causes? Et combien d'amendes ont été payées? Et ça veut dire combien d'argent?

Le Président (M. Brouillet): Alors, M. Vigneault.

M. Vigneault (Pierre-Paul): On n'a pas ces données-là dans nos dossiers.

M. Middlemiss: M. le Président.

Le Président (M. Brouillet): M. le député.

M. Middlemiss: Quel organisme aurait tout ça? Si vous, vous ne l'avez pas, qui aurait ça?

M. Brassard: Je ne le sais pas.

M. Gauvin: C'est sûrement... M. le Président.

Le Président (M. Brouillet): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: C'est sûrement ceux qui ont perçu l'argent des amendes, en quelque part. Ce qu'on devrait peut-être entendre, c'est: Ça serait trop difficile d'aller faire la cueillette de toutes ces données-là. Ça, ça serait peut-être vrai ou raisonnable. Et monsieur...

M. Brassard: Il faudrait faire la distinction entre les différents types d'amendes et distinguer les amendes exclusivement reliées aux tarifs. C'est toute une besogne.

M. Gauvin: Oui. Et donc, ce n'est pas ce que je vous demande à ce moment-ci, parce que...

M. Brassard: Non, non, je comprends. Je comprends que vous posiez la question: Est-ce qu'on a ces données-là? La réponse, c'est non.

M. Gauvin: Donc, vous allez comprendre que, hier, on soulevait cette situation d'injustice pour un certain nombre de Québécois et Québécoises qui ont eu une réaction, de bonne foi, dire: Probablement que nous sommes coupables au niveau des tarifs. Ils ont payé dans les délais et, aujourd'hui, ces gens-là se rendent compte qu'ils auraient peut-être pu omettre de payer s'ils avaient su, comme l'histoire le dit. Et ceux qui ont résisté, aujourd'hui, sont tout comme récompensés, et c'est ça qu'on dénonçait un peu hier.

M. Brassard: Je comprends...

Le Président (M. Brouillet): M. le ministre.

• (17 h 10) •

M. Brassard: ...mais c'est une question de nature vraiment juridique. La question qui se pose, c'est: Est-ce que l'État est tenu de rembourser les camionneurs qui ont payé l'amende prévue à l'article 74, sur plaidoyer ou à la suite d'une condamnation par un tribunal? C'est ça, la question. La réponse, c'est non, l'État n'est pas tenu.

Il faut se rappeler qu'en matière pénale le paiement de l'amende et des frais a la valeur d'un plaidoyer de culpabilité, en vertu de l'article 162 du Code de procédure pénale; si vous payez votre amende sans vous rendre devant un tribunal, ça a valeur d'un plaidoyer de culpabilité.

Dans notre système aussi, les jugements des tribunaux ont le caractère de la chose jugée, comme on dit, donc d'un jugement définitif, parce qu'il n'est plus possible d'appeler de ce jugement. Par conséquent, l'État ne peut pas être tenu de rembourser une amende, et il n'y a même pas de fondement juridique à un remboursement, même volontaire de sa part, puisque l'administration publique ne peut pas écarter l'effet d'un jugement définitif.

M. Gauvin: M. le Président.

M. Brassard: C'est la réponse de... parce que la question s'est posée, et la réponse des juristes est de cet ordre-là. Puis je dirais que ce n'est pas la première fois que ça arrive, non plus, dans l'histoire du droit.

M. Gauvin: M. le Président.

Le Président (M. Brouillet): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: M. le ministre a soulevé: dans le cas d'un jugement. Je le reconnaîtrais peut-être, mais dans le cas où le ministère public a émis une infraction dans des circonstances où il n'avait pas tous les pouvoirs d'émettre cette infraction et que le citoyen et la citoyenne québécois ont choisi de payer sans résister, il n'y a pas eu de jugement, ce sont ces cas-là que je soulève.

M. Brassard: Les juristes nous disent que ça, ça a valeur d'un plaidoyer de culpabilité. Si vous payez l'amende sans aller devant le tribunal, c'est parce que vous reconnaissez que vous êtes coupable. C'est un plaidoyer de culpabilité. Ça a la même signification, ça a la même valeur que si c'était à la suite d'un jugement d'un tribunal.

M. Gauvin: M. le ministre.

Le Président (M. Brouillet): M. le député de Montmagny-L'Islet. Excusez.

M. Brassard: Parce que ce n'est pas la première fois — là, ça arrive dans le cas des tarifs — c'est arrivé,

je dirais, assez souvent où des dispositions de loi impliquant des amendes ont pu être invalidées par des tribunaux. Donc, la question s'étant posée, la réponse, c'est celle que je viens de donner. Sinon, à ce moment-là, on se retrouve devant une situation ingérable.

Le Président (M. Brouillet): M. le député de Montmagny.

M. Gauvin: M. le Président, c'est arrivé aussi dans le cas où le ministère public avait reconnu, par une décision de la cour, qu'il y avait probablement eu erreur d'application d'une loi qui n'était pas nécessairement valide, et il y a eu remboursement. C'était aussi arrivé dans des circonstances.

Le Président (M. Brouillet): M. le ministre.

M. Brassard: Ce qu'on me dit, c'est: pas sur le plan pénal.

M. Gauvin: C'est pour ça que j'ai fait allusion au ministère public de façon générale. Si vous me dites que, sur le plan pénal, c'est une situation qui est très différente parce que le citoyen, en payant l'amende, reconnaît, c'est comme, M. le ministre, si vous me disiez que je n'ai pas un comportement très correct, mais je n'ai pas le goût d'argumenter avec vous et je fais signe que oui. Ça ne veut pas dire que vous avez raison.

J'ai comme l'impression que c'est une situation — en tout cas, ceci dit je pense qu'on l'a fait un peu hier, j'arrête aujourd'hui — d'iniquité, d'injustice envers un certain nombre de citoyens qui ont reconnu leur culpabilité.

Le Président (M. Brouillet): Alors, nous allons... Oui, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Juste éclaircir. Est-ce que la réponse, c'est que, entre le 17 juillet et le 19 mars, il n'y a pas eu de nouveaux dossiers? Il y en a eu, des nouveaux dossiers?

M. Brassard: Oui, c'est ce qu'on vient de dire.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Il y a eu des nouveaux dossiers, c'est des affaires pendantes; il n'y a pas de condamnation.

M. Middlemiss: En d'autres mots, les infractions ont eu lieu entre le 17 juillet et le 19 mars, ou c'étaient des causes qui étaient déjà là?

M. Brassard: Non, il y en a eu des nouvelles. Pour la raison invoquée par Me Vigneault, c'est qu'on ne voulait pas se retrouver avec la prescription des causes.

M. Middlemiss: Donc, il n'y en a pas eu. C'étaient tous des dossiers qui étaient déjà existants avant le

17 juillet. Après le 17 juillet, il n'y en a pas eu, de nouveaux dossiers d'ouverts, tout le monde a obéi à la loi, ils n'ont pas chargé en bas des tarifs, personne ne s'est fait prendre.

Le Président (M. Brouillet): M. Vigneault.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Je crois qu'il n'y en a pas eu. On a uniquement déposé les causes pour lesquelles il y aurait eu une prescription.

M. Middlemiss: Donc, l'urgence était à ce moment-là.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'était la question de ne pas faire prescrire notre cause en retardant à déposer la cause.

M. Brassard: Si on avait eu gain de cause devant la Cour suprême...

M. Middlemiss: C'est qu'après deux ans...

M. Brassard: C'est ça. Si on avait eu gain de cause devant la Cour suprême, à ce moment-là, ces causes-là n'auraient pas été prescrites.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Elles n'auraient pas été valides si on les avait laissées prescrire.

Le Président (M. Brouillet): Alors, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Donc, c'est qu'on présumait que la Cour suprême était pour régler le problème.

M. Brassard: Non. On présumait...

M. Middlemiss: À ce moment-là, si elle avait réglé le problème, ces gens-là paieraient tous l'amende. En d'autres mots, ça aurait été la faute de la Cour suprême et non pas la faute du gouvernement.

M. Brassard: Bien non, pas du tout. Pas du tout. On présumait avoir gain de cause devant la Cour suprême, puis ce n'était pas... On avait déjà eu gain de cause devant la Cour du Québec puis la Cour supérieure. La Cour du Québec et la Cour supérieure nous avaient donné raison. C'est la Cour d'appel qui a renversé ces jugements-là. Alors, on pouvait raisonnablement prétendre que, si la Cour suprême avait permis de nous entendre, nous avait permis de faire valoir le point de vue du Québec, peut-être qu'on se serait retrouvé avec une décision de la Cour suprême semblable à celle de la Cour supérieure ou de la Cour du Québec.

Le Président (M. Brouillet): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Donc, M. le Président, on aurait pu vivre une période de deux ans en attendant que

la Cour suprême... Si elle avait décidé de prendre la cause en délibéré, on aurait pu attendre deux ans. Donc, pendant cette période-là de deux ans, est-ce qu'on aurait ouvert de nouveaux dossiers ou est-ce qu'on aurait continué à s'assurer de ne pas perdre les causes par prescription? Donc, ça aurait été une période un peu plus longue. Est-ce qu'on aurait procédé de la même façon qu'on a procédé entre le 17 juillet et le 19 mars: pas de nouveaux dossiers?

Le Président (M. Brouillet): M. le ministre.

M. Brassard: Oui.

Le Président (M. Brouillet): M. Vigneault.

M. Vigneault (Pierre-Paul): On aurait uniquement déposé des dossiers pour lesquels on aurait eu des prescriptions. On n'aurait pas plaidé devant les tribunaux une cause qui était devant la Cour suprême. On n'aurait pas plaidé la cause.

M. Middlemiss: Mais il n'y aurait pas eu de nouveaux dossiers. C'est ça que je dis, là.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Bien, des nouveaux dossiers pour ne pas perdre nos prescriptions, pour ne pas laisser prescrire le dossier. On dépose notre plainte en cour, mais on ne la plaide pas.

M. Middlemiss: S'il n'y avait pas eu de... M. le Président.

Le Président (M. Brouillet): Oui, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Si je comprends bien, il n'y a pas eu de nouvelles infractions après le 17 juillet. Et, si la cour avait pris ça en délibéré puis que ça avait pris deux ans, je présume que, si on avait utilisé la même façon, si on avait procédé de la même façon, il n'y aurait pas eu de nouvelles infractions. On se serait occupé des dossiers qui existaient pour ne pas les perdre en prescription, mais il n'y aurait pas nécessairement eu de nouvelles infractions pendant cette période-là.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Infractions constatées.

M. Middlemiss: Constatées. D'infractions.

Le Président (M. Brouillet): Alors, M. Vigneault.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Non, les infractions ont continué de se constater et les dossiers ont continué d'être transmis à notre Direction d'affaires juridiques. Maintenant, lorsque le dossier n'était pas sur le point de se prescrire, il n'y avait pas urgence à déposer un dossier devant les tribunaux, donc on n'aurait pas à plaider dans l'immédiat. Si la cause se prescrivait, là on déposait le dossier pour éviter la prescription.

Le Président (M. Brouillet): Alors, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Donc, ma question: Combien d'infractions ont été constatées entre le 17 juillet et le 19 mars, nouvelles infractions?

M. Brassard: Nouvelles infractions? Est-ce qu'on a ça?

Une voix: ...

M. Brassard: C'est possible de le trouver, là, mais on ne l'a pas.

Le Président (M. Brouillet): Est-ce qu'on peut peut-être poursuivre et y revenir d'ici la fin, quand on l'aura trouvé, si jamais on peut le retrouver dans quelques instants?

M. Middlemiss: Oui, oui.

• (17 h 20) •

M. Brassard: Bien, d'ici, la fin, je ne le sais pas, là, mais c'est une question qui mérite certaines recherches.

M. Gauvin: M. le Président, vous allez comprendre — c'est peut-être une question qui paraît de trop à ce moment-ci — qu'il est important de voir si la directive du ministère vers les agents et contrôleurs routiers, s'il y a eu relâche. Il peut y avoir eu quelques infractions, mais on peut aussi considérer qu'il y a eu relâche.

M. Brassard: Il n'y a pas eu de directive en ce sens.

M. Gauvin: Il n'y a pas eu de directive dans ce sens-là?

M. Brassard: Non.

M. Gauvin: Est-ce que, depuis le 19 mars, depuis les dernières deux ou trois semaines, il y a eu des directives émises dans ce sens-là?

M. Brassard: Non, il n'y a pas eu de directives formelles, mais c'est clair qu'à partir du 19 mars...

M. Gauvin: Non. Bien, c'est récent, oui.

M. Brassard: ...on se retrouve devant le vide juridique. Alors, j'imagine qu'il n'y a pas eu, sans doute, beaucoup d'interventions de la part des contrôleurs routiers en matière de tarifs, sachant ce qui en est.

Le Président (M. Brouillet): Très bien. Alors, nous allons aborder l'article 6. Je vais vous le lire.

6. L'article 42 de la Loi sur le transport par taxi est modifié:

1° par le remplacement du premier alinéa par les alinéas suivants:

«42. La Commission fixe, par règlement, des tarifs en matière de services de transport privé par taxi, tarifs qui peuvent varier d'un territoire à l'autre. Les tarifs de la Commission ne s'appliquent pas sur le territoire d'une autorité régionale lorsque cette dernière a elle-même fixé des tarifs en application de l'article 62.

«Le gouvernement a la faculté de restreindre les pouvoirs de tarification de la Commission.»;

2° par le remplacement, dans le dernier alinéa, du mot «deuxième» par le mot «troisième».

Alors, voici l'article 6.

M. Brassard: Bon. Bien, c'est ce dont on parlait tout à l'heure. La Loi sur le transport par taxi n'a pas été... enfin, les dispositions de cette loi n'ont pas été invalidées par la décision du tribunal; c'est la Loi sur les transports. Et c'est évident, comme les dispositions de cette loi sont, à toutes fins pratiques, similaires à celles qu'on retrouvait dans la Loi sur les transports en matière de tarification, il nous est apparu essentiel, je dirais, qu'on fasse disparaître le risque de se retrouver dans une situation semblable avec les tarifs de taxi. Donc, on attribue de façon précise, en matière de transport par taxi, des pouvoirs semblables à ceux prévus en matière de transport, du vrac en particulier.

Le Président (M. Brouillet): Alors, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Donc, ça, ça s'applique spécifiquement au taxi. Est-ce qu'on peut conclure que depuis le 17 juillet la Commission ne pouvait changer ou augmenter les tarifs des taxis? Est-ce qu'on en était à ce point-là, qu'on croyait tellement qu'il y avait un parallèle entre la loi pour les taxis et la loi sur la tarification pour les camions en vrac que la Commission n'était pas habilitée ou hésitait à accorder des augmentations ou à changer les tarifs?

Le Président (M. Brouillet): M. le ministre.

M. Brassard: Bien, oui. Oui, parce que le jugement de la Cour suprême puis l'annonce, aussi, du projet de loi n° 416 ont eu un effet retardateur, je dirais, sur l'issue de cette cause, parce qu'elle est assez avancée. Je pense que toute la procédure est pas mal complétée. La Commission était sur le point de rendre une décision quant aux tarifs de taxi. Il nous est apparu qu'il n'était pas de mise de procéder dans une affaire où la sécurité juridique était mise en doute.

Donc, il y avait une incertitude juridique, même s'il n'y a pas de jugement d'un tribunal sur ces dispositions-là de la Loi sur le transport par taxi. Donc, elle n'est pas attaquée, elle n'est pas contestée, mais, manifestement, comme les dispositions sont semblables à la Loi sur les transports, l'analyse qu'on en fait, c'est qu'on se retrouve devant une situation d'insécurité juridique ou d'incertitude

juridique. Il convient de faire disparaître cette insécurité, cette incertitude juridique. Et c'est l'explication, c'est la raison de ces changements à la Loi sur le transport par taxi, et c'est pour cette raison que la Commission des transports retarde, d'une certaine façon, sa décision quant aux tarifs sur les taxis.

Le Président (M. Brouillet): Alors, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. M. le Président, est-ce que je peux comprendre de la réponse du ministre que, dans l'éventualité que la Cour suprême aurait décidé d'entendre cette cause, ça veut dire que les taxis auraient été obligés d'attendre que la décision de la Cour suprême soit rendue avant que ces gens-là puissent toucher une augmentation de tarifs? Toutefois, l'autre critère, aussi, c'est le 1 % de la taxe de vente qui est en vigueur depuis le 1er janvier. Donc, à ce moment-là, est-ce qu'on aurait décrété l'urgence de passer un projet de loi pour l'industrie du taxi?

Le Président (M. Brouillet): M. le ministre.

M. Brassard: Non. Si la Cour suprême avait accepté de nous entendre, là, la procédure judiciaire devant la Cour suprême se serait enclenchée. À ce moment-là, les règles sont telles que la loi s'applique telle qu'elle est. Alors, on aurait procédé de la même façon que pour le vrac, on aurait continué. La Commission aurait pris une décision sur les taxis, aurait rendu sa décision si la requête avait été acceptée devant la Cour suprême.

Comme ce n'est pas le cas, comme ça nous oblige à modifier la Loi sur les transports, sur le transport, il nous apparaît, de toute évidence, qu'il faut aussi faire de même pour la Loi sur le transport par taxi et ne pas attendre que quelqu'un, quelque part, décide d'entreprendre une contestation devant les tribunaux, s'appuyant sur les mêmes motifs que ceux qui ont contesté la Loi sur les transports quant aux tarifs du vrac. Je ne pense pas que ça soit pertinent et sage d'accepter qu'il y ait une sorte d'insécurité juridique qui persiste concernant le taxi, compte tenu des décisions des tribunaux. Il vaut mieux prévenir dans ce cas-là puis corriger la loi maintenant.

Le Président (M. Brouillet): Alors, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. En d'autres mots, on était prêt à prendre le risque pendant que la Cour suprême aurait délibéré sur la décision de la Cour d'appel. Et, dans l'éventualité où la Cour suprême aurait été d'accord avec la Cour d'appel, à ce moment-là, est-ce que le geste qu'on aurait posé aurait été sujet aussi à être contesté, dans ce contexte-là? Donc, à ce moment-là, on n'a pas jugé à propos qu'il serait aussi important de soit attendre pour ne pas que ça soit... ou assez important pour faire quelque chose pour s'assurer que, si on changeait la tarification pour le taxi, ce serait solide et que personne ne pourrait le contester.

Il me semble que c'est à peu près ça, l'objectif. Si on sait qu'il va y avoir une période de temps, là, surtout sachant que la Cour d'appel avait pris cette décision-là, on se dit deux choses: Si on le fait, on va le faire pour qu'on ne puisse pas le contester, ou bien on ne le fait pas si on a une crainte qu'elle soit contestée. Donc, on n'avait pas étudié dans ce sens-là ou c'est juste le hasard qui a permis que le changement de tarifs pour le taxi soit arrivé à peu près au même temps que la décision de la Cour suprême de ne pas entendre la cause?

Le Président (M. Brouillet): M. le ministre
• (17 h 30) •

M. Brassard: On savait que les dispositions de la Loi sur le transport par taxi concernant la tarification étaient rédigées de la même façon que les dispositions semblables à la Loi sur les transports. On le savait, mais il faut attendre la fin du processus judiciaire. C'est ça, la règle en cette matière comme en d'autres. Quand il y a des lois ou des parties de loi qui sont contestées devant les tribunaux, on ne change pas la loi en cours de procédure, on attend que tout soit complété jusqu'à l'appel en Cour suprême, si telle est la volonté d'une des parties, avant d'entreprendre des modifications législatives. C'est toujours ce que l'Assemblée nationale fait. Je n'ai jamais vu, moi, en tout cas, l'Assemblée nationale apporter des modifications à une loi qui était contestée devant les tribunaux avant que le processus judiciaire soit complété.

Il y a toujours une décision à prendre. À un moment donné, on est allé devant la Cour du Québec, on a eu gain de cause. L'autre partie est allée devant la Cour supérieure, on a eu gain de cause. L'autre partie est allée en Cour d'appel, et là on a perdu. Alors, la décision à prendre, c'est: Est-ce qu'on arrête là ou on fait une demande à la Cour suprême pour que cette dernière nous entende? C'est ce qu'on a décidé. Mais, avant d'arriver devant l'Assemblée nationale puis dire: Voici, on veut amender la loi — une loi qui est contestée devant les tribunaux — il faut que le processus judiciaire soit terminé.

Le Président (M. Brouillet): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Si je comprends bien l'explication du ministre, M. le Président, c'est que la Commission aurait pu établir des nouveaux tarifs pour le camionnage en vrac, la Commission aurait pu procéder à établir, accepter des tarifs, mais...

M. Brassard: En vertu des décisions quant aux tarifs sur le taxi.

M. Middlemiss: ...pour le camionnage en vrac, même si, en Cour d'appel, on attendait, la Commission aurait osé procéder à accepter, établir une nouvelle tarification, sachant fort bien que la Cour d'appel a dit qu'ils n'avaient pas nécessairement les normes et les choses. Donc, on aurait pu faire ça, on l'aurait fait quand même? On n'aurait pas...

M. Brassard: Oui, parce qu'on prétendait avoir raison, on prétendait que la Commission avait le pouvoir d'imposer des tarifs. On est allé devant trois instances judiciaires, c'est parce qu'on était convaincu que la Commission avait ce pouvoir. Bon, il s'est avéré que notre point de vue n'a finalement pas été reconnu par le tribunal, par la Cour d'appel, alors il faut accepter la décision de la Cour d'appel, et c'est ce qui explique le projet de loi n° 416.

Mais, entre temps, pendant le temps où une loi est contestée, la règle de droit, c'est que cette loi continue de s'appliquer. C'est ça, la règle: pendant qu'elle est contestée... Et, tant que le processus judiciaire n'est pas complété, la loi s'applique, la loi est présumée valide et elle s'applique. Alors donc, la Commission aurait continué de fixer les tarifs, aussi bien en vrac que pour ce qui concerne le taxi, puisque c'est une règle fondamentale de droit qu'une loi qui est contestée devant les tribunaux ne devient pas invalide; elle continue d'être valide, elle continue de s'appliquer. C'est ce qui est arrivé.

Le Président (M. Brouillet): Alors, est-ce qu'on passe à l'article 7? M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Est-ce que c'est la même situation, M. le ministre, dans le secteur du transport par autobus — je pense qu'hier, si je me rappelle, on en avait parlé mais brièvement? Même situation pour le transport par autobus? Est-ce que c'est touché?

M. Brassard: Le transport par autobus, c'est simplement des dépôts de tarifs devant la Commission. Ce n'est pas la Commission qui tranche, c'est les parties qui s'entendent sur des tarifs et elles déposent à la Commission.

M. Gauvin: Correct. Merci.

Le Président (M. Brouillet): Merci, M. le député de Montmagny-L'Islet. Alors, je vais vous présenter l'article 7. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 42.1, de l'article suivant:

«42.2. Les projets de règlement pris en vertu de l'article 42 ne sont pas soumis à l'obligation de publication prévue à l'article 8 de la Loi sur les règlements.

«La fixation des tarifs est cependant soumise à une consultation préalable. À cette fin, un avis est publié dans un quotidien invitant les intéressés à présenter leurs observations.» Alors, voilà l'article 7.

M. Brassard: C'est exactement les mêmes dispositions, le même libellé dont on a parlé tantôt pour la Loi sur les transports. C'est la même chose, exactement la même chose.

Le Président (M. Brouillet): Il n'y a pas d'autres questions? Alors, l'article 8: L'article 45 de cette loi est abrogé. Vous n'avez pas d'objection? M. le ministre.

M. Brassard: Ça aussi, c'est la même chose. C'est qu'on va le retrouver dans les dispositions pénales, à l'article 70.1.1. On fait la même chose qu'on a faite avec la Loi sur les transports.

Le Président (M. Brouillet): Oui? Alors, pas d'autres questions? L'article 9: L'article 60 de cette loi est modifié:

1° par la suppression du paragraphe 14.1° du premier alinéa;

2° par le remplacement du paragraphe 23° du premier alinéa par le paragraphe suivant:

«23° prescrire l'obligation d'afficher dans le taxi les tarifs en vigueur pour un transport privé.»

Alors, fin de l'article 9. M. le ministre.

M. Brassard: Les pouvoirs du gouvernement en matière de tarifs ont été, comme on le sait, déplacés au deuxième alinéa de l'article 42 par l'article 6 du projet de loi, qui permet au gouvernement de restreindre les pouvoirs de tarification de la Commission. Ça vaut aussi pour la Loi sur le transport par taxi.

Le Président (M. Brouillet): Alors, pas de question? L'article 10: L'article 68 de cette loi est modifié:

1° par la suppression du paragraphe 3° du premier alinéa;

2° par la suppression du deuxième alinéa. M. le ministre.

M. Brassard: Les pouvoirs de la Commission ont été déplacés à l'article 42, comme on a pu le voir tantôt à l'article 6 du projet de loi n° 416. Donc, comme on les retrouve là, c'est ce qui entraîne la suppression de ces dispositions.

Le Président (M. Brouillet): Alors, pas de question à l'article 10? Donc, l'article 11: L'article 70 de cette loi est modifié par la suppression, dans la deuxième ligne, de la référence aux articles 42, 45 et 46.

M. Brassard: Concordance pour regrouper toutes les dispositions pénales concernant les tarifs sous un même article, soit l'article 74.1.1.

Le Président (M. Brouillet): Alors, pas de question? L'article 12: Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 70.1, de l'article suivant:

«70.1.1. Sous réserve du troisième alinéa de l'article 42, le transporteur qui exige, pour des services de transport privé par taxi, une rémunération différente du tarif fixé par la Commission commet une infraction et est passible d'une amende de 75 \$ à 1 400 \$.» M. le ministre.

M. Brassard: Alors, c'est ça. On regroupe sous un même article toutes les dispositions pénales qui concernent les tarifs de taxi, comme on l'a fait dans la Loi sur les transports.

M. Gauvin: M. le Président.

Le Président (M. Brouillet): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Est-ce que les taux de l'amende, les montants de l'amende sont modifiés dans cette loi, ou c'est reporté?

M. Brassard: Non, ce sont les mêmes. Ce sont les mêmes.

Le Président (M. Brouillet): L'article 13: L'expression «taux et tarifs» est remplacée par le mot «tarifs»:

1° dans l'article 3 et dans l'intitulé de la sous-section 4 de la section V de la Loi sur les transports;
2°...

M. Brassard: Ha, ha, ha! On peut vous dispenser de lire. C'est une concordance pour assurer l'uniformité de la terminologie.

Le Président (M. Brouillet): Alors, si vous l'avez tous lu avant, très bien, on peut s'en dispenser. Vous voyez tous qu'il y a concordance, hein? Alors, M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Juste faire préciser. Est-ce que l'expression «taux» est carrément retirée ou si on la retrouve...

M. Brassard: Oui.

M. Gauvin: Est-ce que les taux déposés en matière de transport en vrac, par exemple, quand c'est à l'heure — 48,50 \$ de l'heure — ce n'est pas plutôt un taux qu'un tarif?

M. Brassard: C'est un tarif.

M. Gauvin: Est-ce que c'est une nouvelle définition ou si ça a toujours été comme ça?

Le Président (M. Brouillet): M. Vigneault.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Ça a toujours été comme ça, parce que les tarifs regroupent les taux et les conditions dans lesquelles les taux s'appliquent.

Le Président (M. Brouillet): Merci. Alors, nous en sommes à l'article 14. Vaut-il la peine de le lire?

M. Brassard: Non, on en a discuté, tout à l'heure. Oui, tout à fait.

Le Président (M. Brouillet): M. le ministre. Ça va? Alors, M. le ministre.

● (17 h 40) ●

M. Brassard: C'est parce que c'est ce dont on a discuté tantôt, quand j'ai mentionné que ça se retrouvait à l'article 14. C'est toute la question, évidemment, de la rétroactivité, c'est la clause rétroactive. Je sais qu'il y a un désaccord entre nous là-dessus, mais c'est cette clause-là.

Le Président (M. Brouillet): Alors, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Lorsqu'on dit: «Sont validés les tarifs fixés par la Commission», lesquels tarifs? Ceux qui existaient en 1997 ou ceux... Lesquels tarifs? «C'est-à-dire les derniers?»

M. Brassard: Tous les tarifs en vigueur à ce moment-là. Tous les tarifs en vigueur.

M. Middlemiss: À ce moment-là.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: On ne retourne pas nécessairement à d'autres moments. Donc, c'est les derniers tarifs acceptés en 1997, c'est à ceux-là qu'on retourne.

M. Brassard: Oui.

Le Président (M. Brouillet): Alors, très bien. Nous sommes maintenant à l'article 15: «La présente loi entre en vigueur le (indiquer ici la date de la sanction de la présente loi).»

Alors, ça va. Nous allons, s'il n'y a pas d'autres questions sur l'ensemble du projet de loi, proposer l'ensemble des articles pour adoption. L'article 1 est-il adopté?

M. Brassard: Adopté.

M. Middlemiss: Oui, adopté.

Le Président (M. Brouillet): Adopté. L'article 2?

M. Brassard: Adopté.

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Brouillet): Adopté. L'article 3?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Brouillet): Adopté. L'article 4?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Brouillet): Adopté. L'article 5?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Brouillet): L'article 6? Adopté.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Brouillet): L'article 7? Adopté. L'article 8? Adopté. L'article 9? Adopté. L'article 10? Adopté. L'article 11? Adopté. L'article 12? Adopté. L'article 13? Adopté.

M. Gauvin: L'article 14...

Le Président (M. Brouillet): L'article 14?

M. Gauvin: Voulez-vous me donner une minute, s'il vous plaît?

Le Président (M. Brouillet): M. le député de Montmagny-L'Islet. Alors, nous allons avoir une petite pause momentanée.

M. Middlemiss: M. le Président, sur...

Le Président (M. Brouillet): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: C'est sur le... Tu sais, on a des... concernant l'article 14, sur le fait qu'il y aura des gens qui vont être obligés de payer quand même. Il y a ceux qui ont payé l'amende. Ils l'ont payée puis ils ne seront pas rémunérés. Les autres, on va les pardonner de tout ça. On a des réserves là-dessus, et, dans ce contexte-là, ça serait sur division. Mais c'est seulement l'article 14, et pour les raisons qu'on vous donne présentement, parce qu'on trouve que c'est deux poids, deux mesures. Ceux qui ont été des bons citoyens et qui ont dit: J'ai contrevenu à une loi, qui semblaient trouver qu'elle était une loi acceptée, ont payé de bonne foi. Ceux qui l'ont contestée ont eu raison et, eux, on les récompense. Donc, dans ce contexte-là, ça serait sur division.

Le Président (M. Brouillet): Alors, l'article 14 est adopté sur division. L'article 15? Adopté. Le titre du projet de loi est-il adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Brouillet): Adopté. Alors, ceci met fin aux travaux de la commission. Je remercie tous ceux et celles qui y ont participé et, afin de permettre à l'Assemblée de poursuivre sa séance, j'inviterais tous ceux qui ont à se retirer à le faire, s'il vous plaît, immédiatement. Je vous remercie.

(Suspension de la séance à 17 h 44)

(Reprise à 17 h 45)

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, j'inviterais M. le député de Taschereau à présenter le rapport de la commission plénière, s'il vous plaît.

M. Gauvin (président de la commission plénière): M. le Président, j'ai l'honneur de faire rapport que la commission plénière a étudié en détail le projet de loi n° 416, Loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi sur le transport par taxi, et qu'elle l'a adopté.

Mise aux voix du rapport de la commission

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie. Ce rapport est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Adopté. M. le leader du gouvernement.

M. Brassard: M. le Président, je sollicite le consentement de cette Chambre pour déroger à l'article 230 et pouvoir ainsi passer immédiatement à l'adoption de ce projet de loi.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Est-ce qu'il y a consentement? Alors, il n'y a pas consentement. Alors, M. le leader du gouvernement.

M. Brassard: ...d'ajourner nos travaux au mardi, 10 heures, le 21 avril 1998.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, oui, nous allons ajourner nos travaux au mardi 21 avril — c'est bien le 21 avril? — ...

M. Brassard: Le 21 avril.

Le Vice-Président (M. Brouillet): ...à 10 heures.

(Fin de la séance à 17 h 46)