



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de l'Assemblée

Le mardi 28 novembre 2000 — N° 143

**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 mardi 28 novembre 2000

Table des matières

Présence de l'ambassadeur de la République argentine, M. César Mayoral	8153
Affaires courantes	8153
Dépôt de documents	8153
Rapport annuel de Sidbec	8153
Dépôt de rapports de commissions	8153
Élection du vice-président de la commission de l'éducation	8153
Étude détaillée du projet de loi n° 146 — Loi modifiant la Loi sur les élections scolaires et la Loi électorale	8153
Élection de la vice-présidente de la commission de l'administration publique	8153
Dépôt de pétitions	8153
Augmenter le financement du transport en commun	8153
Questions et réponses orales	8154
Conséquences de l'opposition aux fusions municipales sur le résultat de l'élection fédérale	
M. Jean J. Charest	8154
M. Lucien Bouchard	8154
M. Jean J. Charest	8155
M. Lucien Bouchard	8155
M. Jean J. Charest	8155
M. Lucien Bouchard	8156
Exercice du pouvoir municipal proposé par le projet de loi portant réforme de l'organisation territoriale municipale	
M. Roch Cholette	8156
Mme Louise Harel	8156
M. François Ouimet	8156
Mme Louise Harel	8156
M. François Ouimet	8157
Mme Louise Harel	8157
Transfert de la facturation et de la perception des taxes scolaires aux municipalités	
M. Yvon Marcoux	8157
Mme Louise Harel	8157
M. Yvon Marcoux	8157
M. François Legault	8157
Effets des fusions de municipalités sur la péréquation en Gaspésie	
Mme Nathalie Normandeau	8158
Mme Louise Harel	8158
Mme Nathalie Normandeau	8158
Mme Louise Harel	8158
Signature d'ententes avec d'autres pays relativement à l'adoption internationale	
M. Benoît Laprise	8158
M. Gilles Baril	8159
Conflit de travail impliquant les chargés de cours à l'Université du Québec à Trois-Rivières	
M. Jacques Chagnon	8159
M. François Legault	8159
M. Jacques Chagnon	8159
M. François Legault	8160
M. Jacques Chagnon	8160
M. François Legault	8160
Financement de Médiat-Muse dans le cadre d'une exposition sur le bois	
Mme Line Beauchamp	8160
Mme Agnès Maltais	8160
Mme Line Beauchamp	8160
Mme Agnès Maltais	8160
Mme Line Beauchamp	8161
Mme Agnès Maltais	8161

Table des matières (suite)

Normes de sécurité lors de travaux d'enlèvement de l'amiante dans les édifices publics	8161
M. Yvon Vallières	8161
Mme Diane Lemieux	8161
M. Yvon Vallières	8161
Mme Diane Lemieux	8162
M. Yvon Vallières	8162
Mme Diane Lemieux	8162
Accès à un centre d'hébergement pour femmes sans abri sur la Rive-Sud de Montréal	8162
Mme Michèle Lamquin-Éthier	8162
Mme Linda Goupil	8162
Mme Michèle Lamquin-Éthier	8162
Mme Linda Goupil	8162
M. Gilles Baril	8163
Mme Michèle Lamquin-Éthier	8163
M. Gilles Baril	8163
Avis touchant les travaux des commissions	8163
Affaires du jour	8164
Projet de loi n° 102 — Loi modifiant la Loi sur les régimes complémentaires de retraite et d'autres dispositions législatives (<i>titre modifié</i>)	
Reprise du débat sur l'adoption	8164
M. Henri-François Gauthrin (suite)	8164
Mme Diane Leblanc	8165
Mme Fatima Houda-Pepin	8167
M. André Boisclair (réplique)	8168
Vote reporté	8171
Projet de loi n° 152 — Loi modifiant la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune et la Loi sur les droits de chasse et de pêche dans les territoires de la Baie James et du Nouveau-Québec	
Prise en considération du rapport de la commission qui en a fait l'étude détaillée	8171
M. David Whissell	8172
M. Guy Chevette	8173
Mise aux voix du rapport	8173
Projet de loi n° 164 — Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport	
Adoption du principe	8174
M. Guy Chevette	8174
M. Bernard Brodeur	8176
M. Jean-Sébastien Lamoureux	8179
M. Norman MacMillan	8180
Document déposé	8182
M. André Pelletier	8182
M. Geoffrey Kelley	8184
Mme Line Beauchamp	8187
M. Jean-Claude Gobé	8189
M. Henri-François Gauthrin	8192
Mme Monique Jérôme-Forget	8194
Mme Fatima Houda-Pepin	8196
M. Guy Chevette (réplique)	8198
Mise aux voix	8198
Renvoi à la commission des transports et de l'environnement	8198
Projet de loi n° 163 — Loi concernant les services de transport par taxi	
Adoption du principe	8199
M. Guy Chevette	8199
M. Bernard Brodeur	8203
M. Thomas J. Mulcair	8211
M. André Pelletier	8214
M. Jacques Chagnon	8215
M. Henri-François Gauthrin	8218
Ajournement	8220

Le mardi 28 novembre 2000

(Quatorze heures quatre minutes)

Le Président: Alors, Mmes, MM, les députés, nous allons nous recueillir d'abord un moment. Bien. Veuillez vous asseoir.

Présence de l'ambassadeur de la République argentine, M. César Mayoral

Avant d'aborder les affaires courantes, j'ai le plaisir de souligner la présence dans les tribunes de l'ambassadeur de la République argentine. Son Excellence M. César Mayoral.

Affaires courantes

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

Dépôt de documents

Au dépôt de documents, M. le vice-premier ministre et ministre d'État à l'Économie et aux Finances.

Rapport annuel de Sidbec

M. Landry: M. le Président, je dépose le rapport annuel 1999 de Sidbec.

Le Président: Bien. Alors, ce document sur Sidbec est déposé.

Dépôt de rapports de commissions

Au dépôt de rapports de commissions, Mme la présidente de la commission de l'éducation et députée de Mégantic-Compton.

Élection du vice-président de la commission de l'éducation

Mme Bélanger: Merci, M. le Président. J'ai l'honneur de déposer le rapport de la commission de l'éducation qui a siégé le 23 novembre 2000 afin de procéder à l'élection du vice-président de la commission.

Étude détaillée du projet de loi n° 146

J'ai aussi l'honneur de déposer le rapport de la commission de l'éducation qui a siégé le 23 novembre 2000 afin de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 146. Loi modifiant la Loi sur les élections scolaires et la Loi électorale. La commission a adopté le projet de loi.

Le Président: Alors, les deux rapports de la commission de l'éducation sont déposés.

Maintenant, M. le président de la commission de l'administration publique et député de Jacques-Cartier.

Élection de la vice-présidente de la commission de l'administration publique

M. Kelley: Merci beaucoup, M. le Président. J'ai l'honneur de déposer le rapport de la commission de l'administration publique qui a siégé le 23 novembre 2000 afin de procéder à l'élection de la vice-présidente de la commission.

Le Président: Alors, ce rapport de commission est également déposé.

Dépôt de pétitions

Au dépôt de pétitions maintenant, M. le député de LaFontaine.

Augmenter le financement du transport en commun

M. Gobé: M. le Président, je voudrais déposer l'extrait d'une pétition signée par 20 000 pétitionnaires du Regroupement pour le développement urbain, rural et villageois viable. La liste des organismes membres de cette coalition pour la défense du transport en commun de la région de Montréal est constituée de: ACEF de l'est, Action Centre-Ville, Action travail des femmes du Québec inc., Association générale des étudiants du secteur sciences humaines de l'UQAM, Centre d'écologie urbaine, CMT-FTQ, Coalition étudiante pour le transport en commun, Conseil central de la Montérégie, Conseil central de Lanaudière, Conseil central des Laurentides, Conseil central du Montréal métropolitain, Conseil régional de l'environnement de la Montérégie, Conseil régional de l'environnement de Lanaudière, Conseil régional de l'environnement de Laval, Conseil régional de l'environnement de Montréal, Conseil régional de l'environnement des Laurentides, diocèse de Montréal, ENJEU, Environnement Jeunesse, Équiterre, Fédération des associations étudiantes des campus de l'Université de Montréal, Fédération des familles monoparentales et recomposées du Québec, le FECHIM, Fédération des employées et employés des services publics, le GRAMÉ, GRIP Québec, UQAM, Monde à bicyclette, Mouvement au Courant, Option consommateurs, RCM, Syndicat des chauffeurs de la STL, Syndicat du transport de Montréal, entretien, CSN, Table des groupes de femmes de Montréal, Transport 2000 Québec inc., TROVEP Montréal, Union québécoise pour la conservation de la nature, Vélo Québec et enfin Vivre en ville, M. le Président. Et

«Les faits invoqués sont les suivants...»

Le Président: M. le député de LaFontaine, je pense qu'on aurait besoin d'un consentement, néanmoins.

M. Gobé: ...

Le Président: Est-ce qu'il y a consentement?

Des voix: ...

Le Président: Je pense qu'il y a consentement pour le dépôt de cette pétition qui est présentée par les organismes qui ont été identifiés par notre collègue de LaFontaine.

M. Gobé: M. le Président, c'est que je voulais énumérer les organismes afin de demander le consentement, mais je savais déjà que le leader du gouvernement me l'avait accordé. Sinon, il m'aurait déjà arrêté, je crois. Alors, M. le Président,

«Les faits invoqués sont les suivants:

«Considérant que, depuis 1991, le financement annuel du gouvernement du Québec au transport en commun a diminué de plus de 100 millions de dollars;

«Que ces baisses de revenus ont occasionné des hausses de tarifs et une diminution de la qualité du service;

«Que le transport en commun est un service essentiel, notamment pour 50 % des Québécois et Québécoises qui ne possèdent pas de voiture;

«Que le transport en commun constitue la pierre angulaire de la solution à plusieurs problèmes environnementaux comme les changements climatiques et la pollution de l'air;

«L'intervention réclamée se résume ainsi:

«Nous, soussignés — dont la liste que j'ai nommée auparavant — demandons au gouvernement du Québec d'augmenter le financement annuel au fonctionnement du transport en commun de 100 millions de dollars dès 2001-2002 et de s'assurer que les municipalités maintiennent leur niveau de contribution afin d'augmenter le financement global.»

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

● (14 h 10) ●

Le Président: Bien. Alors, cette pétition est déposée.

Questions et réponses orales

Alors, nous allons maintenant immédiatement aborder aujourd'hui la période de questions et de réponses orales, puisqu'il n'y a pas d'interventions portant sur une violation de droit ou de privilège.

Alors, je vais reconnaître, évidemment, comme première question principale, le chef de l'opposition officielle.

Conséquences de l'opposition aux fusions municipales sur le résultat de l'élection fédérale

M. Jean J. Charest

M. Charest: Merci, M. le Président. Le 19 octobre dernier, à l'Assemblée nationale, lorsqu'on a demandé au premier ministre s'il allait déposer les études qu'il avait en sa possession au sujet des fusions forcées, il nous a répondu qu'il le ferait au moment où les décisions seraient prises. Or, depuis ce temps-là, bien, on a eu le dépôt du projet de loi n° 170. Pourtant, le premier ministre refuse toujours de déposer les études en question.

Par la suite, M. le Président, le gouvernement a continué à faire preuve d'obstination, refusant d'écouter les principaux intervenants dans ce dossier-là. C'est tellement vrai qu'il refuse même de suivre les recommandations de ses mandataires, M. Bernard, M. Grégoire, M. Lapointe. Il refuse d'écouter les experts, M. le Président, qui, de tous les domaines, dénoncent les fusions forcées. Il refuse d'écouter les comités de citoyens. En commission parlementaire, il impose des restrictions et empêche des gens de venir se faire entendre devant la commission parlementaire. Et pourtant, le projet de loi n° 170 est un nouveau projet de loi qui regroupe des fusions forcées dans plusieurs régions du Québec.

M. le Président, hier, lors de l'élection fédérale, ça a été l'occasion pour la population du Québec, pour les citoyens dans certaines régions, certaines régions visées, de s'exprimer sur cette question des fusions. Cela a été reconnu, entre autres, par les candidats défaits du Bloc québécois.

J'aimerais donc demander aujourd'hui au premier ministre s'il a reçu ce message, s'il l'a entendu, s'il est prêt à respecter et à accepter ce message lancé par des citoyens du Québec qui ne demandent rien d'autre que d'être écoutés par ce gouvernement et de pouvoir eux aussi se prononcer sur l'avenir de leur communauté.

Le premier ministre a une occasion en or aujourd'hui, M. le Président, de travailler constructivement avec ces communautés afin qu'on puisse leur donner le droit de décider justement de l'avenir des villes dans lesquelles ils choisissent de vivre.

Des voix: Bravo!

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lucien Bouchard

M. Bouchard: M. le Président, d'abord, je voudrais, au nom de mon gouvernement et du parti ministériel, féliciter tous les candidats et toutes les candidates qui ont participé à l'élection fédérale d'hier. Je voudrais en particulier féliciter M. Jean Chrétien de sa réélection comme premier ministre du Canada, de même que les chefs de parti qui ont été réélus.

On va me permettre de saluer en particulier la performance durant cette campagne du chef du Bloc québécois. Je pense que tout le monde a pu observer qu'il a fait une campagne absolument remarquable et je voudrais joindre ma voix à ceux qui l'ont appréciée comme telle. D'autant plus que le Bloc québécois a accru, hier, de 2 % l'appui qu'il a obtenu des Québécois par rapport à l'élection en 1997.

J'ai entendu le chef de l'opposition officielle, M. le Président, prétendre tirer des conclusions de certains comités qui ont participé à l'élection en rapport avec la réforme électorale qui est...

Une voix: Municipale.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bouchard: ...municipale qui est en cours. M. le Président. Alors, je voudrais rappeler au chef de

l'opposition qu'il faut établir une distinction entre les prérogatives de l'Assemblée nationale et du gouvernement du Québec et des matières qui tombent dans les compétences du gouvernement fédéral: et, que je sache, quand on veut réorganiser les territoires municipaux au Québec, ça se fait dans le contexte de la politique québécoise, au sein de l'Assemblée nationale, entre électeurs québécois, du fait de leur appartenance à l'électorat québécois au sein de notre enceinte parlementaire en particulier.

Alors, M. le Président, je crois que le chef de l'opposition ferait bien de noter que, d'abord, oui, quelques comtés ont pu être influencés par des interventions qui ont été faites, l'organisation massive, avec les fonds publics, organisée par les maires de certaines villes de Québec, en particulier. Mais je crois que, de toute façon, on ne peut pas tirer de conclusion quant à quelque signification que ce soit de ce résultat par rapport à la réforme municipale, surtout si on tient compte du fait qu'il faut reculer de 104 ans pour voir un aussi faible taux de participation à une élection fédérale. Et, en plus, M. le Président, ce n'est pas parce que des gens ont participé à une élection fédérale que ça modifie, en quelque façon que ce soit, le bien-fondé et la nécessité de mener à terme ce projet municipal, et le gouvernement est tout aussi déterminé à procéder de cette façon.

Le Président: M. le chef de l'opposition.

M. Jean J. Charest

M. Charest: Il faut regretter aujourd'hui, M. le Président, que le premier ministre envoie paître, à toutes fins pratiques, des citoyens du Québec qui n'avaient pas d'autre choix que de s'exprimer lors de ce scrutin fédéral pour qu'ils puissent dire, via la courroie de transmission du Bloc québécois, à ce gouvernement-là qu'ils ne sont pas d'accord. Et le premier ministre a beau interpréter les pourcentages de vote, il reste toujours que, si on compare les votes exprimés de 1997 à 2000, le Bloc québécois a obtenu presque 18 000 voix de moins en l'an 2000 qu'en l'an 1997.

Si le premier ministre, lui, n'a pas reçu le message, il aurait peut-être eu intérêt à écouter les gens qui étaient impliqués dans la campagne. Aujourd'hui, on titre *Visages longs chez les bloquistes*. «Les visages étaient longs. Plusieurs considéraient que les maires qui ont mené la bataille contre le Bloc avec le libéral Charest ont fait très mal aux bloquistes.» Dans une autre déclaration, le député Dubé du comté de Lévis, il dit qu'il est clair qu'il a été effleuré par ce même ressac antifusionniste qui a frappé de plein fouet ses collègues de la Rive-Nord. Du côté de Beauport-Montmorency, le débat sur les fusions a influencé le scrutin dans cette circonscription. M. le Président, Portneuf, qui devient un comté libéral, le candidat dit, le député élu: «Conscient que l'imposition des fusions forcées par le gouvernement dans l'est du comté a influencé le vote, le député Duplain a indiqué qu'il s'agissait d'un message de démocratie vis-à-vis le gouvernement». M. le Président, Jean-Paul Marchand confiait au *Soleil* en milieu de soirée que l'affaire des fusions municipales a fait sentir son impact. Et, dans le comté de Louis-Hébert, la perdante d'hier a déclaré que la grogne anti-fusions

municipales a certainement joué un rôle important dans le résultat.

M. le Président, c'est très clair, aux yeux de tous ceux et celles qui ont observé la campagne, que les citoyens ont voulu envoyer un message à ce premier ministre. Et, comme ce projet va avoir un impact très important sur la vie de ces citoyens-là dans leur communauté, pourquoi le premier ministre n'écoute-t-il pas ce message? Pourquoi il ne l'accepte pas? Pourquoi n'est-il pas capable de faire preuve d'un petit peu d'humilité aujourd'hui et dire: Oui, on va écouter les citoyens, on va refaire nos devoirs non seulement sur le fond, mais sur la forme et on va accepter ce que les citoyens nous ont dit hier lors de l'élection fédérale?

Une voix: Bravo!

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lucien Bouchard

M. Bouchard: M. le Président, je voudrais faire remarquer au chef de l'opposition officielle, qui réfère à un nombre de 18 000 voix de moins cette année pour le Bloc québécois par rapport à 1997, qu'il devrait faire un peu d'arithmétique parce qu'il y a 10 % de moins de gens qui ont voté. Ce qui est important, c'est que le Parti québécois a accru son appui au Québec de 2 % parmi les voix exprimées. M. le Président.

Et si... M. le Président, je récusé la thèse voulant qu'il y ait un lien entre l'ensemble du vote exercé hier et la réception que les Québécois font à ce grand projet de réforme municipale, puisque dans la plupart des comtés plus directement concernés par la réforme municipale on ne note aucun changement par rapport au parti qui représentait dans ces comtés fédéraux autrefois. Ça inclut aussi le comté de Sherbrooke qui a porté le Bloc québécois au pouvoir. Et, si c'était vrai que ça voulait dire qu'ils sont pour les regroupements municipaux, ça voudrait dire qu'il faut en faire dans Sherbrooke aussi. M. le Président.

Le Président: M. le chef de l'opposition officielle.

M. Jean J. Charest

M. Charest: Le premier ministre doit être en train d'annoncer des fusions forcées à Sherbrooke, M. le Président, il ne l'avait pas fait encore. Mais il aura l'occasion d'y réfléchir la prochaine fois qu'il visitera le comté de Chicoutimi, je présume, juste à côté de chez lui. Mais, puisqu'il dit qu'ailleurs ça ne s'est pas reflété, peut-être que le premier ministre ne le sait pas, mais dans le comté justement de Verchères—Les-Patriotes, est-ce qu'il savait que le député du Bloc québécois, Stéphane Bergeron, se promenait avec un macaron qui disait ceci: Ne touchez pas à mon Boucherville. M. le Président, hein, que, même dans les comtés occupés par le Bloc québécois, certains députés du Bloc québécois ont été obligés de se rendre à l'évidence que cet enjeu-là leur faisait mal, et ils ont pris position contre son gouvernement?

Alors, s'il n'est pas prêt à écouter les citoyens, s'il n'est pas prêt à écouter les maires, s'il n'est pas prêt non plus à écouter les experts là-dessus, s'il n'est pas prêt non plus à écouter les députés de son propre caucus, est-ce qu'il va au moins écouter certains députés du Bloc qui lui demandent de revoir sa position?

Des voix: Bravo!

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lucien Bouchard

M. Bouchard: M. le Président, il ne faudrait pas oublier que, la semaine dernière, les maires de 31 municipalités, représentant 3 millions de citoyens québécois, ont demandé à ce que nous procédions à la réforme municipale.

Le Président: Alors, en question principale maintenant, M. le député de Hull.

**Exercice du pouvoir municipal proposé
par le projet de loi portant réforme
de l'organisation territoriale municipale**

M. Roch Cholette

M. Cholette: Merci, M. le Président. Dans une publicité payée par le gouvernement et publiée dans de nombreux journaux en fin de semaine, la ministre des Affaires municipales comparait le nombre d'élus dans les villes de Chicago, de Boston et de Toronto avec les régions de Montréal et de Québec. La ministre nous révèle ainsi les vrais motifs de sa réforme: ce n'est pas l'équité, ce n'est pas le développement économique, mais c'est plutôt l'élimination des élus municipaux.

● (14 h 20) ●

Pourtant, en 1980, le Parti québécois adoptait, au nom de la démocratie, une loi pour augmenter le nombre d'élus dans les villes, une loi, en fait, pour augmenter le nombre de conseillers municipaux par ville au Québec. Et, M. le Président, je me permets de citer le ministre du temps, des Affaires municipales, M. Guy Tardif. Il disait ceci: «Mme la Présidente, ce que je voulais dire, c'est que les 150 000 \$, s'il fallait que ce soit le coût pour avoir une représentation plus adéquate dans une municipalité, il me semble que c'est en effet le coût à payer pour la démocratie.» Le ministre péquiste poursuivait en disant à ses adversaires, et je cite: «Si on suivait votre raisonnement, un dictateur, ça coûterait moins cher. Il n'y aurait pas de députés, il n'y aurait pas de conseillers, il y aurait une seule personne.» Fin de la citation.

Ce n'est pas compliqué, là, ma question, Mme la ministre: Est-ce que la ministre peut nous expliquer pourquoi, en 1980, les élus municipaux étaient considérés comme des partenaires du gouvernement du Parti québécois, alors que maintenant ils sont des embûches, des gens sur qui on doit passer pour bonifier la réforme?

Le Président: Mme la ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole.

Mme Louise Harel

Mme Harel: Alors, M. le Président, le député de Hull a fait référence à des fonds publics pour mener cette campagne d'information. Je voudrais lui rappeler que le gouvernement du Québec, dans cette campagne d'information, va dépenser moins pour rejoindre 3 millions de population que la seule ville de Baie-d'Urfé, avec 4 000 habitants, qui a choisi aussi de dépenser l'équivalent.

M. le Président, si on additionnait tous les fonds publics, c'est par millions et par millions qu'on verrait la machine municipale se transformer en machine libérale. Et je voudrais citer le maire de Hull — le maire de la ville de Hull — qui trouvait malheureux de voir les débats entourant la fusion colorés par des questions de partisanerie politique. Selon le maire Ducharme, il est évident que l'opposition qui se manifeste récemment en Outaouais contre le projet de fusion est due à la ligne de parti du Parti libéral du Québec. Ils en ont fait une religion partisane.

M. le Président, nous l'avons dit, notre objectif n'est pas un objectif de regroupement, mais un objectif de développement. Et j'ai eu l'occasion, ce midi, à la Chambre de commerce du Québec métropolitain, de rappeler qu'il nous fallait resserrer les rangs au Québec en matière de gouverne municipale pour être capables de relever les défis de notre époque dans un contexte de mondialisation. Merci, M. le Président.

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

M. Ouimet: En additionnelle, M. le Président.

Le Président: En complémentaire. Très bien.

M. François Ouimet

M. Ouimet: Parlant de resserrement du gouvernement municipal, la ministre peut-elle admettre que, sur le territoire de l'île de Montréal, dans les faits, elle remplace des élus par des fonctionnaires, puisqu'elle va superposer un troisième palier de bureaucratie, puisqu'il y aura dorénavant des fonctionnaires à la Communauté métropolitaine de Montréal, des fonctionnaires à la grande ville de Montréal et des fonctionnaires également au niveau des arrondissements de Montréal, alors que présentement il n'y a que deux paliers? Elle crée trois paliers, M. le Président. Pourquoi alourdir la bureaucratie des gouvernements locaux?

Une voix: Bravo!

Le Président: Mme la ministre.

Mme Louise Harel

Mme Harel: Au départ, M. le Président, simplement rappeler que le monde municipal a signé avec le gouvernement un pacte fiscal pour les cinq prochaines années qui assure un partenariat qu'ils n'ont pas connu durant les neuf années du gouvernement précédent.

Et, en plus, M. le Président, là, je ne sais plus dans quelle direction le député de Marquette veut tirer, hein? Il tire dans toutes les directions. D'abord parce que la Communauté métropolitaine de Montréal, qui a vu le jour jeudi dernier, n'est-ce pas, cette Communauté métropolitaine de Montréal, qui a été l'objet d'un consensus au sein de la grande région métropolitaine, sauf la couronne nord qui finalement s'y est ralliée malgré des référendums à 98 % contre cette Communauté métropolitaine de Montréal, les représentants siégeaient jeudi. Je rappelle que c'est une structure souple, légère qui ne fait que de la planification et de la concertation.

La livraison des services justement se fait dans les municipalités. Et ce qu'on va faire, M. le Président, c'est qu'on va abolir un palier, qui est celui de la Communauté urbaine de Montréal, pour le remplacer par la ville nouvelle sur l'île de Montréal.

Une voix: Bravo!

Le Président: M. le député.

M. François Ouimet

M. Ouimet: M. le Président, la ministre peut-elle admettre qu'il y a présentement deux paliers de gouvernement, deux niveaux de bureaucratie: la Communauté urbaine de Montréal, la ville de Montréal? Dorénavant, avec sa réforme, il y aura la Communauté métropolitaine de Montréal, la grande ville de Montréal et les arrondissements de Montréal. Ça fait trois paliers avec trois niveaux de bureaucratie.

Le Président: Mme la ministre.

Mme Louise Harel

Mme Harel: M. le Président, je propose au député de Marquette de prendre connaissance des interventions faites par son collègue et prédécesseur au poste qu'il occupe maintenant, le député de Westmount—Saint-Louis qui, lui, voyait d'un très, très bon oeil la mise en place d'une Communauté métropolitaine de Montréal, étant entendu que la métropole a débordé...

Une voix: Bravo!

Mme Harel: ...étant entendu que la réalité, c'est que la métropole a débordé sur les deux rives. Et les 545 000 personnes qui, soir et matin, traversent les ponts en sont évidemment un témoignage éloquent.

Alors, je rappelle au député de Marquette que la planification et la concertation, au niveau des municipalités de la grande région métropolitaine, cette planification se fait au niveau de la Communauté métropolitaine et que la livraison des services se fera dans la ville nouvelle sur l'île de Montréal. Et la proximité des citoyens qui veulent une appartenance identitaire et communautaire légitime se retrouvera au niveau des arrondissements.

Le Président: En question principale, M. le député de Val-d'Audouville.

Transfert de la facturation et de la perception des taxes scolaires aux municipalités

M. Yvon Marcoux

M. Marcoux: Alors, M. le Président, le ministre de l'Éducation peut-il nous dire pourquoi, dans le projet de loi n° 170, il se donne le pouvoir d'obliger des commissions scolaires à confier à des villes la perception et l'envoi des comptes de taxes scolaires?

Des voix: Bravo!

Le Président: Mme la ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole.

Mme Louise Harel

Mme Harel: Oui, M. le Président, mon collègue le ministre de l'Éducation et moi-même avons discuté de cette question en reconnaissant...

Des voix: ...

Mme Harel: Il s'agit d'une reconduction des dispositions telles qu'elles existent maintenant dans la loi créant les communautés urbaines.

Alors, M. le Président, nous sommes en commission parlementaire et si nous jugeons, suite à des discussions que nous aurons sur ces questions, qu'il soit nécessaire de moderniser ces dispositions qui existaient déjà depuis longtemps, eh bien, je suis convaincue que mon collègue le ministre de l'Éducation et moi-même ferons la recommandation au gouvernement.

Le Président: M. le député.

M. Yvon Marcoux

M. Marcoux: Est-ce que le ministre de l'Éducation peut nous dire si les commissions scolaires sont d'accord avec ces dispositions qui sont incluses dans le projet de loi n° 170?

Le Président: M. le ministre d'État à l'Éducation et à la Jeunesse.

M. François Legault

M. Legault: M. le Président, dans l'article 82 de la loi, ce qu'on dit, là, je cite l'article: «Le gouvernement peut — peut — aux conditions qu'il détermine, obliger toute commission scolaire dont le territoire est compris en tout ou en partie dans celui de la ville à confier à celle-ci la facturation et l'envoi de ses comptes de taxes.»

● (14 h 30) ●

M. le Président, où y a-t-il un problème? Où y a-t-il un problème? Si tout le monde est d'accord pour qu'on envoie en même temps le compte de taxes scolaires en même que le compte de taxes foncières, c'est où, le problème? C'est quoi, le problème, si on est capable de faire des économies? Je le sais, que les libéraux ont de la difficulté avec ça. Mais, si tout le monde est d'accord et qu'on peut faire des économies, pourquoi pas?

Le Président: En question principale, Mme la députée de Bonaventure, maintenant.

Effets des fusions de municipalités sur la péréquation en Gaspésie

Mme Nathalie Normandeau

Mme Normandeau: Merci, M. le Président. Les maires de plusieurs municipalités de la Gaspésie ont été choqués d'apprendre qu'ils ont été bernés par le gouvernement péquiste. Oui, M. le Président, alors que plusieurs municipalités ont été fortement incitées à se regrouper sous la menace de perdre leur péréquation, elles ont appris la semaine dernière par la voie des médias, donc, en Gaspésie que le député de Gaspé aurait conclu une entente avec la ministre des Affaires municipales pour soustraire sa ville natale, Sainte-Thérèse-de-Gaspé, du processus de regroupement sans être pénalisée.

Alors, M. le Président, comment la ministre des Affaires municipales peut-elle justifier une telle entente alors que la ministre a indiqué très clairement son intention de priver de leur péréquation les municipalités qui refuseraient de se regrouper?

Le Président: Mme la ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole.

Mme Louise Harel

Mme Harel: Je pense, M. le Président, que Mme la députée de Bonaventure donne foi à des rumeurs sans fondement. Je rappelle que mon prédécesseur dans le poste que j'occupe maintenant, l'actuel ministre de l'Agriculture, avait, par l'intermédiaire d'un attaché politique, transmis à l'automne 1996 à la population de Sainte-Thérèse-de-Gaspé l'intention de procéder à un regroupement de plus grande envergure que celui initialement envisagé. C'est en 1998, je m'excuse, c'était le 30 mars 1998.

Alors, M. le Président, je pense que les discussions se poursuivent et qu'il n'y a encore rien qui est exclu.

Le Président: Mme la députée.

Mme Nathalie Normandeau

Mme Normandeau: M. le Président, est-ce qu'on doit comprendre que la ministre des Affaires municipales contredit le député de Gaspé dans ce dossier?

Et qu'est-ce qu'elle répond au maire de Gascons qui, dans un communiqué de presse, a dénoncé la politique de deux poids, deux mesures du gouvernement péquiste en déclarant, et vous me permettez de le citer: «Je pensais que la loi, c'était la loi. Je réalise que la loi ne s'applique pas nécessairement de la même façon pour les amis du Parti québécois»?

Le Président: Mme la ministre.

Mme Louise Harel

Mme Harel: Alors, M. le Président, je rappelle que les municipalités qui auraient autrement vu leur

péréquation réduite de moitié au 1er janvier 2001 suite au pacte fiscal, justement, ces municipalités, dans la mesure où il y a un conciliateur ou un mandataire qui doit faire rapport au gouvernement dans les semaines ou les mois qui viennent, eh bien, ces municipalités sont dispensées pour un an de cette réduction de péréquation. Alors, je pense qu'il en est ainsi pour le cas que cite Mme la députée de Bonaventure.

Le Président: M. le député de Roberval, d'abord.

Signature d'ententes avec d'autres pays relativement à l'adoption internationale

M. Benoît Laprise

M. Laprise: Merci beaucoup, M. le Président. Comme vous voyez, c'était le temps que je la pose, puis il y en a qui sont inquiets de ma question. Le 27 octobre 2000, le ministre de la citoyenneté et de l'immigration a fait le dépôt d'un plan triennal d'accueil aux immigrants en faveur des régions. Dans nos régions, il y a une forme d'immigration qui est fort appréciée, soit l'adoption internationale peut-être pas dans les règles de l'immigration régulière. J'aurais apprécié que l'on inclue dans le plan triennal cette option qui nous aurait permis de diminuer les barrières qui rendent très difficile et coûteuse l'adoption internationale, donc très peu accessible. Dans cette ère de mondialisation basée sur la productivité et le profit, ce serait une belle façon de permettre la création d'une nouvelle mondialisation de la personne, de la famille et de l'enfant, donnant l'espoir à tous les orphelins d'être accueillis par des parents aimants et prêts à leur donner la sécurité dont ils ont besoin.

Dans mon comté, j'ai plusieurs couples qui ont eu accès à ce genre d'immigration, et c'est très heureux. Je crois qu'il y a un couple en particulier qui a été chercher deux enfants pour lesquels le ministre des Relations internationales du temps nous avait aidés à compléter la démarche, et ce couple-là... Après l'arrivée de ces deux enfants-là, la maman a donné naissance, dernièrement, une maman de 42 ans, à sa première fille après avoir adopté deux enfants.

Des voix: ...

Le Président: Je crois que la maman en question recueille beaucoup de sympathie, mais maintenant c'est le temps de la question, M. le député.

M. Laprise: Alors, au ministre délégué à la Santé, le député de Berthier, en étroite collaboration avec ses collègues, Mme la ministre des Relations internationales et M. le ministre de l'Immigration: Serait-il possible d'établir les contacts avec les dirigeants d'autres pays afin de faciliter l'adoption internationale en élaborant une démarche légale qui rendrait accessible l'adoption à des familles qui ont le goût d'avoir des enfants en adoption dans le but de donner à ces enfants qui sont orphelins une famille prête à leur donner l'amour et la sécurité?

Des voix: Bravo!

Le Président: M. le ministre délégué à la Santé, aux Services sociaux et à la Protection de la jeunesse.

M. Gilles Baril

M. Baril (Berthier): M. le Président, c'est une question fort pertinente parce que je pense que l'adoption est quelque chose d'extrêmement important pour notre société, moi-même étant un enfant adopté, non pas dans une démarche internationale mais plutôt locale, à la crèche Saint-Vincent-de-Paul de Québec. C'est une question extrêmement importante.

Je voudrais rappeler à cette Chambre que, depuis 1990, l'adoption internationale a pris une importance grandissante au Québec. C'est plus de 10 000 enfants étrangers qui ont été adoptés par des familles québécoises. Deuxième élément, M. le Président, le Québec fait bonne figure en matière d'adoption internationale, puisque nous sommes l'une des provinces qui adoptent le plus à l'étranger. En 1999, nous avons effectué près de 900 adoptions, suivis de près de l'Ontario avec 700 adoptions, et, dans les autres provinces, c'est près de 250 adoptions et moins qui sont effectuées annuellement.

M. le Président, à l'heure où on se parle, j'ai une équipe du ministère, au niveau du Secrétariat à l'adoption internationale, qui est au Pérou pour signer une entente formelle de gouvernement à gouvernement pour faciliter justement l'adoption avec ce pays. Nous avons aussi des ententes informelles avec 21 autres pays, dont la Chine, Haïti, la Russie, le Viêt-nam, la Thaïlande et la Roumanie. Merci.

Des voix: Bravo!

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

Le Président: M. le leader de l'opposition officielle, question de règlement.

M. Paradis: Simplement pour consentir à ce que — il s'agit d'un sujet important — dès demain le ministre puisse faire une déclaration ministérielle qui va lui donner encore un peu plus de temps pour faire valoir cet important dossier.

Une voix: Bravo!

Le Président: Alors, maintenant, M. le député de Westmount—Saint-Louis, en question principale.

Conflit de travail impliquant les chargés de cours à l'Université du Québec à Trois-Rivières

M. Jacques Chagnon

M. Chagnon: Merci, M. le Président, les 9 650 étudiants de l'Université du Québec à Trois-Rivières sont plus qu'inquiets. Demain, le 29 novembre, sera le début pour eux de la quatrième semaine de grève de leurs chargés de cours, 50 % des cours qui sont donnés à l'Université du Québec à Trois-Rivières sont donnés par

des chargés de cours qui sont en grève depuis trois semaines aujourd'hui, qui commenceront leur quatrième semaine demain.

M. le Président, demain, c'est aussi la date butoir déterminée par l'Université pour faire en sorte que les reprises des cours perdus depuis trois semaines soient reprises après le début de la prochaine session, après le 8 janvier. Ça, ça implique que des finissants, des gens qui auraient dû finir leur session cet hiver, vont être obligés de reprendre un loyer, vont être obligés de revenir à l'Université pour reprendre des cours. Il y a des étudiants étrangers qui ne pourront pas le faire, qui doivent quitter. J'en ai rencontré hier à Trois-Rivières.

M. le Président, qu'attend le ministre pour aider ces 9 600 étudiants qui ont connu 60 jours de grève de chargés de cours dans les trois dernières années et demie de leur bac? Qu'attend le ministre pour aider ces étudiants?

Des voix: Bravo!

● (14 h 40) ●

Le Président: M. le ministre d'État à l'Éducation et à la Jeunesse.

M. François Legault

M. Legault: M. le Président, d'abord, effectivement, il faut déplorer l'impact du conflit sur les étudiants de l'Université du Québec à Trois-Rivières. Comme on le sait, les universités sont actuellement à renégocier leurs conventions collectives. Il y en a certaines qui ont déjà conclu le processus de négociation. D'autres, comme l'UQTR, ont actuellement du travail qui se fait avec un conciliateur que ma collègue la ministre du Travail a nommé. Il y a eu, la semaine dernière, deux rencontres avec le conciliateur, donc le 21 et le 24 novembre. On me dit que les rencontres ont été fructueuses. On espère avoir une autre rencontre dans les prochains jours.

Je pense que, concernant les étudiants, la direction est en train actuellement d'évaluer différents scénarios pour s'assurer, même si la grève se poursuit encore quelque temps, qu'ils puissent sauver leur session. Donc, je pense qu'il faut laisser le temps aux parties de travailler à la négociation et, plutôt que de critiquer, je pense qu'il faut appuyer les gens sur le terrain et leur faire confiance pour trouver une solution, M. le Président.

Le Président: M. le député.

M. Jacques Chagnon

M. Chagnon: Ce n'est pas très rassurant, M. le Président, pour les 9 600 étudiants de l'Université du Québec à Trois-Rivières, c'est encore moins rassurant pour les 20 000 étudiants de l'Université du Québec à Montréal puis les 6 000 étudiants de l'Université du Québec à Rimouski qui verront aussi leurs chargés de cours tomber en grève probablement au début de l'année prochaine.

Est-ce que le ministre peut aujourd'hui s'engager à faire en sorte que les futures grèves annoncées à l'UQAM puis à l'Université du Québec à Rimouski

soient réglées avant qu'il y ait grève? En deux mots, est-ce qu'on peut s'assurer que la négociation va se faire et qu'il y aura entente et règlement pour éviter que la situation de Trois-Rivières se développe un peu partout à travers le Québec?

Des voix: Bravo!

Le Président: M. le ministre.

M. François Legault

M. Legault: Oui, M. le Président, ce n'est jamais facile, effectivement, une négociation. On sait que les négociations dans les universités sont des négociations locales. D'ailleurs, le président de l'Université du Québec, M. Lucier, l'a rappelé à tous les recteurs et rectrices du réseau de l'UQ, donc autant à l'UQTR qu'à l'UQAM.

M. le Président, je comprends que le député de Westmount—Saint-Louis voudrait qu'on passe par-dessus la tête des dirigeants des universités: ce ne sera pas mon choix. Je fais confiance aux dirigeants pour trouver une solution et j'espère qu'on va pouvoir aboutir à la conclusion d'une nouvelle convention collective au cours des prochaines semaines.

Le Président: M. le député.

M. Jacques Chagnon

M. Chagnon: Ça va prendre combien de semaines perdues pour les étudiants pour que le ministre commence à réagir? Ça prend combien de semaines avant que le ministre réagisse?

Des voix: Bravo!

Le Président: M. le ministre.

M. François Legault

M. Legault: M. le Président, je comprends que les gens du Parti libéral du Québec ont appuyé une grève illégale l'été dernier, ont de la difficulté à prendre la pression. Il y a des parties qui négocient actuellement, il y a un conciliateur qui a été nommé dans le dossier. Il y a eu des rencontres, deux rencontres importantes, une qui a duré plus de quatre heures, la semaine dernière. On me rapporte qu'au cours des prochains jours on a beaucoup d'espoir d'être capable de régler le dossier. M. le Président, il faut faire confiance aux parties pour régler ce dossier.

Le Président: En question principale, Mme la députée de Sauvé, maintenant.

Financement de Médiat-Muse dans le cadre d'une exposition sur le bois

Mme Line Beauchamp

Mme Beauchamp: Merci, M. le Président. On sait jusqu'à quel point, jusqu'ici, les régions Mauricie et Centre-du-Québec sont des régions délaissées par le

gouvernement du Parti québécois. Non seulement les étudiants de l'UQTR sont délaissés, mais le milieu culturel de ces régions n'y échappe pas. Fondé en 1987, Médiat-Muse regroupe une trentaine de musées, centres d'exposition, lieux historiques des régions Mauricie et Centre-du-Québec. Ce n'est pas un regroupement forcé, c'est une initiative du milieu culturel. Or, on laisse Médiat-Muse crever de faim même s'il prépare une mégaexposition sur le bois, pour mai 2001, qui aura des retombées touristiques importantes pour ces régions. Il ne reste plus que six mois.

M. le Président, est-ce que la ministre de la Culture peut nous expliquer pourquoi elle refuse toujours le financement de Médiat-Muse?

Des voix: Bravo!

Le Président: Mme la ministre de la Culture et des Communications.

Mme Agnès Maltais

Mme Maltais: M. le Président, tous ces dossiers sont en discussion au ministère. On travaille avec les gens dans les territoires, dans les régions. C'est un ministère qui est exemplaire au niveau de la régionalisation. On travaille sur les territoires avec les directions régionales. On va examiner ce dossier au mérite, comme on l'a fait tous les dossiers. Et, au contraire — au contraire — on est très, très, très attentifs aux régions, ici. Je pense à la députée de Bonaventure qui a vu arriver, atterrir sur son territoire la Filature de Hull. Je pense à Hull, à la Filature à Hull, au centre à Carleton. On travaille très fort sur les régions. Alors, on va examiner ce dossier attentivement.

Le Président: Mme la députée.

Mme Line Beauchamp

Mme Beauchamp: M. le Président, j'ai le goût de reprendre la question de mon collègue de Westmount—Saint-Louis: Ça va prendre combien de semaines à la ministre de la Culture pour réagir? La demande a été déposée au mois de février dernier à son ministère, et toujours pas de réponse. Pourquoi vous laissez tomber la région de Mauricie—Centre-du-Québec? Pourquoi laisser tomber Médiat-Muse?

Des voix: Bravo!

Le Président: Mme la ministre.

Mme Agnès Maltais

Mme Maltais: M. le Président, on va quand même expliquer quelque chose à la députée de Sauvé. Il y a une différence...

Des voix: Oh!

Mme Maltais: C'est un peu exagéré que de prendre un dossier qui est étudié précisément et de dire tout à coup qu'on laisse tomber une région, ce que je

réfute. M. le Président. On travaille très fort dans les régions, particulièrement dans la région de Trois-Rivières où il y a justement des problèmes et où on a des équipes continuellement qui travaillent très fort sur le terrain. Nous allons examiner ce dossier avec attention et avec célérité. Merci.

Le Président: Mme la députée.

Mme Line Beauchamp

Mme Beauchamp: M. le Président, est-ce qu'il faut rappeler à la ministre que c'est cette année qu'elle a déposé sa politique muséale? Est-ce qu'il faut rappeler à la ministre que c'est cette année qu'elle laisse en dormance le Musée des arts et traditions populaires de Trois-Rivières? Est-ce qu'il faut rappeler à la ministre qu'il y a déjà deux lettres de refus qui ont été signées par son ministère à Médiat-Muse? Quand la ministre va-t-elle fournir un financement à Médiat-Muse pour qu'il réalise son exposition sur le bois dans les régions Mauricie et Centre-du-Québec?

Des voix: Bravo!

Le Président: Mme la ministre.

Mme Agnès Maltais

Mme Maltais: M. le Président, je remercie la députée de rappeler qu'effectivement j'ai déposé cette année une politique muséale qui a été accompagnée de crédits de 9,5 millions de dollars et qui a été suivie d'une évaluation nationale. Alors, il se fait, effectivement, comme le rappelait la députée de Sauvé, un magnifique travail en muséologie au Québec en ce moment. D'autre part, nous avons aidé, dans le passé, Médiat-Muse. C'est un dossier qu'on connaît, qu'on suit de très près, et on va réexaminer la situation et, je répète, avec célérité. Merci.

Le Président: M. le député de Richmond.

Normes de sécurité lors de travaux d'enlèvement de l'amiante dans les édifices publics

M. Yvon Vallières

M. Vallières: Oui, M. le Président. L'amiante chrysotile est un produit qui a subi, au cours des dernières années, des attaques injustifiées dans le monde. Pourtant, ce produit de chez nous, si utilisé de façon sécuritaire, ne présente aucun danger pour la santé autant des travailleurs que pour la population en général. Les efforts qui ont été faits à ce jour pour contrer la phobie de l'amiante ont été considérables. C'est dans ce domaine comme dans d'autres, par ailleurs, qu'il faut gérer les perceptions.

Cependant, M. le Président, ici même, au Québec, certains règlements émanant du gouvernement du Québec contribuent à alimenter les détracteurs de l'amiante et traduisent l'incohérence gouvernementale dans ce dossier. Au Québec, pour qu'un matériau soit reconnu contenir de l'amiante, la norme est qu'il y ait au moins 0,1 % de concentration en amiante, norme non

mesurable, non vérifiable. Ainsi, les chantiers où sont effectués des travaux d'enlèvement de l'amiante dans les édifices publics sont souvent inutilement déclarés dangereux. Des décisions arbitraires conduisent à des mesures excessives, coûteuses et spectaculaires qui ont des échos partout dans le monde.

Comment la ministre du Travail peut-elle expliquer que la CSST doive appliquer une norme 10 fois plus élevée au Québec que celle reconnue aux États-Unis ou encore au Japon, pourtant pays importateurs de notre minerai, une norme tellement irréaliste qu'elle est non mesurable par les méthodes d'analyse reconnues?

Le Président: Mme la ministre d'État au Travail et à l'Emploi.

Mme Diane Lemieux

Mme Lemieux: Alors, M. le Président, merci. Il y a eu, au cours des derniers mois, des efforts importants de la part de la CSST pour moderniser les interventions en prévention, permettant aux gens qui sont exposés à l'amiante de travailler en toute sécurité. Ça a été des travaux de longue haleine. Il y a eu d'ailleurs une recherche d'expertise à l'extérieur du Québec permettant donc d'avoir les règlements les plus adaptés, une recherche également de consensus auprès des parties. Alors, effectivement, au cours des derniers mois, il y a eu, d'abord, à la suite de cette mise à jour de cette réglementation qui tient compte des connaissances que nous avons maintenant de l'amiante, également des efforts de prévention auprès des travailleurs dans les milieux parce qu'il reste que ce sont des produits avec leurs bons et leurs mauvais côtés mais où on avait besoin de moderniser nos approches en matière de prévention. Alors, je pense que ça a été fait dans un contexte où on était au clair sur la réglementation qui existe à l'extérieur et autour de nous, mais en même temps sur le besoin de s'assurer que la prévention, elle est faite au bon moment, aux bons endroits, pour les bonnes personnes.

● (14 h 50) ●

Le Président: M. le député.

M. Yvon Vallières

M. Vallières: M. le Président, est-ce que la ministre, qui nous parle de règlement adapté, peut prendre ici aujourd'hui l'engagement de s'assurer que le code de sécurité pour les travaux de construction sera modifié de telle sorte que les inspecteurs de la Commission de la santé et de la sécurité au travail pourront s'appuyer sur une norme qui peut être mesurable et vérifiable scientifiquement? C'est ça, l'objet de ma question. C'est qu'actuellement nos inspecteurs travaillent avec une norme qu'ils ne peuvent pas mesurer ni quantifier et déclarent, à ce moment-là, les chantiers à haut risque. A quand de l'action dans ce dossier?

Le Président: Mme la ministre.

Mme Diane Lemieux

Mme Lemieux: M. le Président, écoutez, on attribue souvent à la CSST tous les torts et tous les

défauts. Quelquefois, on lui reproche de ne pas aller assez vite; d'autres fois, de ne pas aller assez loin. Dans ce dossier-ci... Et je pourrai rediscuter avec la CSST de l'ensemble de l'intervention, mais, moi, je suis assurée... Évidemment, j'en rediscuterai avec la CSST. Je suis assurée que les nouveaux règlements ont été mis en vigueur dans un souci de cohérence et que, lorsqu'on met en place un nouveau règlement, c'est la moindre des choses, c'est le devoir d'une organisation publique de prévoir la formation et les directives qu'il faut pour les gens sur le terrain, permettant une application intelligente de ces nouveaux règlements. Alors, je pense que la CSST a fait son travail. Si le député a des doutes et qu'il a des situations particulières à me souligner, ça me fera plaisir d'essayer de les régler.

Le Président: M. le député.

M. Yvon Vallières

M. Vallières: M. le Président, ce que nous désirons savoir, c'est: Comment le gouvernement peut justifier qu'il défend une approche scientifique dans le dossier de l'amiante sur la scène internationale et qu'ici, dans sa cour, au Québec, dans ses propres règlements, il applique des normes arbitraires, subjectives, qui condamnent au départ l'amiante? Et quand la ministre peut-elle nous assurer que le discours va correspondre avec la réalité, donc qu'on défend au niveau international sur une base scientifique, mais qu'ici, au Québec on s'assure que, quand on fait des tests puis qu'on ferme des chantiers, c'est sur une base scientifique? Utilisons la même base, pas deux langages, un langage cohérent. A quand ce langage cohérent?

Des voix: Bravo!

Le Président: Mme la ministre.

Mme Diane Lemieux

Mme Lemieux: M. le Président, lorsqu'on veut moderniser ou introduire une réglementation dans le but de prévenir des accidents du travail, on sait très bien que, de nos jours, il faut beaucoup de doigté. Je m'engage à revérifier l'ensemble du processus, mais le souvenir que j'en ai lorsque cette réglementation-là a été adoptée, c'est que la CSST avait pris les moyens pour que, dans ses interventions, l'intervention de la CSST soit cohérente et pertinente, adéquate dans les milieux de travail. Je vais m'en assurer à nouveau, mais c'est de cette manière-là que la CSST a bâti la réglementation et a bâti également les instruments qu'il fallait pour assurer son application dans les milieux de travail.

Le Président: Mme la députée de Bourassa, maintenant.

Accès à un centre d'hébergement pour femmes sans abri sur la Rive-Sud de Montréal

Mme Michèle Lamquin-Éthier

Mme Lamquin-Éthier: M. le Président, selon une étude faite par une sociologue, les femmes sans abri

de la Rive-Sud de Montréal sont malheureusement trop souvent ignorées et négligées. En effet, faute d'avoir un centre d'hébergement de première ligne, 150 à 200 demandes d'hébergement sont refusées chaque année à des femmes qui se retrouvent sans abri, donc complètement dans la rue. Pourtant, les hommes sans abri de la Rive-Sud ont accès depuis mai à un centre d'hébergement de première ligne.

Mme la ministre de la Condition féminine peut-elle nous dire quelle démarche concrète elle entend faire pour assurer aux femmes sans abri de la Rive-Sud les ressources nécessaires?

Le Président: Mme la ministre responsable de la Condition féminine.

Mme Linda Goupil

Mme Goupil: Alors, M. le Président, ce que ma collègue députée de Bourassa vient de mentionner, nous avons été à même d'échanger sur le sujet de façon sérieuse et importante d'abord avec les organisations de la Marche mondiale des femmes où on nous a sensibilisés. On n'est pas sans savoir qu'effectivement les coupures au niveau du logement social qui ont été faites par le fédéral ont des répercussions énormes sur le territoire du Québec, et chacun et chacune qui sont au fait de la réalité ne peuvent le nier d'aucune façon. Cependant, nous avons été à même, suite à l'exercice que nous avons fait, chacun des ministères, d'essayer de voir ensemble comment nous pouvons être le plus solidaires possible de cette réalité et, à cet égard, nous avons annoncé 400 nouvelles unités de logement pour venir en aide, bien que, et je le répète, le fédéral se soit retiré complètement dans le logement social.

Le Président: Mme la députée.

Mme Michèle Lamquin-Éthier

Mme Lamquin-Éthier: M. le Président, est-ce que la ministre de la Condition féminine réalise, ici, qu'il n'est pas question de logement social mais de centre d'hébergement de première ligne pour des femmes sans abri qui sont dans la rue? Deuxièmement, Mme la ministre, pouvez-vous nous dire concrètement si vous avez écrit à votre collègue de la Santé et des Services sociaux? Et, troisièmement, est-ce que vous considérez que les femmes ont autant de droits que les hommes sans abri d'avoir des ressources conformes à leurs besoins et vu l'urgence de leur situation?

Des voix: Bravo!

Le Président: Mme la ministre.

Mme Linda Goupil

Mme Goupil: M. le Président, nous avons regardé ce dossier avec rigueur et célérité. Nous avons été, plusieurs ministères, interpellés. Bien sûr, notre collègue ministre de la Santé faisait partie des équipes de discussion.

Des voix: ...

Mme Goupil: M. le Président, si on pose une question, on pourrait nous laisser répondre. Alors, effectivement, pour ce qui est de la réalité des femmes itinérantes, il y a 400 unités de logement qui ont été annoncées pour venir en aide aux femmes vivant un problème d'itinérance de façon particulière, et mon collègue Gilles Baril pourrait même compléter parce que, de façon particulière, nous avons une mesure spécifique qui a été apportée pour venir en aide aux hommes et aux femmes, mais, bien sûr, en tenant compte de la réalité particulière des femmes.

Le Président: Est-ce qu'il y a consentement pour un complément de réponse?

Des voix: ...

Le Président: Alors, j'aimerais bien entendre l'intervention du leader de l'opposition officielle, M. le leader.

M. Paradis: Il y aurait consentement pour un complément de réponse si ça donne ouverture à une question additionnelle.

Le Président: Alors, il y a consentement des deux côtés, M. le ministre délégué à la Santé, aux Services sociaux et à la Protection de la jeunesse.

M. Gilles Baril

M. Baril (Berthier): M. le Président, dans le plan d'action pour contrer les détreesses que nous avons déposé l'année passée, il y avait naturellement un volet sur la question de l'itinérance, et tout particulièrement en ce qui concerne la Rive-Sud. Nous avons décidé d'intervenir. C'est un centre que j'ai moi-même visité avec la députée de Marie-Victorin au cours de l'été. Le centre en question s'appelle l'Abri de la Rive-Sud et accueille exclusivement tout particulièrement des femmes qui sont confrontées au problème de l'itinérance.

Le Président: Mme la députée de Bourassa.

Mme Michèle Lamquin-Éthier

Mme Lamquin-Éthier: Est-ce que le ministre délégué réalise que les hommes, depuis mai, les hommes sans abri ont un centre? Cependant, les femmes sans abri de la Rive-Sud n'ont pas de centre d'hébergement de première ligne. C'est ça, la question. Est-ce que vous comprenez bien?

Le Président: M. le ministre

M. Gilles Baril

M. Baril (Berthier): M. le Président, je vais répéter encore une fois ma réponse: L'Abri de la Rive-Sud, c'est un centre que j'ai visité avec la députée de Marie-Victorin au cours de l'été et c'est un centre qui a à sa disposition des lits qui sont spécialement destinés aux femmes itinérantes de la Rive-Sud qui sont aux prises avec différents problèmes.

Le Président: Alors, bien. Cela met fin à la période de questions et de réponses orales pour aujourd'hui.

Aux motions sans préavis, M. le député de Hull là-bas.

M. Cholette: Merci, M. le Président. Je sollicite donc le consentement de cette Chambre afin de présenter la motion suivante:

«Que la commission de l'aménagement du territoire, qui procédera à des consultations particulières sur le projet de loi n° 170 sur les fusions forcées, puisse également entendre l'organisme suivant, et ce, à compter du 7 décembre 2000, soit la Communauté urbaine de l'Outaouais.»

Une voix: Bravo!

Le Président: Alors, y a-t-il consentement pour débattre de cette motion? Il n'y a pas de consentement, M. le député de Robert-Baldwin.

M. Marsan: Oui, merci, M. le Président. Je sollicite le consentement de cette Chambre afin de présenter la motion suivante:

«Que la commission de l'aménagement du territoire, qui procédera à des consultations particulières sur le projet de loi n° 170, loi sur les fusions forcées, puisse également entendre l'organisme suivant, et ce, à compter du 7 décembre 2000: la ville de Pierrefonds et son maire, Marcel Morin.»

«That the Committee on Planning and Infrastructures, which will hold special consultations on Bill 170, the bill on forced municipal mergers, also hear, beginning on December 7th 2000, the following group: city of Pierrefonds and its mayor Marcel Morin.»

Des voix: Bravo!

Le Président: Alors, y a-t-il consentement pour débattre de la motion du député de Robert-Baldwin? Il n'y a pas de consentement, M. le député de Robert-Baldwin.

Avis touchant les travaux des commissions

Alors, s'il n'y a pas d'autres motions sans préavis, nous allons aller aux avis touchant les travaux des commissions, M. le leader adjoint du gouvernement.

● (15 heures) ●

M. Boisclair: M. le Président, j'avise cette Assemblée que la commission de l'aménagement du territoire poursuivra les consultations particulières sur le projet de loi n° 170, loi portant réforme de l'organisation territoriale municipale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais, aujourd'hui, après les affaires courantes jusqu'à 18 heures et de 20 heures à 24 heures, à la salle du Conseil législatif.

J'avise aussi cette Assemblée que la commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation poursuivra l'étude détaillée du projet de loi n° 144, Loi sur la Financière agricole du Québec, aujourd'hui, de 20 heures à 24 heures, à la salle Louis-Hippolyte-LaFontaine; et finalement

Que la commission de l'économie et du travail procédera à l'étude détaillée du projet de loi n° 136. Loi modifiant la Loi sur les forêts et d'autres dispositions législatives, aujourd'hui, de 21 heures à 24 heures, à la salle Louis-Joseph-Papineau.

Le Président: Bien. Alors, il n'y a pas d'interventions sur les renseignements sur les travaux de l'Assemblée.

Affaires du jour

Et nous allons aller aux affaires du jour. M. le leader adjoint du gouvernement.

M. Boisclair: M. le Président, pour sans doute la dernière fois, je vous prie de prendre en considération l'article 37 du feuilleton de ce jour.

Projet de loi n° 102

Reprise du débat sur l'adoption

Le Président: Alors, à cet article du feuilleton, l'Assemblée va reprendre le débat ajourné le 23 novembre dernier sur l'adoption du projet de loi n° 102. Loi modifiant la Loi sur les régimes complémentaires de retraite et d'autres dispositions législatives. Alors, je suis prêt à entendre une autre intervention. Mme la députée de Beauce-Sud.

Mme Leblanc: Merci, M. le Président...

M. Boisclair: Je comprends...

Une voix: ...

M. Boisclair: Oui, je m'excuse, juste pour qu'on soit clair, je comprends que le député de Verdun, lorsque nous avons ajourné le débat, n'avait pas fini son intervention. Je crois comprendre que le député de Verdun avait droit encore à une dizaine de minutes.

Est-ce que je comprends qu'il a mis fin à son intervention ou qu'il poursuit?

M. Paradis: Oui. Si le ministre nous annonce qu'il s'est rendu aux arguments du député de Verdun, oui, il met fin à son argumentation.

Le Président: Écoutez, je n'étais pas au fauteuil lorsque le débat a été interrompu. Alors, je pense que, si je comprends bien, le député de Verdun ne souhaite pas intervenir à ce moment-ci.

M. Gauthrin: M. le Président, c'est très mal me connaître de penser que je ne vais pas enfin intervenir.

Le Président: Un instant! M. le député de Verdun, je crois que, puisque, semble-t-il, à la demande de votre leader, le gouvernement ne se rend pas à cette demande, vous avez encore un certain temps à utiliser, et, si vous ne l'utilisez pas maintenant, vous allez le perdre. Je comprends que vous ne voulez pas le perdre, alors je vous cède la parole.

M. Gauthrin: Est-ce que...

M. Boisclair: J'espère que le député de Verdun me remerciera de préserver son droit de parole.

M. Henri-François Gauthrin (suite)

M. Gauthrin: M. le Président, j'aurais veillé à la protection de mon droit de parole et j'espère que le député de Gouin va enfin être prêt à écouter les arguments du bon sens.

Si vous aviez l'amabilité de m'indiquer combien de temps il me restait... j'avais été extrêmement bref.

Le Président: Je crois qu'il vous restait une dizaine de minutes, mais je vais vous dire ça plus précisément dans quelques instants.

M. Gauthrin: Mais j'avais été très succinct dans les premières interventions, alors je vais être obligé de synthétiser encore ce qui, à mon sens, est une injustice flagrante.

Je suis sûr que le député de Gouin et les ministériels ont lu cette fin de semaine dans *La Presse* cette espèce d'analyse qui a été faite sur le projet de loi n° 102, où on en conclut, et assez justement, que les perdants à l'intérieur de ce projet de loi vont être les retraités. C'est un projet de loi, M. le Président... et je crois que les ministériels... nous l'avons répété ad nauseam, qui est fait sur le dos des retraités. C'est un projet de loi qui est bâti aussi sur le dos des personnes non syndiquées au profit au premier chef des employeurs, mais aussi dans une entente éventuelle avec les dirigeants syndicaux.

M. le Président, et j'avais démontré longuement au début de mon intervention... je vais essayer une dernière fois, parce que c'est avec le jeu de la procédure, les dernières minutes qu'il me reste pour convaincre peut-être ce gouvernement.

Il y avait une méthode simple, utilisée ailleurs, qui a passé le test de la réalité ailleurs au niveau fédéral — et je mets au défi aujourd'hui le ministre de me dire non — qui était de commencer à tenir compte, lorsqu'on arrivait à voir à une répartition, à une utilisation des excédents d'actif, des poids ou des contributions de chacun à la constitution de ce surplus actuariel.

Je suis sûr que le ministre connaît ce qui se passe, par exemple, dans une société comme la Société Radio-Canada où justement, il y a un mois et demi, un règlement dans ce sens-là a été établi. On peut le faire. Mais il n'y a pas, de la part des ministériels, une volonté gouvernementale de tenir compte des plus démunis que sont les retraités, M. le Président, et c'est quelque chose que je ne peux pas accepter de ce côté-ci.

Bien des fois, le ministre nous a mis au défi, il nous a lancé des défis. Je lui en lance trois aujourd'hui. Premier défi: Est-il capable de dire que ce que nous avons proposé est quelque chose d'irréaliste, alors qu'au fédéral cela fonctionne? Premièrement.

Deuxièmement. Il a beaucoup... Et, dans les questions qu'il posait — il pourra intervenir tout à l'heure — aux personnes qui intervenaient de ce côté-ci de la Chambre, M. le Président, il posait la question: Est-ce qu'on connaît des lois qui traitent mieux les

retraités? Connaît-il des lois qui traitent mieux les employeurs que la loi qu'il propose? Je le mets au défi de nous en donner une seule, à l'heure actuelle. Est-ce qu'il y a des lois qui traitent mieux les employeurs? Malheureusement, non, M. le Président. Cette loi est essentiellement une loi faite pour le patronat, actuellement. C'est ce que propose actuellement le ministre.

En dernier lieu: Connaît-il une seule jurisprudence, une seule, un seul cas de jurisprudence? Dans un droit de tradition civiliste, connaît-il une seule jurisprudence qui va à l'appui de sa thèse? Bien sûr que non. Et je connais ce qu'il va me ressortir: évidemment, celles qui ressortent de la Cour suprême des États-Unis, dans un jugement bien connu sur Hugues de la Cour d'appel de l'Ontario. Mais, dans les traditions civilistes, je crois, à l'exception de l'analyse qu'on peut faire du jugement Singer et de la position de deux éminents juristes que sont le juge Lebel et le juge Jean-Louis Beaudoin, je ne connais pas — et j'ai fait une recherche à cet effet-là — de jurisprudence dans une tradition civiliste qui va à l'appui de la position du ministre.

Nous sommes à la fin d'un projet de loi, nous sommes au terme d'une étude de ce projet de loi, M. le Président, et je dois dire que ce gouvernement, à minuit moins une, a encore la chance ici de suspendre l'étude du projet de loi, d'introduire quelques amendements qui, sans changer l'équilibre général de la majorité des articles de ce projet de loi, viendraient corriger l'inéquité que je vois à l'intérieur du projet de loi.

● (15 h 10) ●

Je vois ma collègue la députée d'Hochelaga-Maisonneuve et je me rappelle à quel point elle qui avait quand même un sens social et comment elle s'était battue à l'époque, en 1990, contre un certain projet de loi qui venait modifier la Loi sur les régimes complémentaires de retraite, M. le Président. Où est-elle? Où est son esprit? Où est-il, l'esprit qui l'animait à l'époque, lorsqu'elle était dans l'opposition, elle voulait défendre ce point de vue là?

Les modifications à apporter à cette loi sont extrêmement mineures. Il faudrait simplement — simplement — lorsqu'une entente a été négociée entre l'employeur et les syndicats, s'il y a un syndicat, ou l'employeur seul lorsqu'il n'a pas de syndicat, soumettre cette entente à l'approbation de l'assemblée du fonds de pension qui, par chaque collège électoral — le collège électoral des retraités, le collège électoral des personnes non syndiquées et le collège électoral des syndiqués — serait soumis à l'approuver, ce qui ferait en sorte, M. le Président, que, si cette obligation de devoir approuver l'entente existe, ceux qui la négocient auront à leur tête qu'il ne faut pas qu'ils oublient aussi la possibilité de tenir compte des intérêts des retraités lorsqu'on discutera dans une entente de l'utilisation des excédents d'actif dans un régime de retraite, M. le Président.

Et, si jamais ils n'arrivent pas à avoir d'entente, moi, je propose qu'on n'arrive pas nécessairement à un blocage, mais qu'on utilise à ce moment-là le recours à l'arbitrage obligatoire, ce qui permettrait de savoir, par la voix d'un arbitre, si l'entente qui a été proposée était équitable. Et, par «équitable», je veux dire qu'elle tient compte des contributions de chacun des groupes à la constitution du surplus et qu'elle permet à chacun de pouvoir en tirer les bénéfices. Comprenez-moi bien,

quatre groupes ont travaillé à la constitution même d'un surplus, et, si tant est qu'au terme d'un processus on doive décider comment on attribue, comment on partage le résultat du surplus, il ne semble que juste, M. le Président, qu'à ce moment-là on soit à même de tenir compte des intérêts de chacun.

C'était une mesure extrêmement simple, et, je vous le dis, M. le Président, lorsque nous allons revenir au pouvoir, notre chef l'a affirmé, nous allons aller bonifier la loi dans ce sens-là. Il est absolument nécessaire qu'on le fasse, on ne peut pas vivre sur une base d'une telle inéquité. Et je ne pense pas, M. le Président, qu'il y a réellement des modifications majeures. Bien sûr, le ministre va me dire... Et je le sais que ses amis, les deux acolytes, ils ont été grassement gavés par ce projet de loi, à savoir le Conseil du patronat et les syndicats, M. le Président, laissez-moi une minute pour terminer.

Le Vice-Président (M. Pinard): M. le député de Verdun, vous connaissez très bien... vous avez un temps de parole de 60 minutes. Alors, je vous prierais de conclure dans 10 secondes.

M. Gautrin: Je vous remercie, M. le Président, de votre générosité et qu'en tout cas le temps a été souple à ce moment-là. Je dois dire que je fais un dernier appel à ce gouvernement pour éviter l'inéquité qu'il est en train de mettre de l'avant, M. le Président. Merci.

Le Vice-Président (M. Pinard): Merci, M. le député de Verdun et critique officiel de l'opposition en matière de régimes de retraite. Alors, votre droit de réplique, M. le ministre de la Solidarité sociale.

M. Gautrin: ...des orateurs...

Le Vice-Président (M. Pinard): Oh! Mme la députée de Beauce-Sud.

Mme Diane Leblanc

Mme Leblanc: Alors, merci, M. le Président. Alors, comme vous savez, nous en sommes aujourd'hui aux remarques finales sur le fameux projet de loi n° 102 qu'on discute ici, à l'Assemblée nationale, dans cette Chambre, depuis déjà un bon bout de temps.

Alors, ce projet de loi, M. le Président, vise à modifier les paramètres de la Loi sur les régimes complémentaires. Cette loi s'applique aux régimes de retraite privés, ceux que plusieurs entreprises et groupes de travailleurs ont mis sur pied pour améliorer les revenus de retraite. Alors, on dit qu'au Québec c'est 625 000 travailleurs qui sont visés par ce projet de loi.

Le projet de loi tente, entre autres, de baliser la façon dont l'employeur et le syndicat peuvent disposer des excédents d'actif générés par une caisse de retraite. Dans sa version initiale, le projet de loi permettait aux employeurs, en respectant certaines modalités, de prendre de façon unilatérale des congés de cotisation. Et, dans sa version modifiée, il prévoit maintenant que les surplus devront être utilisés d'un commun accord entre la partie patronale et la partie syndicale, excluant

toutefois du processus décisionnel les cadres ou, si vous voulez, les employés qui sont non syndiqués, et les bénéficiaires, c'est-à-dire les employés retraités.

Alors, comme je l'ai mentionné dans une autre de mes interventions en Chambre sur le même projet de loi n° 102, le Parti québécois, par ce projet de loi, bâillonne deux des quatre groupes qui sont impliqués dans la gestion des surplus d'une caisse de retraite, soit les employés qui sont non syndiqués, les cadres, et les employés retraités. Pourtant, M. le Président, la loi actuelle, celle qui est en vigueur actuellement, la Loi sur les régimes complémentaires de retraite prévoit actuellement que les excédents doivent être partagés suite à une entente intervenue entre toutes les parties. Et, quand on dit «toutes les parties», ça veut dire l'employeur, ça veut dire les travailleurs syndiqués, ça veut dire les travailleurs non syndiqués, les cadres, et ça veut dire aussi les retraités. Alors, nous croyons tous que la loi actuelle est une très bonne chose pour tous les intervenants dans ce dossier, sauf, bien entendu, le Parti québécois.

La loi reconnaît donc qu'une partie des sommes qui constituent un régime de retraite appartient aux retraités. Malheureusement, le ministre de la Solidarité sociale refuse d'appliquer ce principe dans son projet de loi et il s'obstine à mettre en place une mécanique qui exclura les retraités du processus décisionnel ainsi que les employés non syndiqués. Alors, nous, au Parti libéral du Québec, M. le Président, sommes contre cet état de fait.

Je vais ajouter, M. le Président, que ce projet de loi, en plus de bâillonner deux des quatre groupes au contrat, il introduit, dans sa version révisée, des dispositions particulièrement insidieuses. Alors, j'avais, lors de ma première intervention sur le sujet, soulevé ce problème. Selon les dispositions du ministre de la Solidarité sociale, les retraités sont considérés comme un sous-groupe de la partie syndicale. Par conséquent, si le syndicat devait s'entendre avec le patronat sur l'usage des surplus en ne tenant pas compte des revendications des employés à la retraite, bien, il serait impossible à ces employés-là, à ces derniers-là, de contester l'entente devant les tribunaux, puisque légalement le syndicat serait réputé avoir parlé en leur nom. De plus, les syndicats n'ont de comptes à rendre à personne, sauf à leurs membres. Alors, comme les retraités ne sont plus des membres, il y a lieu de craindre que les intérêts des syndicats ne convergeront pas nécessairement dans la même direction que ceux des retraités.

Pour les membres de l'Alliance des associations de retraités, cette disposition du projet de loi dit que les retraités ont des droits, bien sûr, mais on les leur a enlevés en les liant à une entente à laquelle ils n'ont pas consenti. Il est évident que cette disposition est contraire au Code civil, qui dit que quiconque a des droits ne peut être lié par une entente à laquelle il n'a pas consenti. Et la jurisprudence du Québec confirme aussi ce droit.

Quelle est la position des retraités de la Beauce, de mon comté, M. le Président, concernant ce projet de loi? Eh bien, ils revendiquent eux aussi le droit de participer à l'utilisation des surplus. Est-ce que c'est surprenant? Ils demandent aussi à ce que leur soit laissé un droit de recours ou un droit à l'arbitrage afin de contester des décisions qui pourraient leur porter préjudice.

Alors, M. le Président, ce projet de loi, on l'a dit tantôt, a connu déjà deux versions depuis qu'il a été déposé. La première a soulevé tout un tollé de protestations de la part des organisations syndicales et des associations représentant les retraités. Cette version permettait aux employeurs seuls et unilatéralement — comme je l'ai dit tantôt — de s'emparer des surplus actuariels de la caisse de retraite en prenant des congés de cotisation. Devant la colère du monde syndical, le ministre a fait marche arrière et soumis l'utilisation des surplus à l'assentiment des syndicats, tout en laissant pour compte les retraités qui, eux aussi, par leurs cotisations passées, ont pourtant contribué à l'accumulation du surplus. Le ministre de la Solidarité sociale a donc déposé des amendements à son projet de loi, le 2 juin dernier, qui touchent principalement l'article 85. Ces amendements astreignent désormais la prise d'un congé de cotisation à même le surplus de la caisse à l'assentiment des syndicats. Ça met fin à la prise de congés de cotisation de façon unilatérale par les employeurs. Donc, il y a une amélioration sensible, mais les retraités, eux, sont encore laissés pour compte, puisqu'ils ne font pas partie de l'entente.

● (15 h 20) ●

Et, pour régler ces problèmes, M. le Président, le Parti libéral du Québec, par le biais de mon collègue le député de Verdun, a déposé des amendements, des amendements créatifs, qui auraient permis de mettre sur pied un mécanisme innovateur et simple incluant toutes les parties dans la prise de décision. Ces modifications permettaient — permettraient, je devrais dire — de traiter équitablement chacun des groupes qui sont liés au contrat du régime de retraite sans en alourdir la gestion. De plus, dans une période où le pouvoir d'achat des retraités va devenir de plus en plus important dans l'économie québécoise, ça aurait permis de maintenir, du moins en partie, le pouvoir d'achat des rentes venant des régimes complémentaires de retraite.

Mais, comme vous pouvez l'imaginer, M. le Président, ces modifications que mon collègue de Verdun a soumises en commission ont été rejetées du revers de la main par les députés du Parti québécois. Par le fait même, le gouvernement a démontré clairement qu'il ne partageait pas les principes de la justice et de l'équité. Et, face à ce projet et suite à l'écoute des personnes qui sont intervenues en commission parlementaire, le caucus du Parti libéral du Québec s'est clairement prononcé contre le principe du projet de loi n° 102. Les dispositions entourant l'utilisation des surplus sont inacceptables dans la mesure où elles favorisent indûment deux des quatre parties au contrat, c'est-à-dire les employeurs et les employés actifs.

Mais, vous savez, nous ne sommes pas les seuls, nous et les retraités du Québec, à être contre le projet de loi, M. le Président. Et je voudrais vous citer quelques exemples. Le président fondateur de l'Association de protection des épargnants et investisseurs du Québec, Yves Michaud, a fait ces remarques le 9 mai dernier, je le cite: «Les retraités ont le droit inaliénable d'être participants à la gestion de leurs caisses de retraite. Leur représentation doit être validée par le suffrage de leurs pairs et non par une magouille ou un accommodement ou une décision arbitraire et unilatérale des employeurs et des employés. Exclure ou minimiser la participation

des retraités de la gestion de leurs caisses de retraite serait une forfaiture.»

Alors, M. le Président, nous, au Parti libéral du Québec, nous croyons qu'un régime de retraite, c'est d'abord un contrat qui crée une fiducie et qui implique quatre parties et non deux comme l'établit le projet de loi n° 102. Nous croyons donc qu'il y a actuellement un déséquilibre à l'intérieur du projet de loi quant à l'utilisation des excédents d'actif en cours d'exercice. Il y aurait lieu d'avoir une approche beaucoup plus équilibrée, puisqu'une caisse de retraite constitue une entente entre quatre parties.

Les retraités, M. le Président, ont construit leur sécurité financière en se constituant des caisses de retraite. Les sommes qui y sont contenues représentent bien souvent l'épargne de toute une vie et leur seule sécurité financière. Et cette sécurité risque malheureusement d'être compromise, puisque le projet de loi n° 102 les prive d'un droit qui leur revient, c'est-à-dire être considérés comme une partie au contrat afin d'être consultés sur l'utilisation des surplus.

Alors, M. le Président, les retraités de la Beauce et du Québec en entier sont des citoyens qui ont contribué pendant de nombreuses années au développement de notre société. La collectivité leur est largement redevable, et il n'est pas acceptable de leur réserver un tel traitement. C'est pourquoi nous voterons contre ce projet de loi. Merci.

Une voix: Bravo!

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, merci, Mme la députée de Beauce-Sud. Nous allons maintenant céder la parole à Mme la députée de La Pinière, Mme la députée.

Mme Fatima Houda-Pepin

Mme Houda-Pepin: Merci beaucoup, M. le Président. Alors, à mon tour, je voudrais intervenir à cette dernière étape de l'étude du projet de loi n° 102. Loi modifiant la Loi sur les régimes complémentaires de retraite. J'ai eu l'occasion d'intervenir à la première étape. J'ai entendu la présentation, plutôt les présentations, parce qu'elles étaient nombreuses, qui ont été faites par mon collègue le député de Verdun qui a brillamment argumenté devant cette Assemblée. J'ai eu l'occasion aussi d'écouter d'autres de mes collègues qui se sont succédé pour faire entendre raison au ministre de la Solidarité sociale. Et je comprends que le ministre a décidé de n'entendre personne et de se limiter à sa propre vision des choses.

Le projet de loi n° 102, M. le Président, s'applique au secteur privé et affecte quelque 625 000 travailleurs. Il faut rappeler au ministre et rappeler à cette Assemblée qu'un régime de retraite, c'est d'abord et avant tout un contrat. Or, un contrat, M. le Président, ça implique qu'il y a des parties qui sont impliquées dans ce contrat.

Dans un régime de retraite, le contrat est entre quatre parties. C'est extrêmement important de le comprendre et de le réaliser: quatre parties qui ont contribué chacune à la mise sur pied de ce régime de retraite. Qui sont-elles? D'abord, il y a l'employeur, les employés syndiqués, les employés non syndiqués et les

retraités. Or, bien qu'il y ait quatre parties au contrat, le ministre de la Solidarité sociale, qui a introduit le projet de loi n° 102 devant cette Assemblée, veut en exclure deux — deux partenaires, deux partenaires majeurs — à savoir: les travailleurs non syndiqués et les retraités. Et, de ce fait, il privilégie en fait la partie patronale et la partie syndicale.

Nous avons là, M. le Président, un exemple concret d'une injustice incroyable qui est commise par ce gouvernement. Oui, c'est une injustice, une inéquité qui est faite aux personnes les plus vulnérables, tellement sentie comme une injustice que des retraités de partout du Québec — des personnes qui généralement ne se mobilisent pas facilement, sont souvent conciliantes — ces gens-là, ils ont senti l'urgence et la nécessité de se mobiliser, de se regrouper dans une association, spécialement pour mener la lutte contre ce projet de loi n° 102. C'est assez révélateur qu'on puisse mobiliser tous les retraités du Québec contre un projet de loi, le projet de loi n° 102.

L'opposition officielle, M. le Président, refuse de suivre le gouvernement dans la voie qu'il veut tracer dans le projet de loi n° 102. Mon collègue le député de Verdun, porte-parole de ce dossier-là, nous a argumenté, en long et en large, pour expliquer pourquoi ce projet de loi était injuste pour les retraités, était injuste pour les travailleurs non syndiqués. Le gouvernement continue de faire la sourde oreille. Nous sommes malheureusement forcés de constater que ce gouvernement a complètement perdu contact avec la réalité, avec la réalité du monde.

Comment, comme parlementaires, pourrions-nous corroborer un tel geste, alors que, dans chacun de nos comtés, nous avons des personnes âgées, des retraités qui ont travaillé durant toute leur vie active pour s'offrir des revenus adéquats pour le reste de leurs jours? Comment ce gouvernement peut-il abuser de son pouvoir de législation pour déposséder les retraités et les travailleurs non syndiqués de leurs droits en les excluant du processus décisionnel de la gestion des surplus de leur caisse de retraite? Ce sont des questions très légitimes qui sont posées, M. le Président, par les travailleurs non syndiqués et par les retraités.

Et qu'on s'entende bien, il ne s'agit pas ici de faire des faveurs aux retraités et aux travailleurs non syndiqués, car ils ont contribué à ces caisses de retraite. Il faut le rappeler, M. le Président, ils ne demandent pas la charité, ils demandent la reconnaissance de leurs droits. Ils ont contribué de bonne foi, tout comme les employeurs d'ailleurs, qui, eux, ont le droit au chapitre dans ce projet de loi n° 102. Ils y ont contribué pour s'assurer qu'au moment de la retraite ils puissent avoir des pensions décentes qui leur permettent de vivre adéquatement. C'est une façon de sécuriser leur sécurité financière.

Le régime de retraite est donc une sorte de salaire différé que les retraités s'attendent à encaisser pour améliorer leurs revenus, des revenus qui ne cessent de diminuer à cause de toutes les taxes, des impôts et des tarifs de toutes sortes qui, eux, ne cessent de croître, avec ce gouvernement.

● (15 h 30) ●

Pas plus tard que l'année dernière, M. le Président, en octobre ou novembre 1999, nous avons eu

une consultation en commission parlementaire sur la réduction des impôts des particuliers et nous avons eu, à cette occasion, les représentants des associations des retraités qui sont venus nous sensibiliser à la réalité que vivent les aînés et les retraités du Québec. Ces porte-parole sont venus nous dire que leur niveau de vie était en train de s'éroder, que leurs revenus diminuaient constamment et que les retraités du Québec s'appauvrieraient continuellement avec les politiques de ce gouvernement. Donc, nous parlons ici de gens qui ne roulent pas sur l'or.

C'est des gens qui ont travaillé durant toute leur vie — ils ont travaillé dur — et qui aspirent, à l'âge de la retraite, à vivre convenablement. Je peux en témoigner, j'en ai, des retraités, dans mon comté, des préretraités. M. le Président. On les rencontre, ces gens-là, on leur parle. Ils nous ont écrit systématiquement des lettres pour nous interpeller, comme parlementaires, afin que l'on puisse faire entendre leur voix devant cette Assemblée. Ils se sont opposés avec vigueur contre ce projet de loi, et c'est par souci de prévoyance et pour ne pas vivre justement aux crochets de la société que les travailleurs ont contribué à un régime de retraite. C'est une mesure qui vise à étaler leurs revenus sur plusieurs années de façon à se garder une épargne différée qui les place à l'abri des mauvais jours. Or, ce que ce gouvernement, qui a saccagé déjà notre système de santé, a fait, ce que ce gouvernement, qui a haussé les coûts de l'assurance médicaments jusqu'à 700 \$ par année, a fait, ce que ce gouvernement a fait, c'est qu'il n'a pas cessé de s'attaquer aux acquis des retraités, des préretraités et des personnes âgées, en règle générale.

Le problème qui se pose, M. le Président, avec le projet de loi n° 102 qui vient compléter le cercle de ces mesures que le gouvernement a prises contre les personnes âgées et contre les retraités, le problème que pose ce projet de loi, c'est que le gouvernement veut exclure les retraités et les travailleurs non syndiqués de la prise de décision concernant la gestion des surplus actuariels. Le gouvernement veut s'en accaparer afin que ces surplus qui appartiennent également aux retraités et aux travailleurs non syndiqués puissent être redistribués par les parties patronale et syndicale sans que les deux autres parties au contrat puissent avoir leur mot à dire. On sait que les revenus générés de ces placements sont plus élevés que les sommes requises pour payer les obligations des régimes de retraite. On sait aussi que plus de 47 % des participants à ces régimes de retraite sont précisément des retraités. Alors, pourquoi les exclure du partage des surplus alors qu'ils sont partie prenante à la contribution financière à l'origine des fonds de retraite? Pourquoi, sinon que le gouvernement cherche à priver les retraités de toute indexation et de tout ajustement de leurs revenus de retraite.

Il y a de nombreuses personnes qui se sont exprimées contre ce projet de loi. Permettez-moi de citer Louis Ross, qui est un expert dans la matière, et il a dit: «Que l'on cesse de régler les problèmes des relations de travail et de surplus de personnel à même les fonds de retraite qui appartiennent à l'ensemble des participants, y compris les retraités. Que je sache, la caisse de retraite a toujours fait partie de la rémunération des employés, et ce qui m'est versé à ce titre m'appartient

par la force des choses.» Je terminerai sur ces propos et je dirai au ministre et à cette Assemblée que, de notre côté, on vote contre le projet de loi n° 102. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Pinard): Merci, Mme la députée de La Pinière. Y a-t-il d'autres intervenants sur l'adoption du projet de loi n° 102? Alors, comme il n'y a pas d'autre intervenant, je cède maintenant, pour le droit de réplique de 20 minutes... M. le ministre de la Solidarité sociale et député de Gouin, M. le ministre.

M. André Boisclair (réplique)

M. Boisclair: Oui, M. le Président. Alors, nous en sommes à la dernière étape de l'adoption du projet de loi n° 102. Je tiens d'abord à remercier toutes celles et ceux qui se sont engagés dans cette discussion, au premier chef mes collègues parlementaires, les membres de la commission des affaires sociales qui a étudié dans le détail le projet de loi n° 102, remercier aussi le député de Verdun pour sa contribution au débat ainsi que l'ensemble de ses collègues qui sont intervenus sur la question.

M. le Président, je tiens d'abord à revenir sur des grands principes qui nous ont guidés dans l'élaboration du projet de loi n° 102. Nous avons la perception qu'il était temps, pour le gouvernement, d'intervenir pour venir mettre à jour la Loi sur les régimes complémentaires de retraite. Je le répète, les régimes complémentaires de retraite, particulièrement les régimes à prestations déterminées, sont d'excellents régimes. Nous souhaitons que ces régimes puissent se développer. Nous souhaitons que davantage de Québécois et de Québécoises puissent participer à des régimes complémentaires de retraite et nous faisons de cet objectif un élément central du développement du Québec, puisque nous sommes inquiets de voir, au Québec, le revenu de retraite privé des Québécois et des Québécoises stagner, alors qu'il augmente particulièrement en Ontario. Il y a donc là une réflexion à faire sur la force de notre économie, particulièrement dans le contexte d'une société vieillissante.

En 30 ans, le nombre de personnes âgées va doubler, au Québec, M. le Président, et il faut donc d'ores et déjà s'interroger sur les revenus de retraite auxquels les gens, particulièrement la cohorte des baby-boomers et les jeunes générations qui vont suivre... à quel genre de revenus de retraite privés ces personnes auront accès et quel genre d'outils le législateur leur propose pour canaliser un revenu de retraite pendant qu'ils sont à l'emploi d'une entreprise. Donc, la clé, c'est l'augmentation des revenus de retraite privés des Québécois. Le RCR est un bon outil parmi d'autres, j'en conviens, par exemple les REER qui sont aussi des bons outils. Chacun a des avantages et des désavantages, et ça dépend bien sûr de la réalité de l'employeur, du type d'emploi, de la réalité de l'entreprise, du secteur industriel. Mais admettons que ce sont là deux excellents outils.

Maintenant, toucher cette loi, c'est quelque chose qui est loin d'être simple, qui est plutôt compliqué. Plusieurs personnes s'y sont essayées, plusieurs propositions ont été faites, et il est clair que tisser un

consensus qui rassemble l'ensemble des parties sur une question aussi complexe demeure quelque chose de difficile. Je l'ai vu moi-même en proposant une première mouture du projet de loi n° 102. Nous avons apporté, suite à la commission parlementaire, des amendements, mais je me posais comme objectif d'arriver avec une proposition qui nous permet de passer d'abord le test de la réalité. C'est un incontournable. On peut voter des belles lois, mais, si elles n'ont pas d'impact dans la réalité ou si elles introduisent des effets pervers dans le comportement des gens, on n'a rien changé. Et je voulais aussi trouver la plus grande zone de confort possible qui nous permettrait de rallier le plus de gens possible derrière les objectifs et les moyens qui étaient retenus par le projet de loi n° 102.

Maintenant, pour ce faire, M. le Président, pour atteindre cette zone de confort et pour franchir ce test de réalité, le gouvernement a posé un certain nombre de prérequis: d'abord, celui de favoriser une simplification dans l'administration des régimes RCR. C'était pour nous un incontournable. Nous avons, de consensus avec l'opposition, atteint cet objectif. Nous voulions aussi être capables de favoriser la plus grande transparence possible dans l'administration des régimes complémentaires de retraite. Je peux dire aussi qu'avec le concours de l'opposition nous avons atteint ces objectifs.

Je tiens à le rappeler, c'est au Québec que les retraités pourront le plus s'impliquer dans la gestion de leurs régimes de retraite, et les députés libéraux, à l'exception du député de Verdun... Il fait encore une fois figure d'exception parce qu'il a décrit la vérité dans des termes beaucoup plus justes que nombreux de ses collègues qui sont intervenus avant ou après lui. Je ne reviens pas sur ces questions, mais, essentiellement, le député sait très bien qu'en favorisant une plus grande transparence nous favorisons l'implication des gens dans la gestion de leurs régimes de retraite, et nous espérons aussi favoriser la responsabilisation des parties. Je répète que plus personne au Québec ne pourra, en cachette, prendre un congé de cotisation, ce qui était le cas à l'heure actuelle. Donc, nous avons atteint cet objectif de la transparence.

● (15 h 40) ●

Autre règle, M. le Président, qui était, pour nous, fondamentale, c'était celle du respect des ententes signées. Je le répète, les régimes complémentaires de retraite sont des régimes que personne n'a l'obligation de mettre sur pied. C'est un employeur, souvent en discussion, en négociation avec un syndicat ou avec un groupe d'employés, qui décide de mettre sur pied un régime complémentaire de retraite, il n'y a personne qui force personne à mettre sur pied un régime complémentaire de retraite. D'ailleurs, je vous rappelle qu'il y a seulement un travailleur sur quatre, dans le secteur privé, qui a la chance, le privilège, pratiquement, de bénéficier d'un régime complémentaire de retraite. C'est donc dire qu'il n'y a qu'une minorité de travailleurs qui ont accès à des régimes complémentaires de retraite. Donc, la loi ne fait obligation à personne de mettre sur pied ce genre de régimes.

Mais ces régimes convenus entre patrons, syndicats, employeurs, associations de cadres sont convenus à l'intérieur d'un contrat, et nous ne voulions pas venir nous substituer à la responsabilité des parties pour venir

privilégier une partie ou une autre dans la conclusion des ententes qui sont intervenues et qui interviennent entre l'ensemble des parties, et je pense particulièrement aux entreprises et aux employeurs. Je ne voulais pas modifier de façon unilatérale ces contrats convenus entre des parties. Donc, principe de base, M. le Président: favoriser la plus grande transparence possible et aussi respecter les ententes intervenues.

Et, avec ces deux principes, je dois dire que nous avons fait des bonds significatifs particulièrement pour les travailleurs. Je répète, un grand avantage que donne le projet de loi n° 102 aux travailleurs et aux travailleuses concerne très certainement l'acquisition immédiate... à la rente. Je le répète, un travailleur qui passait moins de deux ans au sein d'une entreprise, s'il quittait pour différentes raisons avant les deux ans, n'avait pas accès à la part de l'employeur. Il quittait avec l'argent qu'il avait mis dans le régime, bonifié bien sûr des intérêts, mais n'avait aucunement accès à la part de l'employeur. Le projet de loi n° 102 vient corriger cette situation, et nous donnons un droit à l'acquisition immédiate... à la rente. C'est particulièrement bénéfique pour des travailleurs qui sont mobiles, ce qui est le cas particulièrement de beaucoup de jeunes travailleurs qui, à cause de leur haut niveau de compétence, vont être appelés à oeuvrer dans une ou même souvent plusieurs entreprises d'un même secteur d'activité. Donc, gros plus, M. le Président.

Nous avons aussi, avec les deux principes en tête, le respect des ententes puis aussi la question de la transparence, fait un autre grand bond en avant qui est celui de l'amélioration des prestations de départ qui sont prévues au projet de loi n° 102. Essentiellement, de quoi s'agit-il, M. le Président? Un employé qui avait souvent changé d'employeur était, par rapport à un employé qui avait toujours eu le même employeur, d'une certaine façon pénalisé, et la rente qu'il recevait au moment de sa retraite était souvent inférieure, souvent de 33 % à 40 % inférieure à celle d'un employé qui avait passé sa vie active à travailler pour un même employeur. Donc, cette question aussi est réglée. Grand bond en avant.

Nous avons aussi, dans le respect des deux principes que j'énumérais tout à l'heure, fait des pas importants pour la transparence des régimes — j'en glissais un mot rapidement tout à l'heure — afin très certainement de faire en sorte que... Avant qu'un employeur prenne un congé de cotisation, nous avons fait obligation aux gens du comité de retraite d'informer l'ensemble des participants, qu'ils soient des participants actifs, ou des participants retraités, ou des conjoints de retraité décédé, de l'intention de l'employeur — un avis préalable. Nous avons fait en sorte aussi que les retraités puissent eux-mêmes désigner à l'assemblée générale leur représentant au comité de retraite pour éviter que le retraité soit un retraité qu'on pourrait appeler un peu de complaisance, complice soit d'une des parties, que ce soit le patron ou le syndicat. Nous avons donc confié aux retraités présents à l'assemblée générale la responsabilité, le devoir de désigner celui ou celle qui parmi les retraités les représentera au comité de retraite.

Aussi, pour favoriser l'organisation des comités de retraite, nous permettons à ce retraité d'avoir un substitut qui peut siéger au comité de retraite. Donc, pour une culture, un savoir de ces questions qui sont

souvent très complexes — chaque régime a son histoire, ses caractéristiques propres, ses particularités — ce retraité pourrait être accompagné d'une personne sans droit de vote pour faire en sorte qu'il y ait une espèce de tradition qui se perpétue dans la défense des droits des retraités. Et nous faisons aussi obligation au comité de retraite, lorsqu'il existe une association de retraités dans une entreprise, de faire en sorte, sur le relevé annuel que reçoit chaque participant, qu'il soit actif ou retraité, à un régime de retraite, de l'informer de l'existence d'une association de retraités pour que ces gens puissent s'organiser et faire valoir leur point de vue. Donc, ce sont là des acquis incontournable admis par l'opposition.

Ils nous en parlent peu, M. le Président. Vous avez été très, très attentif, vous avez écouté l'ensemble des débats. Je n'ai pas entendu, à l'exception du député de Verdun, qui encore une fois fait figure d'exception dans sa formation politique, mais je n'ai entendu aucun de ses collègues s'exprimer sur ces questions. Donc, je pense que ces questions sont acquises, qu'elles sont comprises et qu'elles sont appréciées de tous.

Reste maintenant la question de l'utilisation des surplus. Je tiens d'abord à préciser que le projet de loi ne statue pas sur l'utilisation des surplus. Nous n'avons pas voulu dire à qui appartiennent ces surplus. Le projet de loi, ce qu'il fait, toutefois, c'est que, un employeur qui désire clarifier son droit au congé de cotisation, nous lui proposons un chemin à suivre. Nous n'obligeons aucun employeur à utiliser ce chemin. Je répète qu'encore aujourd'hui il se prend des congés de cotisation sans parfois même que les gens soient informés, sans que parfois il y ait d'entente avec les parties. Souvent, en ce moment, de façon unilatérale, il se prend des congés de cotisation. Il faut dire que, dans le monde assez complexe des relations de travail, il y a peu d'exemples où l'employeur agit de façon unilatérale, surtout lorsqu'il y a des syndicats. Mais, dans de plus petites entreprises, il arrive, même s'il y a des employés syndiqués, qu'un patron agisse unilatéralement, puis ce n'est pas le cas des grandes entreprises où, dans la presque majorité des cas, la question des avantages prévus aux régimes de retraite est négociée par les parties à l'occasion des négociations sur les conventions collectives. Donc, le projet de loi ne statue pas sur l'utilisation des surplus, le projet de loi ne force d'aucune façon le comportement des parties, il vient simplement prescrire un comportement, une voie, un chemin pour un employeur qui veut clarifier son droit au congé de cotisation.

M. le Président, je tiens à dire que, sur cette question, j'ai entendu toutes sortes de choses de la bouche des députés de l'opposition. J'exclus le député de Verdun. Je vais le citer, tout à l'heure, parce qu'il doit mettre un peu de ménage dans la cacophonie que nous ont fait entendre les députés de l'opposition, mais j'ai entendu des gens confondre les régimes privés avec les régimes publics, je viens d'entendre la députée de La Pinière qui vient de nous dire que le gouvernement veut priver les retraités de toute indexation, j'ai entendu des gens, des députés libéraux dire qu'on privait les requérants des causes pendantes de tout droit, j'ai entendu dire qu'on privait les retraités de tout recours, j'ai entendu des députés libéraux confondre des surplus en fin de régime puis des surplus en cours de régime.

j'ai entendu des députés de l'opposition confondre le nombre de participants retraités par rapport au nombre de participants à l'ensemble des régimes. C'est incroyable, ce que j'ai entendu!

Il a fallu, M. le Président, que jeudi le député de Verdun sonne un peu la fin de la récréation de ses troupes, parce que ça commençait à avoir l'air fou un peu, et le député de Verdun a dû rappeler un certain nombre d'évidences, et je lui en sais gré. C'est pour ça d'ailleurs que je me suis levé tout à l'heure, pour m'assurer qu'il puisse aller jusqu'au bout de son droit de parole puis qu'il continue à distribuer les sermons à ses collègues qui avaient dit un peu crument, jeudi, des âneries sur le projet de loi n° 102, des choses qui n'avaient rien à voir avec la réalité. Et c'est le député de Verdun qui a dit lui-même, jeudi, à l'Assemblée nationale, au sujet des droits de recours: «Je suis prêt à suivre cette partie du raisonnement du ministre quant à l'utilisation du Code civil sur cette partie-là, mais vous voyez déjà que la partie principale, qui est l'utilisation par l'employeur des excédents d'actif, va lier des parties, va lier — comprenez bien — des personnes qui n'auront même pas été partie au débat, à savoir les travailleurs non syndiqués et à savoir les retraités.»

Il admet et il continue, plus loin: «Alors, je n'essaie pas de vous dire à l'heure actuelle... ou de faire de l'exagération verbale.» Et, moi, je pourrais rajouter: Comme l'ont fait plusieurs de ses collègues. Le souligné était de celui qui vous parle, M. le Président. Ha, ha, ha! Mais il continuait: «Bon, cet article empêche tout recours.» Il dit: Moi, je ne dirais pas ça, ce serait de l'enflure verbale de le dire. «Je comprends, mais il limite...»

M. le Président, c'est faux de dire que le projet de loi n° 102 enlève tout recours aux retraités. Les dispositions du Code civil continuent de s'appliquer, la Charte continue de s'appliquer et, s'il y avait un partage inéquitable des surplus entre les participants retraités et les participants actifs, des recours seraient possibles en vertu des dispositions du Code civil. Ce qui est à l'abri d'un recours, c'est la partie que prend l'employeur comme congé de cotisation. Mais, s'il y a un déséquilibre dans le partage des surplus entre les retraités et les travailleurs, il peut y avoir des recours.

● (15 h 50) ●

Le député, M. le Président, tout à l'heure me posait trois questions, et je souhaite lui apporter un certain nombre d'éléments de réflexion. Il me demandait, d'abord: Est-ce qu'il y a des exemples où les employeurs — comment a-t-il dit ça? — auraient davantage de droits? Est-ce que je peux rappeler que, en Ontario, est-ce que je peux rappeler que, aux États-Unis, il n'existe aucune ambiguïté, mais aucune ambiguïté quant à la possibilité pour les employeurs d'utiliser des surplus? Et je peux même rappeler qu'aux États-Unis la législation non seulement ne limite pas le droit de l'employeur à prendre un congé de cotisation, l'employeur peut carrément retirer des fonds du fonds de retraite, ce qui est impossible à faire au Québec, puisque la seule utilisation qui peut être faite des surplus peut être faite pour être utilisée pour financer le régime, donc prendre un congé de cotisation à même les fonds que l'employeur mettrait pour se servir de ces surplus pour financer le régime. Ça, c'en est pour la première question.

Le député aussi me demande: Qu'en est-il exactement de nos amendements? Je n'ai entendu aucun argument. J'ai des documents très nombreux. M. le Président, mais je voudrais tout simplement lui citer un élément de réflexion sur l'amendement qu'il proposait, qui, à sa face même, le rendait irrecevable. Le député de Verdun demandait à ce qu'un arbitre puisse statuer sur une entente convenue entre un employeur et un employé. D'abord, est-ce qu'il faut savoir que ça vient changer complètement le régime de négociations de conventions collectives? Et je pose la question: Quel serait l'intérêt pour des parties de convenir d'une entente alors que ça a toujours négocié entre deux parties, si, en bout de course, il y a un pourcentage de retraités qui ne sont pas d'accord, ont accès immédiatement à un arbitre, un arbitre qui ne statuerait pas en droit, un arbitre qui statuerait en équité?

M. le Président, est-ce que je peux aussi lui rappeler que, ce droit que des retraités auraient d'avoir accès à leur demande d'un arbitre, les autres parties ne l'ont pas? Et est-ce que je peux rappeler aussi que, lorsque le député vient baliser les pouvoirs de l'arbitre, les critères qu'il reprend sont tout à fait inappropriés, puisque l'arbitre qui aurait dû statuer en équité aurait dû décider non pas de l'utilisation d'un excédent d'actif déterminé à un moment précis mais bien du texte d'une clause contractuelle qui pourra éventuellement être appliquée à l'avenir? Et les circonstances particulières — que ce soient les cotisations versées à la réduction d'un déficit, les contributions de divers groupes de participants à la constitution d'un surplus — qui existaient au moment de la rédaction d'une clause du régime peuvent être devenues totalement différentes au moment de son application.

Ça, c'est l'argument de fond. M. le Président, qui a fait en sorte que le gouvernement n'a pas donné suite à l'amendement du député de Verdun, et le député de Verdun comprend ces choses. Il sait très bien que son amendement était à sa face même irrecevable, il aurait forcé l'arbitre à décider non pas de l'utilisation d'un excédent d'actif déterminé à un moment précis mais bien du texte d'une clause contractuelle qui aurait pu éventuellement être appliquée à l'avenir. Voilà l'argument de fond.

Troisièmement, sur la jurisprudence, d'abord, soyons clairs, la jurisprudence, il faut faire attention à la façon dont on l'utilise. Chaque régime est un cas d'espèce, a un historique qui lui est propre, a des règles qui lui sont propres, et donc, il faut faire attention. Entre autres, quand le député évoque la cause Singer, la cause Singer, c'est une clause de terminaison de régime. Il faut faire bien attention d'importer des principes qu'ont établis les tribunaux dans une situation qui est complètement différente. Mais la prétention du gouvernement, c'est d'abord que chaque régime est un régime qui a des clauses qui lui sont particulières.

M. le Président, je comprends très bien que la cause en Ontario, c'est rendu en «common law» et que nous en sommes en droit civil, mais il n'est pas irrégulier de voir, par exemple, la Cour suprême citer des décisions qui sont rendues par des tribunaux dans d'autres législations, et, en ces matières, il est pertinent de rappeler ce que la Cour suprême des États-Unis a pu statuer et ce que la Cour d'appel en Ontario ou même ce

que d'autres tribunaux ailleurs ont pu statuer. Les tribunaux supérieurs peuvent s'inspirer de grands principes qui ont été arrêtés par d'autres tribunaux.

En somme, M. le Président, j'ai répondu à l'ensemble des questions de l'opposition, j'ai écouté attentivement tous ceux et celles qui se sont exprimés sur cette question, j'ai été présent à l'Assemblée nationale. J'ai fait la commission parlementaire, j'ai rencontré des aînés et je veux dire que, en toute confiance, aujourd'hui c'est le Québec qui gagne. Je veux dire que nous avons respecté ce test de la réalité, nous avons dessiné cette zone de confort. Je comprends qu'encore du chemin reste à faire. Les implications au chemin que le député de Verdun voudrait nous faire faire sont importantes, particulièrement pour le secteur public, il l'a lui-même rappelé.

M. le Président, je conviens que nous faisons aujourd'hui un débat. Nous faisons un bout de chemin. Nous n'écartons pas la possibilité que l'Assemblée revienne et se saisisse de ces questions, mais, à ce moment-ci, le chemin que nous faisons est un chemin qui est juste, qui est correct et qui va surtout dans le sens de l'intérêt public.

Un dernier mot. M. le Président, pour remercier tous les employés de la Régie des rentes qui m'ont secondé dans ce travail ainsi que les membres de mon cabinet. Je vous remercie.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, merci. M. le ministre de la Solidarité sociale et député de Gouin.

N'ayant plus d'autres interventions sur l'adoption du projet de loi n° 102, est-ce que le projet de loi n° 102, Loi modifiant la Loi sur les régimes complémentaires de retraite et d'autres dispositions législatives, est adopté?

Une voix: Vote nominal.

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

Vote reporté

M. Boisclair: Oui. M. le Président, je fais motion pour que le vote soit reporté à demain, après la période des affaires courantes.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, le vote sera effectué demain lors de nos affaires courantes. M. le leader adjoint du gouvernement, vous voulez appeler...

M. Boisclair: L'article 35. M. le Président.

Projet de loi n° 152

Prise en considération du rapport de la commission qui en a fait l'étude détaillée

Le Vice-Président (M. Pinard): À l'article 35 de votre feuilleton, l'Assemblée prend en considération le rapport de la commission des transports et de l'environnement sur le projet de loi n° 152, Loi modifiant la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la

faune et la Loi sur les droits de chasse et de pêche dans les territoires de la Baie James et du Nouveau-Québec. Alors, y a-t-il des interventions sur la prise en considération du rapport de la commission des transports et de l'environnement? M. le député d'Argenteuil et critique officiel de l'opposition en semblable matière. M. le député.

M. David Whissell

M. Whissell: Merci, M. le Président. Alors, nous sommes rendus à l'étape de la prise en considération du projet de loi n° 152. C'est un projet de loi qui vient modifier la Loi de la conservation et de la mise en valeur sur différents points. Je ferai un survol de ces points.

Nous avons fait l'étude détaillée article par article. Je dois avouer que ça s'est passablement bien déroulé. L'opposition avait affirmé dès le départ, dès les travaux en commission, que nous étions en faveur du projet de loi, qu'il y avait des aspects importants dans ce projet de loi qui devaient être mis en place. D'ailleurs, je tiens à souligner que l'opposition libérale a consulté les différents groupes sur le terrain, qu'il s'agisse des pourvoyeurs, des gestionnaires de zec ou encore des différents intervenants, tels que les agents de conservation, et nous avons recueilli les commentaires de ces groupes pour bonifier le projet de loi qui était présenté par le gouvernement.

Alors, M. le Président, ce projet de loi vient modifier certains aspects, et on pourrait peut-être commencer par un en particulier qui est tout ce qui est la question de la pourvoirie. Vous savez, au Québec, il y a beaucoup de pêche, beaucoup de chasse, et ces activités sont souvent réalisées dans une pourvoirie qui est un lieu qui est géré, administré par une entité à but lucratif, et cette entité peut prendre la dénomination de «pourvoirie» en fonction de la loi sur laquelle nous travaillons présentement. Au fil des années, il y a eu des abus, il y a des gens qui ont utilisé le nom de pourvoyeurs, qui se sont affichés dans les journaux ou dans différents médias pour faire la promotion de leur site sans vraiment être une pourvoirie au sens de la loi. Alors, il y avait des clarifications à apporter. Il y a plusieurs jugements qui ont été effectués au cours des dernières années, et c'était un éclaircissement à apporter.

Et peut-être, pour le bénéfice des gens qui nous écoutent, vous lire la définition de la «pourvoirie» telle qu'elle est exprimée dans le projet de loi. Alors, ça dit: Nous entendons «par "pourvoirie" quiconque, directement ou indirectement, offre, organise ou fournit, contre rémunération, de l'hébergement et des services ou de l'équipement pour la pratique, à des fins récréatives, des activités de chasse, de pêche ou de piégeage.» Alors, ici, c'est clair, ça inclut une panoplie d'activités.

● (16 heures) ●

Je continue. Dans la loi, on dit: «Malgré le premier alinéa, le gouvernement peut par règlement, aux conditions qu'il détermine, soustraire des pourvoiries de l'application des dispositions de la présente loi applicables à une pourvoirie selon notamment qu'une pourvoirie est exploitée sur des terres du domaine de l'État ou sur des terrains privés.» Alors, M. le Président, on définit clairement ce qu'est la pourvoirie, mais on met

ça très, très, très large. Et, plus loin dans le texte de loi, nous disons que, par règlement, nous pourrions exclure les activités qui ne rentreront pas dans la définition de pourvoirie. Sur ce point, je dois avouer que nous avons exprimé des réserves parce qu'à ce stade-ci le ministre n'a pas voulu déposer son règlement et nous n'avons pas pu nous pencher exactement sur les exclusions. Et il y a des groupes qui ont manifesté certaines craintes à l'égard de la définition qui est très, très large. Alors, j'ose espérer que le ministre entreprendra le plus tôt possible la mise en place de ces règlements parce que, sans le règlement d'exclusion, ça risque de poser de nombreux problèmes. D'ailleurs, nous avions proposé au ministre d'attendre et de nous présenter le règlement, mais il a préféré continuer.

M. le Président, un autre point qui est couvert par ce projet de loi est toute la question des zecs et des réserves fauniques. Vous le savez, au fil des années, l'activité en plein air se transforme. Lorsqu'on retourne au début du siècle, souvent c'était pêche, chasse. Et, maintenant, il y a beaucoup d'adeptes de la nature, des gens qui utilisent les aires fauniques, les réserves, les zecs afin d'effectuer de la marche puis de l'interprétation en nature, des excursions en famille ou encore d'aller faire de l'hébergement pour se reposer en forêt, loin de la pollution, loin du bruit, loin des tracas, loin des téléphones.

Alors, il y avait lieu de permettre maintenant, dans la loi, que les zecs et les réserves fauniques puissent permettre des activités, puissent permettre de proposer des activités récréatives, également puissent établir une tarification. Et je pense qu'en bout de ligne, lorsque ce sera bien fait, ce sera fait en concertation avec le milieu, parce que les zecs devront présenter un plan de développement à leurs communautés locales, régionales afin de s'assurer qu'il n'y aura pas d'empiètement sur d'autres types d'activités qui existent déjà dans la région. Alors, lorsque ce sera bien fait, avec des plans de développement qui auront été approuvés par les différentes instances, les zecs pourront mettre en place et offrir ces activités.

Il y a également, M. le Président, un point important qui concernait les agents de conservation. D'entrée de jeu, le projet de loi modifie la dénomination. Maintenant, nous utiliserons le terme «agent de protection de la faune». Et je pense que ça reflète très bien ce qu'est le rôle de ces individus, de ces agents, qui est vraiment de protéger la faune. Par le passé, on avait cru bon, à l'époque, de mettre «conservation», mais c'était une demande, c'était une demande qui venait également des individus, des agents qui voulaient que leur dénomination soit modifiée. Alors, on change le nom. Maintenant, c'est «agent de protection de la faune».

Et, dans cette loi, il y a des clarifications qui sont faites au niveau de l'immunité parce qu'encore là, par le passé, il y a eu des agents de protection qui ont dû faire des interventions, par infiltration ou non dans des territoires, et il y a eu des jugements. Et, maintenant, avec la loi, un individu pourra aller au devant, un individu qui aurait été choisi suivant un plan d'action, d'intervention. Et l'agent de protection pourra s'infiltrer dans un groupe et acheter du poisson, du cerf de contrebande, et ainsi permettre d'éliminer des réseaux de contrebandiers. Et il y avait des clarifications qui

étaient nécessaires parce que ces agents devaient avoir une immunité, et ce n'était pas explicitement donné dans la loi. Ça l'avait été par le temps, par la jurisprudence. Par contre, il arrivait certaines circonstances où des causes ont été perdues faute d'éclaircissement dans la loi. Alors, le projet de loi permettra de donner ce pouvoir d'immunité aux nouveaux agents de protection de la faune du Québec.

Il y a également toute la question de la gestion des permis de chasse et de pêche. M. le Président, certainement, vous avez vous-même acheté un permis au cours des dernières années. Vous vous présentez au comptoir, vous sortez votre carte du chasseur, si vous la possédez, et on vous remplit, sur un petit formulaire manuel, votre nom, vos coordonnées, et vous payez votre tarif.

Maintenant, on se propose d'implanter un nouveau système informatique à l'ensemble de la province, et ça fonctionnera de la même façon: les délégués, les personnes autorisées, les mandataires du ministère vous recevront, mais ils auront l'information directement sur Internet, et votre billet sera émis via une imprimante, et l'information sera donc acheminée directement vers la base de données du ministère, ce qui permettra, dans le cas où vous pourriez perdre votre permis, d'avoir une réimpression rapide, d'avoir une réimpression dans une autre zone ou dans une autre région du Québec, sans avoir à déboursier à nouveau pour un second permis.

Ce système permettra également... et je pense que c'est très important au niveau de la faune, compte tenu que l'orientation de la faune est basée souvent sur les données qui sont recueillies sur le terrain, c'est-à-dire la quantité de cheptel pour chaque espèce, le nombre d'individus par kilomètre carré. Mais, ce qui est également important de connaître, c'est le nombre d'individus qui sont capturés, que ce soit au niveau des poissons, que ce soit au niveau des animaux, des mammifères.

Alors, les permis, lors de l'enregistrement, on pourra transférer toutes les données vers un site unique et construire une base de données qui permettra au ministère de mieux connaître les habitudes des chasseurs, la pression sur chaque région et d'avoir, en bout de ligne, un meilleur reflet de l'utilisation de la faune au Québec par ces usagers.

Ce système, M. le Président, sera mis en place bien sûr avec des frais: on ne peut pas mettre des terminaux dans différents points à travers le Québec sans que ça coûte un sou. Alors, ce système sera financé jusqu'à concurrence de 10 % du montant qui est prélevé lors de l'achat des droits ou permis. Nous avons demandé au ministre de nous donner la garantie qu'il n'y aurait pas de problème, qu'aucun délégué ne subirait de perte de revenu, compte tenu du fait que maintenant nous allons leur demander de fonctionner avec un système informatique, un terminal, une ligne téléphonique.

Alors, le ministre nous a donné la garantie qu'aucun consignataire de permis ne serait touché par cette mise en place d'un nouveau système informatique. Je pense que c'était le rôle de l'opposition, et les transcripts sont là. Le ministre a dit qu'il n'y aurait aucun problème et qu'en bout de ligne on prendrait le coût

d'implantation du système à même les permis qui sont émis dans l'avenir.

Il y a également une disposition dans le projet de loi. M. le Président, qui vient clarifier encore une fois toute la façon dont une personne handicapée peut chasser dans nos forêts. Il y avait des dispositions qui étaient prévues expressément dans la loi, parce que, imaginez-vous, vous êtes en chaise roulante, vous voulez aller à la chasse au chevreuil, à l'original, ce n'est pas évident. Alors, il y avait des dispositions qui permettaient de chasser à partir des routes, de votre fauteuil ou de votre voiture, et également hors saison.

Dans la loi, on vient clarifier... et j'aimerais peut-être prendre quelques secondes pour vous lire ici une lettre qui vient de l'Office des personnes handicapées du Québec, qui dit: «L'Office partage entièrement cette initiative de revoir les dispositions de l'article 58 qui prévoient des modalités particulières pour la pratique de la chasse pour certaines personnes ayant des incapacités.» Alors, l'Office a été consulté: la réponse nous semble très satisfaisante, et les personnes handicapées, en bout de ligne, bénéficieront de l'amélioration qui est apportée à la loi.

● (16 h 10) ●

Alors, M. le Président, ça couvre l'essentiel du projet de loi. Également, il y a des articles de concordance qu'on ne peut éviter. Mais, en bout de ligne, l'opposition est satisfaite des travaux à cette étape-ci.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. le député d'Argenteuil et critique officiel de l'opposition. Nous allons maintenant céder la parole au ministre responsable de la Faune et des Parcs.

M. Guy Chevrette

M. Chevrette: M. le Président, tout d'abord, je remercie le critique de l'opposition. Je remercie également mes collègues parce qu'on a bien travaillé en commission parlementaire, article par article. Donc, étant donné qu'on aura la chance, en troisième lecture, de faire un dernier exposé sur le projet de loi, je me contenterai de remercier mes collègues et l'opposition pour leur collaboration.

La faune, au Québec, c'est un levier de développement économique pour plusieurs régions du Québec. On touche à la notion de pourvoyeur, comme l'a dit mon collègue. On touche également au travail des agents de la faune. C'est important qu'on leur donne une sécurité dans leur travail, parce qu'ils ont démembré de nombreux réseaux, et ça prenait l'immunité. On parle aussi des activités récréatives dans les zecs, comme on l'a exposé, de sorte que je pense qu'on ouvre une porte à une modernisation, si vous voulez, de notre législation là-dessus puis, d'autre part, à un resserrement de la notion de pourvoyeur, et je pense qu'on s'en portera mieux au Québec avec cette législation.

Mise aux voix du rapport

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le ministre responsable de la Faune et des Parcs.

Comme il n'y a pas d'autres intervenants, le rapport de la commission des transports et de l'environnement portant sur le projet de loi n° 152. Loi modifiant la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune et la Loi sur les droits de chasse et de pêche dans les territoires de la Baie James et du Nouveau-Québec, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

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

M. Chevrette: M. le Président, vous pouvez appeler l'article 19.

Projet de loi n° 164

Adoption du principe

Le Vice-Président (M. Pinard): À l'article 19 de votre feuillet, M. le ministre des Transports propose l'adoption du principe du projet de loi n° 164. Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport.

Y a-t-il des interventions sur l'adoption du principe du projet de loi n° 164? Alors, M. le ministre des Transports et également député de Joliette.

M. Guy Chevrette

M. Chevrette: Merci, M. le Président. J'ai le plaisir puis, je dirais, l'honneur également de soumettre à cette Assemblée le projet de loi n° 164, intitulé Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport. Celui-ci, ce projet de loi, établit un cadre législatif qui va nous permettre, qui va permettre au ministère des Transports du Québec de s'associer éventuellement à l'entreprise privée en vue de réaliser la construction, la réfection et l'exploitation d'une infrastructure de transport. On taille dans le neuf, M. le Président, au Québec. Ce cadre se veut souple, transparent et adaptable aux différents projets selon les spécificités de chacun. Ces pouvoirs et responsabilités s'avèrent donc indispensables pour assurer le succès de ce type de projets.

Des expériences récentes au Canada et à l'étranger ont démontré que le recours aux partenariats public-privé, notamment pour des projets d'infrastructures de transport, permet des économies et l'accès à de nouvelles sources de financement. Ce qui est proposé globalement, M. le Président, c'est de permettre au ministère des Transports, au ministre des Transports, de négocier et de conclure des ententes de partenariat, c'est de déterminer aussi et de baliser le processus d'attribution des contrats, parce que, pour attribuer des contrats, ça prend des normes, ça prend des critères, ça prend des balises.

Et aussi il me permettra de déléguer la responsabilité d'exploitation d'une infrastructure routière et d'utilisation d'une entreprise... d'une emprise publique.

Enfin, cette loi va nous permettre d'établir des règles de fixation et de perception de péages et d'utilisation de revenus. À cet effet, je tiens, dès le départ, à préciser que le projet de loi n° 164 contient

également des dispositions concernant les mécanismes de contrôle et de perception des péages. Évidemment, pour que ces éventuels projets avec péage soient socialement acceptables, il faudra notamment déterminer si ces derniers répondent à des besoins réels et reconnus, liés par exemple aux problèmes de congestion et d'accessibilité. Dans tous les cas, une solution de rechange valable et gratuite devra cependant exister.

Et, ici, je tiens à le préciser parce qu'on n'obligera pas un citoyen à prendre un pont payant. S'il ne veut pas payer, il y aura toujours une alternative. Comme quand on finira la 50 — je vois le député de Papineau — eh bien, on finira la 50 sous quelle forme? On le verra, mais il y aura toujours une alternative si jamais il y a du péage. Et ça, c'est important que le citoyen le sache et connaisse ces faits immédiatement. Donc, M. le Président, dans tous les cas, une solution de rechange valable et gratuite, je le répète encore, devra également exister. Ainsi, les projets retenus ne devront en aucun cas, notamment en raison de la tarification imposée, restreindre la mobilité des usagers.

En confiant davantage de responsabilités au secteur privé, je crois que ces réalisations en partenariat vont ainsi favoriser l'émergence de projets novateurs et le développement d'expertises qui seront exportables, contribuant ainsi au développement économique et au rayonnement d'une société. Nos firmes qui vont prendre de l'expérience ici pourront exporter ces connaissances, ces technologies à travers le monde par la suite.

Je crois que le moment est plus que jamais venu pour le gouvernement du Québec de suivre l'exemple de ces nombreux États à travers le monde qui, depuis les 15 dernières années en particulier, se sont associés au secteur privé afin de réaliser, croyez-le ou non, quelque 175 projets routiers majeurs en partenariat public-privé. On taille dans le neuf au Québec, mais ce n'est pas neuf sur la planète. Il faut bien se comprendre. Il y en a qui craignent et qui craignent et qui craignent, mais il y a des expériences vécues. Il y a eu des erreurs dans le passé dans certains endroits, on saura bénéficier de ces expériences-là pour mieux faire ici.

La présentation de ce projet de loi, donc, sur les partenariats en matière d'infrastructures de transport n'a été évidemment pas étrangère aux remarquables efforts que le gouvernement a déployés au cours des récents exercices budgétaires afin d'assainir et de contrôler les finances publiques. Si cet exercice a parfois été exigeant pour la société québécoise, il nous a néanmoins fait prendre conscience des limites de nos capacités financières. Ainsi, nous savons désormais que, si nous désirons devancer ou même entreprendre le développement de certains projets routiers tout en limitant le plus possible l'impact fiscal de tels équipements sur l'ensemble des contribuables, il nous faut chercher de nouvelles sources de financement. Ça, tout le monde est d'accord avec cela. Or, dans ce contexte, l'alternative est d'impliquer activement le secteur privé et de lui confier la construction et l'entretien de certaines nouvelles routes ou infrastructures contre rétribution, bien sûr, à même un péage routier assumé par les utilisateurs eux-mêmes.

La solution M. le Président, ne consiste pas à ajouter du péage sur des routes déjà existantes, mais bien plutôt de permettre la réalisation de nouveaux projets qui impliquent du péage. Les usagers de la route

pourraient alors y trouver une solution de rechange tout attrayante leur permettant, par exemple, de gagner en rapidité et en fluidité. Le projet de loi fixe les lignes directrices qui nous permettront de définir la structure et la portée d'un partenariat, de baliser le partage de risques et de responsabilités en fonction d'objectifs d'efficacité, d'efficience et de responsabilisation de l'intervenant le plus apte à les assumer.

Ici, je voudrais me permettre d'expliquer un peu ce que je veux dire par là. Ce que je veux dire par là, M. le Président, c'est qu'on aurait pu mettre un projet de loi puis définir chaque forme de partenariat. Mais je vais donner des exemples pour bien comprendre pourquoi je mets une assise juridique et pourquoi nous rendrons publics toutes les ententes et tous les règlements qui en suivront. Parce que, par exemple, la 25 peut avoir un partenariat à deux: ça peut être l'État et le privé. Par exemple, la 50, ça peut être à trois, le partenariat. Par exemple, le SLR, ça peut être un équipementier, ça peut être le fédéral parce qu'il a juridiction sur le fleuve, ça peut être le Québec. Et la 30, ça serait la même chose.

● (16 h 20) ●

Donc, pour bien comprendre pourquoi on se donne une assise juridique pour pouvoir conclure des partenariats et qu'on rende publiques, par exemple, les ententes de partenariat, parce que c'est l'argent, quand même, c'est la protection du public, mais c'est plutôt une loi qui donne une assise juridique nous permettant de le faire et c'est pour ça que ce n'est pas une loi très élaborée. Elle fixe les critères de transparence, elle fixe les assises juridiques nous permettant de faire...

Par exemple, on sait que, quand on donne un secteur à la gestion du privé pour 20 ans, ce qu'on appelle un BOT, ce qui veut dire en anglais «build, operate and transfer», ça veut dire bâtir, faire la gestion et le transférer après que le loyer de l'argent et le capital furent remboursés après une vingtaine d'années, et ce, en toute transparence. Et il faut avoir de la transparence et des moyens de contrôle, bien sûr.

Parce qu'on vient d'avoir un bel exemple, il y a 15 jours, je crois — ou trois semaines — sur la 407. Il y a un flux de circulation qui est plus nombreux que celui qui avait été prévu. Ça rapporte donc plus d'argent que le loyer de l'argent prévu dans l'entente; donc, c'est de l'argent qui va au fonds consolidé. Il revient après que tu as assumé tes responsabilités de paiement de capital et intérêts. Par le flux d'automobiles ou de camions qui passent, eh bien, vous avez à ce moment-là la possibilité de retourner au fonds consolidé les excédents.

Mais il y a du partage de risque, d'autre part. Si nos prévisions n'étaient pas aussi valides que celles que nous prévoyions, par exemple, ou si réalistes, si on avait prévu 40 000 véhicules-jour puis il en passe 37, bien, est-ce qu'on laisse monter les tarifs de façon prohibitive ou si l'État n'assume pas une part de risque? C'est ça qu'on va retrouver dans les ententes. M. le Président, de façon très claire.

Donc, le secteur public assumera les risques reliés à l'obtention des autorisations environnementales préliminaires et à l'acquisition des terrains, et il pourra également, en fonction des projets, contribuer au financement, comme je l'expliquais tantôt.

Le recours au partenariat ne change en rien la responsabilité ultime du gouvernement quant à la

gestion stratégique du réseau de transport. Le ministre des Transports demeure responsable de l'organisation générale des systèmes et des réseaux de transport sous sa juridiction. Il décide des axes à développer, il détermine les niveaux de services qui seront offerts. Le changement se situe dans la façon dont les services seront dispensés. La conception, la construction, l'entretien, l'exploitation et le financement d'une infrastructure feront l'objet d'un contrat unique à une entreprise ou un consortium du secteur privé, bien sûr. Le regroupement de ces activités est de nature à favoriser une plus grande efficacité et à générer des économies.

Par ailleurs, M. le Président, l'entente de partenariat suppose également que le gouvernement modifie la nature de ses exigences pour la réalisation du projet. Au lieu de spécifications techniques très détaillées, il fixera désormais des exigences de rendement et de qualité.

Le projet de loi prévoit également des modalités d'application des péages, soit la fixation de taux, le choix de l'équipement requis et l'exemption pour certains types de véhicules. Une saine concurrence appuyée par la transparence du processus vis-à-vis de la population, les usagers et les soumissionnaires favorisera, bien sûr, l'émergence de solutions optimales moins coûteuses, j'espère, et dans le meilleur intérêt des contribuables et des usagers.

Un processus concurrentiel clairement défini permettra de choisir le meilleur partenaire, soit celui qui aura la capacité technique et financière de réaliser le projet, qui démontrera sa capacité à supporter les risques inhérents au projet, qui amènera la meilleure proposition et qu'il sera en mesure de mener à terme et avec succès. En d'autres mots, le soumissionnaire, il va falloir qu'il présente ses modes de financement. C'est souvent par sa capacité d'emprunt au meilleur taux qu'il pourra... en plus de prouver sa valeur sur le plan technique, il devra démontrer qu'il a la meilleure soumission. Il a le fardeau de la preuve, en d'autres mots, pour présenter la meilleure solution, la plus économique, la plus transparente soit aux représentants que nous nommerons sur les comités de sélection.

Le mode de sélection se veut parfaitement transparent. Il assure la confidentialité des informations tout en demeurant ouvert et équitable pour tous. La sélection du partenaire se fera en plusieurs étapes, chacune permettant de vérifier et de valider la capacité des candidats et la qualité de leur proposition.

La croissance de notre économie s'appuie de plus en plus sur l'exportation de nos produits vers les marchés extérieurs, notamment ceux de la région de l'est et du centre des États-Unis qui se trouvent à peine à quelques heures de route de chez nous.

Par conséquent, M. le Président, il devient essentiel d'augmenter l'efficacité et la performance de notre réseau routier afin d'accéder encore plus rapidement à ces marchés. Et, en prenant ainsi le relais de l'État québécois, le secteur privé peut contribuer à atténuer du même coup la congestion avec laquelle doivent composer quotidiennement des individus puis des entreprises.

Compte tenu de la nécessité de réduire la congestion des hauts volumes de circulation offrant un

fort potentiel de rentabilité ainsi que d'alternatives gratuites possibles, les projets les plus susceptibles d'être réalisés en partenariat se situent dans la région de Montréal, bien sûr, pour commencer et ont déjà été identifiés dans le plan de gestion des déplacements.

Mais la formule, je le répète, peut s'appliquer ailleurs au Québec. Certains de ces projets ne peuvent s'autofinancer uniquement que par les revenus de péage. Le gouvernement fédéral pourrait alors contribuer, dans le cadre d'un partenariat fédéral-provincial, au financement de certains projets moins rentables. Et, ici, je donne un exemple: si les projections de circulation n'assurent pas une rentabilité au projet — 15 000, 20 000 véhicules-jour, par exemple, ne suffiraient pas à payer un projet de 630, 640, 650 millions — on pourrait effectivement avoir des formes de partenariat tripartite à ce moment-là, et ça, ça devient important. On devance le projet, on y va à la hauteur de nos moyens, on profite du fait que le privé est prêt à faire son bout de chemin, et je crois que les citoyens acceptent mieux quand ils ont des alternatives du genre. Prenez une entreprise qui voit passer, je ne sais pas, moi, 100, 150 camions par jour de son entreprise sur une route, elle va préférer payer quelques dollars plutôt que de perdre trois, quatre heures sur le Métropolitain. Le calcul est assez vite fait. C'est ça qu'on veut offrir aux citoyens et aux entreprises québécoises.

Donc, nous cherchons constamment des moyens en vue d'améliorer la qualité des services offerts à la population, limitant leurs coûts, afin de reconnaître le rôle-clé que le secteur privé peut jouer. M. le Président, au sein du développement économique et de la création d'emplois, cette possibilité d'un partenariat public-privé ne peut donc que bénéficier à chacune des parties. L'État y trouvera un moyen pratique pour contenir ses dépenses à un niveau socialement acceptable, alors que les entreprises, elles, acquerront une expertise enviable et exportable.

C'est pourquoi, M. le Président, je propose l'adoption du présent projet de loi sur le partenariat en matière d'infrastructures de transport, un projet de loi qui confèrera les pouvoirs nécessaires et la souplesse administrative requise pour que de tels partenariats se réalisent de la façon la plus transparente qui soit. Ce faisant, nous montrerons ainsi au secteur privé tout le sérieux et toute l'importance que nous accordons à la mise en oeuvre de certains projets d'infrastructures de transport que l'on trouve notamment dans le plan des déplacements de Montréal.

Donc, M. le Président, d'ores et déjà, j'espère, je souhaite que l'Assemblée nationale adopte ce projet de loi unanimement, puisque nous innovons. Mais je suis persuadé que nous innovons dans le bon sens. Je sais qu'il y a des fonctionnaires, de mon ministère en particulier, qui sont inquiets, qui pensent qu'ils vont toute perdre l'expertise. Voyons! On offre au privé de venir en prendre, de l'expertise. On pourra placer nos fonctionnaires et le privé, justement, dans des projets d'exportation de ces technologies que nous développerons ici, des connaissances que nous acquerrons, et, tous ensemble, nous aurons des projets qui pourront être devancés.

Donc, automatiquement, on rend service à nos citoyens en termes de fluidité de transport, d'économie

d'heures, d'économie de pollution, d'économie de tout genre. On dit que la congestion à Montréal — et vous en savez quelque chose, les Montréalais — nous coûte au-delà de 525 millions actuellement en heures ou temps perdu, en pollution de tout genre, et vous savez toute la ribambelle des causes de ces coûts astronomiques.

Donc, j'escompte que l'Assemblée nationale, M. le Président, adoptera cette loi avant les fêtes pour qu'on puisse déjà, après les fêtes, entamer des discussions puis ouvrir un premier chantier dans un partenariat public et privé. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Merci, M. le ministre, de votre intervention. Nous en sommes à l'étape de l'adoption du principe du projet n° 164, Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport, et je cède la parole au porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports et député de Shefford. M. le député, la parole est à vous.

M. Bernard Brodeur

M. Brodeur: Merci, M. le Président, il me fait plaisir de prendre la parole sur un projet de loi de cette nature. M. le Président, le projet de loi n° 164 est intitulé Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport. On est devant un projet de loi qui est très intéressant.

D'ailleurs, vous le savez probablement, un projet de cette nature avait été présenté par le Parti libéral par le véhicule de son programme. Nous en avons discuté abondamment lors de la campagne électorale, en 1998, et, M. le Président — c'est un hasard que je sois porte-parole des transports — je me souviens, dans ma campagne de 1994, celle de septembre 1994, j'avais soulevé, dans mon comté, l'opportunité de créer ce genre de partenariat là, public-privé, concernant la construction de routes.

● (16 h 30) ●

Il y avait un enjeu majeur dans la région, où on discutait tourisme, d'accès au Centre-du-Québec, d'accès aux frontières américaines, et, à ce moment-là, dans un débat, j'avais soulevé l'opportunité, peut-être, d'en venir à une loi-cadre régissant l'infrastructure de transport dans un partenariat public-privé pour permettre, en fin de compte, la construction d'une route qui aurait pu relier — c'est une supposition, M. le Président — la région de Drummondville à celle de Granby, pour permettre de drainer suffisamment l'industrie touristique de la région ainsi que permettre à la zone commerciale de Granby, qui est excessivement importante, de pouvoir avoir un accès direct, par exemple, à la 20 et aux frontières américaines. Donc, ça me fait drôle de venir discuter de ça ici aujourd'hui.

Et, comme je vous disais, en 1998, lors de la dernière campagne électorale, le Parti libéral du Québec a repris cette idée afin de permettre un partenariat public-privé. Donc, pour le bénéfice des gens qui nous écoutent à la maison, je vais tout simplement reprendre les deux paragraphes du texte *Un plan pour des municipalités autonomes*. L'équipe Charest, libérale, c'est-à-dire le programme du Parti libéral de 1998, où on fait état de la création d'un partenariat public-privé pour la construction, entre autres, de routes, d'un système

routier. Donc, le titre, c'était *Des partenariats public-privé-travailleurs*, qui permettaient de faciliter la mise sur pied de partenariats public-privé-travailleurs afin de construire ou de rénover les infrastructures publiques ou pour adopter des modes plus efficaces et aux meilleurs coûts possible de livraison et de gestion de services publics. Cet élément de l'entente-cadre proposée vise à permettre aux municipalités de s'adapter au contexte nouveau pour permettre de construire ou de moderniser les infrastructures existantes. Ces partenariats rendent aussi possibles de nouveaux modes de gestion pour continuer d'assurer les services publics aux meilleurs coûts.

«Dans son plan de croissance économique, le Parti libéral du Québec s'engage, à cet égard, à créer un fonds de modernisation des infrastructures disposant d'une enveloppe de 500 millions de dollars qui permettrait de réaliser les projets majeurs dont nous avons besoin pour le développement de notre économie. Le développement de partenariats public-privé-travailleurs permet de créer cette synergie favorable à la réalisation d'un plus grand nombre de projets avec les mêmes sommes d'argent en raison des économies qu'ils peuvent entraîner. Il est possible d'avoir un effet de levier plus important pour la création d'emplois et le développement de la richesse dans chacune des régions.

«Ainsi, une municipalité, une MRC, une région municipale, un regroupement d'employés municipaux pourraient être intéressés à mettre sur pied un tel partenariat pour des projets visant les infrastructures dans le domaine du transport, de l'environnement et des équipements d'utilité publique.»

Donc, M. le Président, les gens qui veulent lire cette partie-là du programme du Parti libéral peuvent la trouver juste avant la rubrique Rétablir le principe des fusions volontaires. Donc, à titre indicatif, on pourrait référer justement à ce plan-là qui avait été offert à la population en 1998, qui était un des enjeux électoraux qui est repris par le gouvernement du Parti québécois avec son projet de loi n° 164. Donc, c'est évident, je peux vous dire d'avance qu'on va être pour le projet de loi, étant donné qu'il s'inspire du programme du Parti libéral qui a pour but d'améliorer, oui, le système routier. Comme le dit le ministre aussi, ça a un autre but, le but d'aider à l'économie du Québec. On sait, par exemple, on peut prendre... Tantôt, il y a le député de Papineau qui va intervenir et nous parler de son autoroute 50; probablement que le député d'Anjou va nous parler de l'autoroute 25. Moi, je suis en Montérégie. Vous savez que ma présidente du caucus de la Montérégie m'en parle abondamment, de l'autoroute 30, par exemple. Ça pourrait permettre, en fin de compte, de donner une voie de contournement, donner une alternative aux gens qui ont comme métier de transporter des biens ou qui offrent des services et qui utilisent le réseau routier. Ça fait en sorte qu'il y a des gains énormes de temps et d'argent à instaurer un système de partenariat public et privé.

Donc, l'impact économique peut s'avérer très important si on tient en compte le fait que nous allons économiser, au moins que l'État n'aura pas des sommes aussi importantes qu'il devrait investir, et que le projet va permettre, en fin de compte, de faire participer des gens dans le privé dans le coût du système.

Donc, M. le Président, je le disais il y a quelques instants qu'on peut se servir d'un projet de loi comme ça, d'un principe semblable de partenariat pour améliorer le système de transport québécois. Il faudra faire attention, par exemple, puis il faut mettre en garde le gouvernement sur l'effet que pourrait donner ce genre de projet de loi. Il est évident qu'on a besoin d'améliorer beaucoup le système routier au Québec et pas seulement dans la région de Montréal. On pense aussi — j'ai nommé tantôt la 50 — à la 25, la 30. On peut parler de l'autoroute qui mène en Beauce, dont le gouvernement du Québec... on se souviendra dans une élection partielle dans Beauce-Sud, on se souvient que le premier ministre était venu lui-même dans Beauce-Sud à l'époque promettre un nouveau lien routier, une rallonge de l'autoroute qui permettrait d'arriver plus rapidement à Québec. Ce n'est toujours pas arrivé.

J'ai posé une question, M. le Président, il y a quelques semaines, sur l'autoroute du parc des Laurentides. Peut-être que ça sera une solution. On l'espère que ça pourrait être une solution, parce qu'il faut absolument desservir ces gens-là. Mais ce à quoi il faut faire attention, c'est qu'on puisse dire, à chacun des travaux qu'on doit faire au Québec concernant un lien routier, qu'on attend absolument la participation du privé. Donc, ça ne doit pas être une raison pour ne pas améliorer le système routier dans des cas où vraiment un partenariat privé est impossible. Parce que, de toute évidence, si on fait une route dans mon comté, entre Saint-Joachim-de-Shefford puis Roxton Pond paroisse, c'est évident qu'il ne faut pas attendre que le privé investisse, parce qu'il n'y a pas tellement de gens qui vont passer sur cette route-là, donc ça ne serait pas rentable.

Tout ça pour vous dire aussi, M. le Président, en parlant de rentabilité, qu'il est évident que ces autoroutes-là devront malheureusement être équipées de postes de péage. De toute évidence, il faut se rendre compte que les coûts de construction de telles routes seront excessivement importants, sont toujours de plus en plus importants d'ailleurs, de telle sorte que les gouvernements ont de la difficulté, par exemple, à pouvoir faire des centaines et des centaines de kilomètres de route chaque année — un principe d'autoroute — sans avoir recours à des fonds qui seraient extérieurs à l'appareil gouvernemental.

Alors, il faudra de toute façon avoir une réglementation serrée sur la façon dont on va charger ces tarifs-là aux citoyens, qu'on va charger à l'utilisateur. Il faudra voir aussi à avoir un règlement qui soit clair, qui permette à certains véhicules, par exemple, de pouvoir y circuler gratuitement et de façon plus facile, de pouvoir y accéder et en sortir facilement, comme les ambulances, les autobus scolaires. Ça, ça rentre dans l'ordre, par exemple, de la réglementation, et j'espère que le ministre pourra nous éclairer là-dessus en commission parlementaire.

Donc, M. le Président, cette entente-là, le projet de loi n° 164, permet des ententes non seulement pour la construction, mais aussi la réfection de routes. Donc, on peut penser que les routes présentement qui pourraient avoir besoin de réfection pourraient faire partie d'une entente semblable, les routes autant existantes que les routes qui ne sont pas existantes présentement.

M. le Président, il y a un autre point sur lequel j'aimerais attirer l'attention du ministre. c'est d'être bien certain qu'il reste toujours une route alternative gratuite pour le citoyen, donc que le citoyen peut emprunter sans défrayer les coûts, sans avoir à passer dans des postes de péage. Vous avez entendu comme moi tantôt le ministre des Transports souligner cet état de fait. Il n'est pas directement écrit dans le projet de loi, mais j'espère que, lors de la commission parlementaire, on pourra faire en sorte de bonifier le projet de loi, de faire en sorte que ça soit clair pour tout le monde que, advenant toute construction, toute réfection ou toute exploitation d'une autoroute qui est l'objet d'une entente de partenariat entre le public et le privé, il y aura une route alternative et qu'elle sera gratuite pour l'utilisateur. Donc, le projet de loi devrait permettre aux citoyens d'avoir un choix.

● (16 h 40) ●

Ensuite de ça, M. le Président, c'est bien important dans un projet de loi comme ça, qui est très large, qui permet de rédiger une réglementation sur laquelle nous n'avons pas beaucoup de droit de regard, si je pouvais dire... il est donc important et, en commission parlementaire, on devra faire ce travail, tenant en compte que c'est une loi-cadre, donc plus large, mais qui devra faire en sorte au moins que le législateur pourra avoir un certain droit de regard et une certaine méthode de vérification de ces ententes-là qui seront faites entre le privé et le public. Le ministre nous soulignait tantôt que, oui, ces ententes-là pourraient être publiques. Donc, on fera en sorte, en commission parlementaire, M. le Président, que ces ententes-là puissent être disponibles au moins pour les parlementaires ou au moins pour toute personne intéressée dans la population du Québec.

On peut parler aussi d'autres choses, M. le Président. Lorsqu'on parle d'autoroutes, lorsqu'on parle de systèmes routiers... la loi indique également que le Code de la sécurité routière s'applique. Je profite de l'occasion pour vous souligner que le ministre des Transports nous avait indiqué il y a à peu près un an qu'un projet de loi modifiant le Code de la route devrait être déposé. On pourrait peut-être en profiter, lorsqu'on parle de construction de nouvelles routes, de nouveaux systèmes routiers, pour déposer ces réformes-là au système routier. On a parlé beaucoup, vous vous en souvenez, il y a quelques semaines, d'alcool au volant. Il se produit encore des accidents presque de façon hebdomadaire de gens qui circulent sur nos routes en état d'ébriété. Donc, ces mêmes lois là vont s'appliquer aux autoroutes dites privées, et il serait important, en fin de compte, d'améliorer notre Code de la route pour faire en sorte que ces routes-là soient aussi sécuritaires que les autoroutes publiques.

On a parlé aussi, M. le Président, puis je pense que c'est important de le souligner, que le partenariat public-privé permet en fin de compte à la population du Québec, au gouvernement ou à l'ensemble des Québécois de récupérer cette route-là qui, d'autres façons, n'aurait peut-être pas été construite. Donc, par exemple, puis au bénéfice des gens qui nous écoutent, si on décide de construire l'autoroute 50, avec ce type de partenariat là, ou l'autoroute 25, ça pourrait permettre d'avoir une entente avec un constructeur en partenariat soit en parts égales ou peut-être avec deux autres

partenaires pour construire une route qui permettrait à cette route-là d'avoir un autofinancement, que les postes de péage feraient en sorte au moins que l'investisseur privé pourrait récupérer sa mise. Et, 20 ans plus tard — en supposition sur un terme de 20 ans — le gouvernement du Québec pourrait récupérer cette route-là, après qu'elle aurait été utilisée naturellement, avec une entente préalable qui permettrait de s'assurer que l'investisseur privé entretienne cette route-là de façon adéquate. Et l'ensemble de la population du Québec pourra récupérer à ce moment-là une route toute faite, en ordre et qui peut-être, d'une autre façon, ne serait restée que promesse.

Donc, M. le Président, si on ne se fie qu'au projet de loi, ce projet de loi là qui, je le répète encore, est une loi-cadre, parce que vous voyez très bien que ce n'est pas tellement volumineux... Sauf que nous allons nous assurer en commission parlementaire que cette loi-là permette des ententes réalistes avec l'entreprise privée.

Et, M. le Président, en terminant, tout simplement pour résumer le projet de loi et au bénéfice des gens qui nous écoutent à la maison, le projet est excessivement court, donc les balises sont très larges. On parle au chapitre I de Projet et entente de partenariat, et l'article 1, en fin de compte, est très révélateur sur le reste du projet de loi, et je vous le lis: «La présente loi s'applique à toute entente de partenariat à long terme entre le gouvernement et une entreprise privée pour réaliser la construction, la réfection ou l'exploitation d'une infrastructure de transport. Une telle entente doit comporter un partage de risques entre le gouvernement et le secteur privé.»

Donc, M. le Président, il y a toute évidence que le risque n'appartient pas seulement au gouvernement du Québec, n'appartient pas seulement au privé, mais ça doit être une entente qui va permettre un partage équitable non seulement des effets bénéfiques, mais aussi des problèmes que pourrait causer une telle construction. Et le chapitre II nous parle des Péages routiers. Donc, la loi nous indique que le gouvernement peut, par règlement, à l'égard de l'infrastructure routière, à l'article 7, établir les normes concernant la fixation des montants de péage.

Donc, M. le Président, je crois que nous allons parler abondamment de la fixation des montants de péage sur une autoroute: je pense que ça touche directement nos citoyens.

On sait que, indirectement, nous allons créer une taxe, en fin de compte, en créant un poste de péage. Mais la question qu'il faut se poser, c'est, un: est-ce qu'il y a une route alternative pour les gens qui ne veulent pas emprunter cette route-là? Et, deux: quel est l'impact d'une construction d'une telle route sur l'économie régionale, donc, dans plusieurs cas? Et les collègues qui vont me suivre, dans leur intervention, vont sûrement y aller des remarques concernant leur route dans leur région, que la construction d'une telle route aura des impacts très importants concernant l'économie régionale.

Donc, M. le Président, comme je vous le disais d'entrée de jeu, l'opposition officielle est en accord avec un principe de routes en partenariat avec le public et le privé. On le disait tantôt, le gouvernement s'est inspiré du programme libéral qui, en toutes lettres, signifie à la

population qu'un gouvernement libéral aurait déposé un projet de loi semblable qui permet le partenariat en matière d'infrastructures de transport.

Donc, M. le Président, en terminant, tout ce qu'on peut vous dire, c'est que l'opposition va travailler, en commission parlementaire, à bonifier le projet de loi, que nous sommes d'accord avec le grand principe du projet de loi, mais que nous allons quand même vérifier, premièrement, que la population qui ne veut pas utiliser ce type de routes ait une route alternative, qu'elle garde, en fin de compte, une pleine liberté de circulation partout au Québec, que les projets qui seront déposés le seront dans un but fort précis, soit de donner une plus grande facilité de circulation, principalement dans la région de Montréal ou dans d'autres régions urbaines, et de permettre que les transporteurs qui utilisent cette route-là le fassent plus rapidement, et que, par ricochet, l'économie de chacune des régions du Québec soit améliorée par l'installation d'une telle infrastructure de routes.

Donc, M. le Président, nous sommes prêts à procéder en commission parlementaire. Le ministre, tantôt, nous signifiait qu'il voulait adopter le projet de loi au cours de cette session. On peut lui dire que, oui, nous allons sûrement adopter le projet de loi au cours de cette session. Et l'objectif est bien simple: nous espérons que le ministre a déjà des négociations d'entreprises pour permettre des ententes de construction, par exemple, pour l'autoroute 30. Je pense à l'autoroute 50, on pense à l'autoroute qui va dans la Beauce, on pense à l'autoroute du parc des Laurentides, on pense à l'autoroute 25, et puis il y a d'autres projets qui peuvent être soulevés par plusieurs groupes et plusieurs municipalités du Québec et qui permettraient à chacune de ces municipalités-là de s'épanouir un peu plus.

En passant, M. le Président, je me souviens — et je le disais tantôt — j'ai posé la question, il y a quelques semaines, concernant la construction d'une route allant dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Ça serait peut-être le temps d'en profiter et peut-être de faire taire certains dénigreurs des députés du Saguenay—Lac-Saint-Jean qui semblent interpellés, parce que la perception du coin, c'est que les députés du Saguenay—Lac-Saint-Jean ne s'occupent pas du dossier du parc. On leur donne l'opportunité de demander à leur propre gouvernement, possiblement, de s'inspirer du projet de loi n° 164, la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport, et d'enfin pouvoir desservir cette région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, de pouvoir ensuite, enfin, desservir comme il faut la région de l'Outaouais, la région de Montréal et toutes les grandes régions du Québec.

Donc, M. le Président, comme je vous le dis, j'espère que ce projet de loi sera adopté dans les plus brefs délais, et ce que nous disons au ministre, c'est d'appeler le plus rapidement possible le projet de loi en commission parlementaire pour que nous puissions l'adopter à la mi-décembre. Merci, M. le Président.

Une voix: Bravo!

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, merci, M. le député de Shefford. Nous en sommes à l'étape de l'adoption du principe du projet de Loi concernant les

partenariats en matière d'infrastructures de transport. Je reconnais le prochain intervenant. Il est le porte-parole de l'opposition en matière de relations avec les citoyens et d'immigration et député d'Anjou. M. le député, la parole est à vous.

M. Jean-Sébastien Lamoureux

M. Lamoureux: Merci beaucoup, M. le Président. Il me fait plaisir de prendre la parole à ce stade-ci concernant le projet de loi n° 164. Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport.

● (16 h 50) ●

Mon collègue député de Shefford l'a mentionné, le ministre également, c'est un projet de loi qui est excessivement important pour nous, dans notre région, au niveau d'Anjou. On l'a mentionné, l'autoroute 25, ça fait des années et des années qu'on en entend parler. Par le biais de ce projet de loi là, M. le Président, je pense qu'on a une belle opportunité d'enfin régler le dossier. Je l'ai mentionné lorsque le ministre des Transports a présenté son plan de transport, je voyais ça comme une mesure positive, ce projet de loi là, c'est-à-dire de favoriser un partenariat public-privé au niveau d'un pont au niveau de l'autoroute 25 et du prolongement. Je pense que c'est une mesure qui est positive, ça fait longtemps qu'on le réclame au niveau de la région.

Vous savez, M. le Président, on n'a pas besoin de circuler très souvent dans la région de Montréal pour constater à quel point le trafic augmente constamment. Je pense que c'est rendu maintenant plus simple de prendre les périodes de la journée où il n'y a pas de trafic plutôt que de parler d'heure de pointe. Aussi tôt que 6 heures le matin, on peut se retrouver dans des situations, sur l'autoroute métropolitaine, qui ne sont pas faciles. Le but du projet de loi vise justement à favoriser ce genre de développements là, des partenariats public-privé. Moi, ce que je dis, c'est bien simple: Si ça permet, au niveau du développement économique, d'effectuer des projets qui n'auraient pas vu le jour ou qui attendent depuis longtemps, eh bien, moi je dis: Allons-y. Allons-y parce qu'il en va de l'essor de la région. Je pense que le projet, au niveau de l'affluence, a été largement démontré dans les articles de journaux ce matin, et le ministre des Transports l'a également mentionné au niveau de son discours. Je pense que le prolongement de l'autoroute 25 devrait être une priorité dans le cadre de ce projet de loi là.

Il y a une chose, par contre, M. le Président, un principe sur lequel... et le député de Shefford l'a mentionné, le ministre nous l'a dit dans son discours, mais c'est une chose dont on veut s'assurer, c'est que le citoyen, la citoyenne et puis tout le monde, dans le fond, ait la chance d'avoir une alternative au niveau des chemins qui lui seront offerts. Ce qu'on veut éviter, c'est que le projet de loi fasse en sorte que, dans certaines régions ou certains endroits, la seule voie praticable soit une voie qui fait l'objet d'un partenariat public-privé où il y aura des péages. Je sais qu'il y a des gens qui s'inquiètent peut-être ou qui déplorent ce genre de choses là. Moi, ma réponse à ça, elle est bien simple: Écoutez, on ne peut pas demander au privé d'injecter de l'argent seulement pour nos beaux yeux. Tout le monde doit y trouver quelque chose à retirer. C'est évident

qu'au niveau des péages le privé, je pense, trouvera un incitatif à participer. Moi, ce que je dis, c'est: Assurons-nous tout simplement que le citoyen, la citoyenne aura des voies alternatives pour se déplacer.

En ce qui me concerne, et je vous le soumets bien respectueusement, M. le Président, je pense que, dans le cas de l'autoroute 25, du prolongement de l'autoroute 25, les solutions alternatives, il y en a, la situation ne se pose pas. Mais je tiens néanmoins à souligner que, pour les autres projets qui pourraient se retrouver sur la table, au niveau de ce projet de loi là, il faut s'assurer, peu importe la région dans laquelle les projets seront effectués, que le citoyen, la citoyenne pourra trouver justement cette voie alternative là.

Donc, M. le Président, je vois d'un bon oeil le projet de loi n° 164. Le député de Shefford aura des modifications à apporter, je suis convaincu qu'il fera un travail diligent pour s'assurer que cette loi-cadre là va répondre aux attentes des citoyens, aux attentes des gouvernements et qu'on puisse aller de l'avant. Je réitère au ministre des Transports l'importance de développer et d'aller de l'avant au niveau de l'autoroute 25. Il l'a mentionné dans son plan de transport. J'avais à ce moment-là salué l'initiative, et je pense que, comme député de l'opposition, quand on n'est pas d'accord, c'est nécessaire de critiquer, mais, quand on est d'accord avec ce qui est proposé, c'est également bon de le souligner. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, merci, M. le député d'Anjou. Nous poursuivons le débat sur l'adoption du principe du projet de loi n° 164. Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport, et je reconnais maintenant le porte-parole de l'opposition en matière de sports, loisirs... et député de Papineau et whip adjoint de l'opposition officielle, M. le député, la parole est à vous.

M. Norman MacMillan

M. MacMillan: Merci, M. le Président. Je pense que, comme moi, depuis 11 ans, qui ai l'honneur de siéger, de représenter le comté de Papineau ici à l'Assemblée nationale, pour une fois, on a vraiment la chance de pouvoir discuter d'un projet de loi qui va peut-être nous donner espoir, dans la région de l'Outaouais, que l'autoroute 50 va pouvoir se terminer rapidement.

M. le Président, je veux profiter de l'occasion parce que c'est un dossier qui a... Si vous avez la chance de venir à mon bureau de comté de Papineau, je pourrai vous montrer des boîtes énormes du dossier de l'autoroute 50, des lettres, depuis 1989, que j'ai... je ne peux pas dire le plaisir d'envoyer à tout le monde pour qu'un jour on voit la naissance de l'autoroute 50. Et, quand je parle de naissance, je veux dire qu'elle soit terminée de Hull jusqu'à Lachute, à l'aéroport de Mirabel. Il y a eu des efforts par beaucoup de gens sur l'autoroute 50. Il y a eu des efforts sur les deux côtés de cette Chambre. Quand on était au pouvoir en 1989, quand je suis arrivé, je me rappelle d'une rencontre qui avait lieu à Lachute avec le ministre des Transports du temps, qui était Marc-Yvan Côté, qui avait déposé un échéancier pour compléter l'autoroute 50 qui serait terminée dans les années 2005 ou 2007.

Malheureusement, tout ce temps-là, il y a eu des problèmes, des embûches dans le dossier de l'autoroute 50. Il y a des gens, des agriculteurs, agricultrices qui ont déposé dans les études d'impact... pour pouvoir changer la route complètement. On a eu des problèmes aussi au ministère de l'Environnement, les rapports qui avaient été déposés qui montraient qu'il y avait des problèmes à certains endroits. Alors, tout a été fait, tout a été changé, et ça a pris quand même avant 1994 qu'on ait pu vraiment déposer une partie des études d'impact au ministère par le PAPE... pas le PAPE, le BAPE, excusez, M. le Président, qui... Ça va prendre quasiment un miracle pour la voir avant qu'on termine — c'est pour ça, peut-être, que je parle du PAPE — de déposer les études d'impact qui étaient... Alors, en 1994, suite à ça, il y a eu une élection. Le gouvernement a changé. Alors, c'est tout un autre débat qui a recommencé, d'autres études d'impact qui ont été déposées sur l'autoroute 50, qui ont encore amené à retarder l'échéance de l'autoroute 50.

Mais, présentement, on a un projet de loi, M. le Président, le projet de loi n° 164 concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport. Je ne sais pas où on a été chercher cette idée-là, mais je peux vous montrer des lettres que j'ai ici — et je pourrai les déposer un autre tantôt, M. le Président — que j'avais écrites. Un exemple. Juste un exemple, au mois de février 1997, j'ai rencontré la compagnie ou la firme d'ingénieurs SNC-Lavalin à Montréal pour discuter avec eux la possibilité que ces gens-là deviennent partenaires de la construction de l'autoroute 50. J'ai eu une rencontre avec les ingénieurs, on a déposé toutes les études d'impact. Et, suite à ça, les gens se sont montrés intéressés, et nous avons suggéré au ministère du Transport la possibilité que l'autoroute 50 devienne une autoroute à péage en partenariat avec une firme d'ingénieurs comme SNC-Lavalin, ou autres, là, et... En tout cas, aujourd'hui, on dépose un projet de loi.

Une autre fois, M. le Président, aussi avec le vice-président des infrastructures urbaines transport de la compagnie Genivar, qui est ici, à Québec... Eux aussi, puis ils sont encore en train de regarder la possibilité de devenir partenaires. Alors, il faut quand même être content que ce projet de loi soit déposé. J'espère que ce n'est pas juste le projet de loi qu'on va déposer et qu'on va revenir dans quatre, cinq ans pour changer les modalités. J'espère qu'il va y avoir une action.

Il y a plusieurs autoroutes au Québec qui ont besoin de... Il y a l'autoroute 30, l'autoroute 25, finir l'autoroute 15, l'autoroute 13. Il y en a plusieurs, l'autoroute 20 vers la Beauce, vers Rimouski. Toutes ces places-là, je pense qu'on devrait toutes les mettre dans un tout et faire une étude puis regarder la rentabilité. Il y a certains... Une autoroute comme nous, la 50, chez nous, je me rappelle il y avait une possibilité, en 2005, d'avoir à peu près 10 000 autos par jour qui passeraient sur l'autoroute, et il pourrait être rentable pour une compagnie privée de pouvoir construire en partenaire avec le gouvernement.

● (17 heures) ●

Il y a d'autres manières aussi de regarder ça, M. le Président. Si... sûr que l'autoroute 30, qui est aux alentours de Montréal, qui a probablement deux fois ou trois fois et même quatre fois l'achalandage de véhicules

qui vont passer, alors c'est toujours plus rentable pour des partenaires. Ils vont regarder plutôt vers Montréal que regarder chez nous, entre Hull et Mirabel. Mais on se rappelle, l'année passée, il y a une loi qui a été déposée ici pour déclarer Mirabel une zone franche. Il y avait eu un débat ici, à l'Assemblée nationale, et nous, on disait: Tant mieux pour Mirabel, pour la zone franche. Tant mieux, développez l'aéroport de Mirabel. Mais comment développer un aéroport soit international ou soit pour le transport international et ne pas avoir d'autoroute alentour? C'est un non-sens, M. le Président. Je pense qu'il ne faut pas seulement regarder strictement la rentabilité des autos qui vont passer sur l'autoroute 50, mais il faut aussi regarder qu'est-ce qu'il y a alentour. Si on veut développer l'aéroport de Mirabel et le déclarer zone franche pour pouvoir le développer et l'améliorer et attirer les compagnies d'aviation à se servir de Mirabel, il faut avoir une autoroute pour que les camions puissent se rendre. Au moment où on se parle, ça n'existe pas.

On a ouvert, deux ans passés, un tronçon de, je dirais, une dizaine de kilomètres de Lachute à Mirabel, que je prends régulièrement à toutes les semaines, et c'est seulement qu'un deux-voies, mais qui a donné un avantage pour nous, les gens de l'Outaouais, de 14 km de moins pour venir à Québec, 15 minutes de moins aussi, et les camions qui peuvent s'en servir. Mais comment on peut tout mettre ça dans un tout et dire: «Fine», on a un projet de loi, on va se trouver un partenaire puis on va construire? Il y a 77 km, à partir de 2004, qui va finir l'autoroute 50, de Thurso jusqu'à Lachute. On a annoncé, le gouvernement du Québec a annoncé qu'il y aura des travaux cette année pour 1 million de dollars et l'an prochain, pour 4 millions: contournement de Buckingham-Masson et ensuite vers Thurso. Mais il faut vraiment s'asseoir et sortir les chiffres, M. le Président, pas seulement un projet de loi cadre qui va nous dire: O.K., on est prêt à regarder la possibilité de construire des autoroutes à péage avec des partenaires. Mais il faut inciter ces gens-là à regarder tous les dossiers, pas seulement la 25, pas seulement la 30, pas seulement les ponts qui traversent d'une île à l'autre, tous les dossiers qui sont sur la table, qui traînent depuis 15, 20, 25 ans ou 30 ans.

L'autoroute 50, c'est un dossier depuis 1960, M. le Président, et, comme je vous disais tantôt, j'ai le dossier au complet à mon bureau. Il y a des lettres qui ont été envoyées par tout le monde. Il y a une étude d'impact fiscal de la construction des autoroutes 13 et 50 que je voudrais déposer tantôt, les faits saillants. Il y a un coût à ça pour le gouvernement ou les gouvernements fédéral et provincial, mais il y a aussi des revenus, les salaires que... pendant la construction, si c'était fait dans un tout, en même temps, qu'on commencerait côté Lachute et côté de Thurso puis qu'on viendrait rejoindre dans le milieu, il y a des revenus pour le gouvernement du Québec, pour les salaires, les gens qui travailleraient. Il y aurait, jusqu'à un moment donné, 4 000 à 5 000 personnes qui pourraient travailler en même temps sur toute l'autoroute 50. Il y aurait des revenus, d'après l'étude qui a été faite en 1991, les faits saillants — je vais la déposer — pour le gouvernement, des revenus d'au-delà de 100 millions de dollars sur quatre ou cinq ans, sur un coût de 350 millions pour construire l'autoroute.

C'est important, il y a quand même des revenus, il faut y penser que le gouvernement du Québec, pendant toute cette construction-là... il y a plusieurs choses qui se passeraient en même temps: la création d'emplois, 3 000, 4 000, 5 000, peut-être 7 000 à certains endroits: les camionneurs qui travailleraient en même temps; les petites pelles qu'on appelle les «payloaders» qui travailleraient dans chacun des secteurs dans les petites municipalités où les gens pourraient travailler. Tout cet impact économique là pour une autoroute, il faut que le gouvernement regarde ça aussi en même temps, avec son partenaire ou les partenaires. Si ce n'est pas rentable de le faire, bien, il faut trouver d'autres solutions, comme, M. le Président, pourquoi ne pas faire comme l'assainissement des eaux? Pourquoi ne pas faire... on l'a fait, quand j'étais conseiller municipal à la ville de Buckingham, on a construit un pont ferroviaire pour aider la compagnie pour le transport, c'est la ville de Buckingham qui a emprunté, je ne me rappelle pas le montant, je pense que c'était 5 ou 6 millions, peut-être 2 millions — je ne me rappelle pas, là, ça m'échappe — ils ont emprunté l'argent, et c'est le gouvernement du Québec qui fait les paiements sur 25 ans.

Alors, pourquoi, si l'autoroute 50 n'est pas rentable comme l'autoroute 30, à cause du débit du trafic, pourquoi ne pas mettre la MRC de Papineau, la MRC d'Argenteuil, la MRC de Deux-Montagnes, il y a trois ou quatre MRC qui pourraient emprunter un montant d'argent sur 25 ou 30 ans, et ça serait le gouvernement qui ferait les paiements de 2 ou 3 millions par année de son budget de construction? On a un budget de 50 millions, 75 millions par année, au lieu de prendre tout ça puis le mettre tout à la même place, on pourrait avoir un budget sur 15 ans ou sur 20 ans, comme on a fait, M. le Président, avec l'assainissement des eaux, que les municipalités, le gouvernement en paient et font les paiements dans d'autres choses, pourquoi ne pas faire ça aussi pour l'autoroute 50, en même temps qu'on dépose un projet de loi, la loi n° 164? Il y a toutes sortes de manières qui sont bonnes puis que le gouvernement peut déposer dans une loi ou changer dans son règlement, qu'on pourrait vraiment passer de l'avant.

Moi, je suis sûr que, chez nous, dans ma région, la MRC... là, il n'y a plus de CUO, mais disons que, si la CUO, à partir de l'an prochain, existait encore, elle pourrait même participer à ça. Et pourquoi pas le regarder, M. le Président? Je le suggère au ministre actuel et aux gens du ministère des Transports, de regarder la rentabilité aussi, d'avoir un partenaire même entre les villes, les municipalités des régions incluses pour pouvoir la construire, l'autoroute. On a besoin d'autoroutes, M. le Président. Une région ne peut pas se développer, au point de vue du développement économique, sans avoir l'aide du gouvernement. On le remet, on le remet, et c'est les deux bords.

Ce n'est pas de la politique, aujourd'hui, qu'on fait, M. le Président. On a fait la même chose quand on était au pouvoir: le gouvernement actuel fait la même chose. On fait des petits bouts de chemins: on annonce deux kilomètres, trois kilomètres, puis là, on arrive à un «dead end» au bout, puis là, on tourne à gauche, on tourne à droite, on est dans un champ. Alors, il n'y a pas de développement économique qui peut se faire comme ça, M. le Président. Comment une compagnie peut

décider de s'installer à Thurso ou de s'installer à Lachute ou de s'installer à Papineauville. M. le Président. s'il n'y a pas d'autoroute alentour pour que les camions puissent s'y rendre, qu'il y en a jusqu'à Buckingham, mais que, entre Buckingham et Papineauville, où il y a 25 kilomètres, il n'y a pas d'autoroute?

Alors, le développement économique ne peut pas se faire comme ça. M. le Président, c'est une planification. Ce n'est pas une couleur de rouge ou de Parti québécois ou n'importe quoi, c'est les gens qui demeurent dans chacune de nos régions qui ont besoin de cette route-là. Exemple, c'est la 50 chez nous, on en a besoin: depuis 1960 que tous les gouvernements l'ont promise. Je dois vous dire que, depuis 10 ans, j'en parle, mais, à chaque élection, je recule un peu pour parler de ces promesses d'autoroute.

On arrive, là, maintenant, avec un projet de loi qu'on dépose. J'espère que le projet de loi veut dire que, dorénavant, n'importe quel gouvernement va pouvoir se servir de ça, si les régions se mettent ensemble, trouver un partenaire elles-mêmes: la région, trouver son partenaire puis la construire, l'autoroute. Pourquoi pas?

Ce n'est pas obligé d'être toujours le gouvernement qui soit... on est élu, nous autres, pour être les rassembleurs. Alors, moi, j'ai organisé des rencontres. M. le Président. J'ai encore les preuves ici: la MRC de Papineau, la commission scolaire, la Société de diversification de l'Outaouais, le Conseil régional du développement de l'Outaouais. On s'est regroupé, on l'a regardé, on a rencontré les deux firmes d'ingénieurs, SNC-Lavalin et Genivar, ici, à Québec. C'est ça qu'il faut faire. Il faudrait peut-être le rajouter dans la loi, que chacune des régions qui a un intérêt pour la construction d'une autoroute qui va lui aider à développer...

Puis développer, ça veut dire beaucoup, M. le Président, vous le savez comme moi. Ça veut dire peut-être que nos jeunes vont pouvoir demeurer dans notre petit village de Papineauville, qui a 1 500 ou 2 000 de population, au lieu de s'en aller. Si on a une autoroute, ça veut dire qu'il va y avoir une création d'emplois qui va se faire. Ça veut dire que les compagnies, au lieu de partir de Papineauville puis aller s'établir à Gatineau parce que c'est plus facile pour elles parce qu'il y a une autoroute puis on perd des emplois — 30 ou 40 — qui sont peut-être développés ailleurs, qu'on aurait pu garder chez nous. Il faut le regarder, ça. Ce n'est pas de la politique, ça. M. le Président. C'est de garder tout ça, son développement économique, chez lui, chez eux, comme je dirais dans mon langage. On veut garder ça chez nous. On ne veut pas envoyer ça tout partout à Montréal.

J'aime bien les gens de Montréal, ils se développent. Pourquoi est-ce qu'ils se développent? Ils ont des autoroutes tout le tour de l'île de Montréal: nous autres, on n'en a pas. Je vois la députée de Mille-Îles qui va régulièrement dans mon comté et qui me parlait comment ça ferait du bien, avoir une autoroute 50, ça se ferait plus facile. Elle me fait signe que oui, elle est au courant que les routes... ça se ferait plus rapidement.

Alors, M. le Président, je pense qu'on a une chance. Pour une fois, on va être d'accord avec le projet de loi, M. le Président. On a des idées sur la table, il y a des études d'impact qui ont été faites, tout est fait pour les autoroutes. Comme l'autoroute 50, l'étude d'impact a

été faite par les gens de notre région. Les gens ont rencontré le gouvernement maintes fois. Puis, oui, on va avancer. On avait déjà rencontré M. Bourassa. On a rencontré M. Parizeau, on a rencontré M. Johnson, on a rencontré M. Bouchard, et nous voilà aujourd'hui, finalement, avec un projet de loi où on peut dire que les gens de nos régions peuvent se regrouper ensemble pour trouver des partenaires. Tant mieux, M. le Président, parce que je pense qu'il est temps pour toutes les régions du Québec, pas juste l'Outaouais... toutes les régions du Québec qui n'ont pas d'autoroute devraient avoir leur moyen de transport.

● (17 h 10) ●

Et je pense que, avec ça, M. le Président, nous devons nous joindre avec le gouvernement actuel pour collaborer et trouver ensemble des moyens de les construire, ces autoroutes-là, le plus rapidement possible. Et j'espère qu'une fois que le projet de loi va être déposé, que le ministre des Transports... Je lui dis tout de suite que le premier qui va être à sa porte avec des partenaires, ça va être le député de Papineau pour construire l'autoroute 50. Merci, M. le Président.

Document déposé

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Est-ce qu'il y a consentement pour le dépôt du document dont le député a fait mention dans son intervention? Alors, votre document est déposé. M. le député de Papineau, M. le député de Papineau, votre document est déposé. Quelqu'un va aller le chercher.

Alors, nous poursuivons le débat. Nous en sommes à l'adoption du principe du projet de loi n° 164, Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport, et je cède la parole à M. l'adjoint parlementaire du ministre des Transports et député d'Abitibi-Ouest, M. le député, la parole est à vous.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Merci, M. le Président. Député d'Abitibi-Est.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): ...

M. André Pelletier

M. Pelletier (Abitibi-Est): Il me fait plaisir d'intervenir, M. le Président, sur ce projet de loi. Loi sur les partenariats en matière d'infrastructures de transport. Ce projet de loi arrive à point. C'est un projet de loi qui est souhaité par le gouvernement, l'opposition nous démontre son intérêt pour ce projet de loi, et aussi par les partenaires éventuels. Ce projet de loi suscite beaucoup d'intérêt de toute la communauté et aussi beaucoup d'attentes.

Ce projet de loi arrive à point, il est souhaité par tout le monde, sûrement parce que les besoins existent, les besoins sont là. Je pourrais même dire que les besoins sont grands, que ce soit dans la grande région de Montréal où il y a plusieurs axes routiers qui sont nécessaires pour décongestionner le centre-ville, que ce soit aussi dans différentes régions du Québec, autant en Outaouais que même chez nous, dans le nord, dans le nord de l'Abitibi-Témiscamingue, où il y a encore un tronçon de route de l'autoroute du Nord, l'autoroute des

Laurentides, qui pourrait sûrement bénéficier d'un projet de loi comme le projet de loi n° 164.

Ce projet de loi n° 164 me, en sa base, fixe les balises de ce qu'on pourrait faire au niveau du transport, au niveau du développement de nos infrastructures de transport. C'est sûr et certain que les attentes sont grandes. Il devra quand même y avoir un certain temps pour, premièrement, mettre en place le projet de loi, mais mettre en place l'outil comme tel.

Pourquoi ce projet de loi à ce moment-ci? Premièrement, je l'ai dit tantôt, par rapport aux besoins, mais aussi pour une question de limite financière de l'État du Québec. C'est sûr et certain qu'on pourrait faire des milliards de travaux, des ponts, des autoroutes. Les besoins sont énormes, et ce projet de loi qui appelle le partenariat privé de nos grandes entreprises et d'autres — et même, ça pourrait être des villes et des municipalités et d'autres ordres de gouvernement — ce projet de loi fait en sorte qu'on pourra aller plus vite dans la démarche. Si on se limite à nos moyens financiers qui sont limités, c'est assuré qu'on ne pourra pas aller dans le développement de nos infrastructures routières d'une manière aussi rapide.

Aussi, on s'est donné, comme gouvernement... Premièrement, on a ramené notre déficit à zéro, mais on s'est aussi donné une loi qu'on appelle du déficit zéro, c'est-à-dire que, dans le futur, on veut administrer le Québec sans qu'on retombe dans des déficits qui appauvrissent le Québec, mais aussi le développement économique et social de tout le Québec. Donc, à cause de ces limites dans notre possibilité de dépenser, ce projet de loi n° 164 va nous permettre d'aller vers les idées de partenariat avec l'entreprise privée, avec d'autres niveaux de gouvernement, et c'est sûr que ça va développer, ça va être une création de projets. Je peux penser que, dans la prochaine année, dès l'adoption de cette loi, à partir du moment où cette loi va être adoptée, ça va donner un signal à tous les partenaires de se mettre en place pour réaliser des projets, et je suis convaincu qu'au cours de la prochaine année il va susciter des projets, des idées nouvelles auxquelles on n'a peut-être pas pensé encore aujourd'hui, qui vont s'ajouter aux projets qu'on connaît déjà.

Donc, M. le Président, une autre raison qui devrait nous inciter ou nous encourager à aller de l'avant avec ce projet de loi là, c'est de regarder ce qui se fait ailleurs. Je pense que d'aller vers le privé fait en sorte que le Québec se met dans le développement moderne des infrastructures. On n'invente pas la roue en faisant ça, parce qu'on n'a seulement qu'à aller chez nos voisins ici, en Ontario, dans la ville de Toronto entre autres, il y a une autoroute, une superbe autoroute qui fait toute la ville de Toronto nord-sud, qui a coûté des centaines et des centaines de millions et qui, aujourd'hui, est opérée par un consortium, une entreprise privée... un consortium de firmes d'ingénieurs qui vient même du Québec. Je reviendrai sur ce sujet-là tantôt. Donc, ici, chez nos voisins, on a déjà des autoroutes à péage. On a des autoroutes à péage entre villes, mais à l'intérieur des grandes villes comme la ville de Toronto.

Et, chez nos voisins du Sud, c'est encore davantage commun. Si vous allez, entre autres, dans l'État de la Floride, vous allez voir un réseau routier tout à fait fantastique. Et puis je suis bien d'accord qu'il y a

beaucoup de population, mais ils ont un réseau routier assez futuriste, là. Dans certains endroits, c'est comme un... on appelle ça un paquet de spaghetti où la jonction en hauteur de plusieurs autoroutes est tout à fait phénoménale à voir. Et le développement de ces autoroutes-là au cours des 10 dernières années a été tout à fait spectaculaire, et on se demande: Bien, c'est bien, mais comment ils peuvent en faire à toutes les années? Toutes les années, ça change. Bien, c'est justement par... Et, en même temps, j'ai vérifié, entre autres pour l'État de la Floride, le budget de l'État de la Floride: comparativement au nôtre, per capita, il est très, très modeste. Bien, la simple raison, c'est que les routes, les superbes routes modernes sont financées, elles sont gérées par l'entreprise privée, et c'est ce qui leur a permis de faire des bonds assez prestigieux dans la manière de transporter tous ces millions de touristes qui véhiculent dans l'État de la Floride.

M. le Président, il y en a un autre avantage à ce projet de loi, c'est d'encourager l'expertise privée. C'est sûr et certain que les choses vont se faire complètement différentes. Dans le moment, le gouvernement, lorsqu'il veut faire une route... J'ai déjà vu des devis... Pour un tronçon de route de quelques kilomètres, j'ai déjà vu un devis deux pieds d'épais. Ça a dû prendre des années juste à faire le devis. Avant de juste trouver l'argent pour faire l'argent pour faire la route, ça a dû prendre des années à écrire le devis. Donc, dans ce projet de loi, ce qu'on dit, c'est qu'à l'avenir le gouvernement du Québec va déterminer les critères de sécurité, va déterminer les objectifs qu'on doit atteindre au niveau de la fluidité des automobiles, va déterminer certains objectifs au niveau de la qualité de la construction et de la sécurité des passagers, mais, après ça, ça va être l'imagination des partenaires qui va faire le reste.

Les partenaires vont soumettre des projets au gouvernement, des projets financiers, des projets techniques à l'intérieur de ce qu'on aura donné comme balises. On n'ira pas écrire des pieds et des pieds et des tonnes de documents pour leur spécifier virgule par virgule de quelle manière ils doivent faire leur ciment, et ainsi de suite, on va créer, par ce projet de loi là, une assise souple pour faire en sorte que ça soit la même raison d'être pour toutes les compagnies, les firmes d'ingénieurs, les firmes de contractants qui veulent, par leur imagination, nous arriver aussi avec des nouvelles idées, des idées aussi qui pourraient être empruntées ailleurs dans le monde, en Europe ou chez nos voisins immédiats et nos voisins du Sud.

● (17 h 20) ●

Donc, cette expertise, ici, au Québec, qui existe déjà — parce qu'il y a des compagnies du Québec qui font déjà des autoroutes ailleurs, qui financent déjà et gèrent déjà des autoroutes ailleurs qu'au Québec — cette expertise va se développer davantage et va permettre à des gens de chez nous qui sont... Je vais donner des exemples. Il y a des gens de chez nous qui sont devenus des leaders mondiaux. Je pense à Bombardier dans le chemin de fer, à Bombardier dans l'aéronautique. La capacité des Québécois est là au niveau financier et aussi au niveau technique. Je pense à des firmes d'ingénieurs, à SNC-Lavalin, qui ont déjà un bout de fait et qui pourront, par ce projet de loi là, par cet outil qu'est le projet de loi n° 164... parce que c'est un outil:

c'est une idée, mais c'est un outil à développer, ça va permettre à notre expertise québécoise, à nos femmes et à nos hommes de créer d'abord des besoins et des beaux projets au Québec, mais aussi de faire en sorte que cette expertise-là, avec le temps, avec les années, pourra être développée ailleurs que sur le territoire du Québec, entre autres dans des régions qui ressemblent à celles du Québec, autant par ses distances que par son climat.

M. le Président, il y a aussi, dans toute cette question de projet de loi sur le partenariat en matière d'infrastructures de transport, il y a toute cette question future du péage. On n'est pas accoutumé, au Québec, surtout dans les jeunes générations, dans les personnes, je dirais, de 35 ans et moins, à du péage. Lorsqu'on sort du Québec, il y a du péage tout partout, et c'est sûr et certain que cette question de péage va susciter des discussions et des questionnements. Et c'est correct que ça soit ainsi.

Mais, justement, le partenariat avec le privé va sûrement nous amener une espèce d'assurance vis-à-vis du péage et aussi du niveau de péage nécessaire sur une autoroute. Premièrement, je pense qu'on l'a déjà dit, il n'y aura jamais une autoroute nouvelle avec péage sans qu'il y ait, à côté, une voie qui sera gratuite et qui existe déjà ou qui existera. En d'autres mots, il y aura toujours une alternative. On ne sera jamais obligé de prendre l'autoroute ou le pont à péage. On pourra toujours aller ailleurs sur une autoroute ou sur un pont qui est, dans le moment, gratuit, et ça le demeurera.

Sauf que le fait de s'associer avec le privé... le privé, s'il investit dans une autoroute, s'il prend un risque financier puis il a la capacité de le faire, bien, il va s'assurer, avec le gouvernement, ils vont faire les recherches nécessaires, ils vont le tester au niveau du public pour s'assurer que ce péage-là correspond à un besoin puis à une réalité. En d'autres mots, on n'ira pas faire des projets où le péage serait élevé au point que personne n'est intéressé. Donc, ce n'est pas juste le gouvernement qui va décider du niveau du péage, ça va être la question de relation coût-services qui va faire en sorte que l'entreprise privée et le gouvernement vont arriver à un autofinancement, à une réalisation de routes qui va faire en sorte qu'ils vont pouvoir faire leurs frais sans faire des déficits et sans charger un coût de péage qui ne correspondrait pas à la nécessité et aux besoins des citoyens.

Donc, M. le Président, je pense qu'on a devant nous un projet de loi qui va changer beaucoup de choses au cours des prochaines années au Québec. C'est sûr que ça va prendre un certain temps, là. Il ne faut pas s'attendre qu'on va, tout de suite après les Fêtes, annoncer des nouvelles routes pour l'été prochain, mais c'est un outil qui se met en place qui va susciter énormément d'intérêt, de création de nos entreprises. Le gouvernement s'engage dans une dynamique qui est nouvelle, et on sent que ce projet de loi est souhaité par les partenaires futurs et aussi par l'opposition. Je suis tout à fait heureux que le gouvernement dépose cette loi et j'espère qu'elle aura une réalisation et une adoption aussi rapides que possible. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Merci, M. le député d'Abitibi-Est, de votre intervention. Nous poursuivons le débat sur le projet de loi n° 164 quant à

l'adoption de son principe. Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport. Et je reconnais le président de la commission de l'administration publique et député de Jacques-Cartier, M. le député, la parole est à vous.

M. Geoffrey Kelley

M. Kelley: Merci beaucoup, M. le Président. À mon tour, j'aimerais intervenir dans le cadre du débat du principe du projet de loi n° 164. Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport, Bill 164, An Act respecting transport partnerships. Ce à quoi on assiste, d'une certaine manière, aujourd'hui, M. le Président, c'est au vol d'une des idées de l'opposition officielle. Effectivement, en 1998, pendant la dernière campagne électorale, nous avons dit qu'il faut regarder d'autres manières de réaliser les projets d'infrastructures de transport. Les enjeux sont très importants, les coûts sont également très importants. Alors, il faut changer nos façons de faire, il faut trouver d'autres moyens d'arriver pour confronter les problèmes. Entre autres, juste prendre la région métropolitaine de Montréal, l'engorgement de nos routes, ça, c'est un enjeu très, très important dans votre comté, M. le Président, comme dans le mien. On a les deux bouts de l'île ici, dans l'est, dans l'ouest, mais, dans nos deux secteurs respectifs...

Juste prendre l'autoroute 40, il y a des problèmes majeurs quant à son engorgement, et je pense qu'on a tout intérêt de trouver des solutions, des alternatives, parce qu'il y a de plus en plus de voitures. L'agrandissement de la population et un taux d'activité économique accru représentent un enjeu, un casse-tête très important. Alors, si, en présentant un projet de loi sur les partenariats, on peut envisager d'autres manières pour réaliser des grands projets d'infrastructures, je pense que c'est très important.

Et, je pense, pour souligner l'importance de l'enjeu des infrastructures de transport, je veux citer la ville de Boston. Juste entre parenthèses, les personnes qui ont vu les publicités du gouvernement du Québec, en fin de semaine, qui prétendent que Boston est une ville de 600 000 personnes... Je veux corriger le tir tout de suite. Boston est une région métropolitaine d'une centaine de municipalités, 3,5 millions de population, qui se comporte très bien sans les fusions forcées. Alors, quand le gouvernement achète de la pub pour bien informer la population, peut-être qu'il faut vérifier ces faits. Et de prétendre que Boston est une petite ville de 600 000, comme ce gouvernement l'a annoncé à la population en fin de semaine, je pense qu'il faut retourner aux atlas chercher les bons chiffres sur la population de la région métropolitaine de Boston. Mais, malgré cette centaine de municipalités, tous ces secteurs ont convenu, pour l'essor économique et le développement économique de la région de Boston... C'est quoi, l'enjeu le plus important? Les infrastructures de transport.

Alors, de loin, je pense, le projet le plus ambitieux dans l'histoire se trouve aujourd'hui à Boston, c'est le projet qui s'appelle «The Big Dig», où on est en train de faire l'enterrement d'une série importante, d'un réseau important d'autoroutes au centre-ville de Boston. Vingt-trois milliards de dollars américains, M. le

Président, sont investis pour s'assurer que... Je pense à l'autoroute 95 qui traverse le centre-ville de Boston, on va enterrer ça, on va enterrer également un accès sous la baie pour aller à l'aéroport de Logan. C'est un énorme projet. Je pense aux tunnels pour environ 11 km d'autoroutes; c'est un projet très compliqué, la fin du Mass. Turnpike, la 128, qui tombe en ville aussi, un très grand projet parce que les décideurs...

Effectivement, comme mon collègue de Papineau l'a dit, l'accès routier, le bon fonctionnement du réseau routier est très important pour le développement économique. Alors, qu'est-ce que Boston a dit? Pour la matière grise, pour les emplois, pour les autres choses, on est bien équipé. Mais il faut avoir les moyens d'avoir un très grand projet pour faire le désengorgement du centre-ville, pour s'assurer que la circulation peut bien marcher dans la région de Boston. Alors, ils ont mis, je le répète, 23 milliards de dollars américains dans le projet «The Big Dig», ce qui souligne que les projets qui sont devant nous aujourd'hui sont d'une très grande envergure et sont très importants.

● (17 h 30) ●

Juste regarder... Et, je pense, mon premier point sur le projet de loi — et je vais insister dans nos délibérations en commission parlementaire — est qu'il faut lier le projet de loi avec une vue d'ensemble, parce que les projets... Moi, encore une fois, je prends comme exemple juste la région de Montréal. Mais le prolongement de l'autoroute 25, l'autoroute 30 qui a fait beaucoup de manchettes pendant la campagne électorale fédérale, ça, c'est un projet de centaines de millions de dollars. On a parlé, dans l'Ouest-de-l'Île, depuis longtemps, du prolongement de la 440 qui termine maintenant à Laval, mais on a parlé de traverser l'île Bizard pour arriver à l'autoroute 40 dans le bout de Baie d'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue. On parle des ponts, des projets de ponts pour avoir une meilleure circulation entre Montréal et la Rive-Sud, soit un autre pont juste à l'est du pont Mercier, à Lasalle. Il y a d'autres projets qui sont dans l'air aussi. Je regarde à côté, mon collègue de Verdun, qui est touché par un projet dans le domaine du transport en commun sur l'estacade entre l'île des Soeurs et la Rive-Sud.

Alors, il y a plusieurs projets, mais il faut rappeler, comme législateurs, comme décideurs, que chaque projet coûte 400 millions, 500 millions, 600 millions, 1 milliard. On parle de projets qui sont très, très dispendieux. Alors, oui, on veut miser sur les partenariats, mais, étant donné les deniers publics qui sont en jeu, je pense qu'il faut une vision d'ensemble. Je sais qu'il y a le plan de transport qui a été déposé par le ministre des Transports. Mais, avant d'aller dans le champ et, un petit peu comme les champignons, d'avoir les projets qui se multiplient un petit peu partout, c'est très important d'avoir cette grille, ce plan de transport avant d'aller de l'avant avec les projets un par un, parce que chaque député... mon collègue de Papineau a bien plaidé pour son projet de l'autoroute 50. Je suis certain que ma voisine va venir témoigner sur le projet de loi... sur l'autoroute 73 qui va donner accès à la Beauce. Il y a d'autres députés ici qui, je suis certain, peuvent venir témoigner sur un projet d'intérêt et très important pour le développement économique. Ce n'est pas une blague, c'est très important. Et on a vu l'effet structurant pour

le développement économique de réseaux routiers adéquats.

Alors, je ne remets pas en question. Mais il faut une certaine vue d'ensemble, et il y a deux éléments qui sont très importants dans cette vue d'ensemble aussi. Le premier, c'est la place pour le transport en commun. Ce n'est pas juste donner plus d'accès aux voitures qui va régler tous nos problèmes. Il y a des études aux États-Unis qui ont démontré même que, chaque fois qu'une autoroute est construite, on va augmenter le volume de trafic. Alors, c'est un genre de cercle vicieux. Si je vais doubler la capacité de la 40, règle générale, le volume de circulation sur la 40 va doubler aussi. Alors, on n'est pas plus avancé. Alors, au lieu d'avoir six voies bloquées dans les deux directions, on va en arriver à 12 voies bloquées dans les deux directions. Alors, il y a une place très importante pour convaincre les personnes en même temps de prendre le train, de prendre l'autobus, de prendre le métro. Alors, je pense qu'un des éléments... oui, on peut encourager les partenariats avec le privé. Je pense que l'exemple qui est souvent donné, c'est la 407, de Toronto, qui donne une autre alternative pour les voitures, les automobilistes de la région de Toronto. Mais il faut aussi, dans notre plan d'ensemble, dans notre vision du transport dans une région, il faut miser également sur la place... sur le transport en commun.

Mais également il faut, comme deuxième grille d'analyse, toujours regarder la question de l'étalement urbain. Est-ce qu'on est pour ou contre? Est-ce qu'on l'a favorisé? Est-ce qu'on va le décourager? On a quelques lois qui existent, pour la protection des territoires agricoles, entre autres, pour essayer de l'empêcher? Mais, quand je me promène dans la couronne nord et la couronne sud de Montréal, je pense qu'il faut admettre que ces lois sont limitées dans leur portée. On a juste à aller dans Saint-Colomban, juste à l'ouest de Saint-Jérôme, qui est la municipalité qui croît en population le plus vite au Canada. Je pense que, en 10 ans, sa population, c'est un facteur de 10. Alors, c'est 10 fois plus élevé, la population de Saint-Colomban aujourd'hui qu'il y a 10 ans, un taux de croissance de 1 000 %. Alors, ça a commencé modeste, mais quand même, à voir que notre étalement urbain... et on a un projet de loi qui est devant la commission de l'aménagement du territoire aujourd'hui pour la promotion de l'étalement urbain, le projet de loi n° 170. Alors, je pense qu'on a tout intérêt à faire notre grille d'analyse avant d'aller de l'avant avec un projet. Est-ce qu'on va encourager les personnes à continuer de quitter l'île de Montréal? Est-ce qu'on veut les décourager? Je pense, ça, c'est un autre débat qu'il faut faire avant d'aller de l'avant avec les projets qui sont ciblés dans le projet de loi n° 164. Ça, c'est les commentaires d'ordre plus général.

Pour moi, je me rappelle... J'ai cinq enjeux auxquels, je pense, en commission il faut être très, très sensible. Et, moi, je me rappelle il y a quatre ans, l'Assemblée était saisie d'un avant-projet de loi qui est devenu, de mémoire, le projet de loi n° 63, sur les sociétés d'économie mixte du secteur municipal, qui était plutôt la question des infrastructures de l'eau, mais était quand même beaucoup des questions, beaucoup des problèmes qui étaient soulevés dans le domaine de ces municipalités-privé. Je pense qu'on peut les prévoir ici, dans le projet de loi n° 164.

Et la première, c'est toute la question de l'imputabilité et de l'accès à l'information pour les contribuables, parce qu'on voit, dans l'article 2, il y a un engagement très, très modeste, très, très faible dans le projet de loi qui dit que «le ministre, avec l'autorisation du gouvernement, définit le projet de partenariat et, sous réserve de la Loi sur l'administration publique, détermine les règles qui s'y appliquent.»

Alors, ce n'est pas très engageant envers l'imputabilité. Parce que, dans ces partenariats, il faut rappeler qu'il y aura l'argent public. Peut-être que ça va être 50-50, deux tiers-un tiers, on ne sait pas encore la portée ou le montage financier de chaque projet, mais, quand même il y a des comptes à rendre aux contribuables pour leur argent. Alors, si on va aller de l'avant avec le projet sur l'autoroute 25, je pense que les contribuables, quand même, ont le droit d'avoir accès à l'information, d'avoir accès aux documents qui expliquent le montage financier et le financement de ce genre de projet.

Et qu'est-ce qu'on a vu... Parce qu'il y a beaucoup de témoins qui sont venus devant la commission parlementaire qui a regardé le projet de loi sur les sociétés d'économie mixte qui ont plaidé le secret commercial, qu'on ne peut pas dévoiler trop sur nos affaires parce que ça va donner à nos concurrents l'information sur le fonctionnement de notre entreprise. Alors, il y a un enjeu réel qui existe. Ce n'est pas facile, et je pense que c'est une des choses qu'il faut régler en commission parlementaire. Mais comment à la fois est-ce qu'on va protéger le secteur commercial... le secret commercial que les gens vont plaider pour s'assurer que le fonctionnement de leur entreprise est protégé? Mais, quand même, vu qu'il y aura des sommes importantes d'argent public dans ces projets, comment est-ce que le contribuable peut exiger des comptes à rendre? Comment est-ce que les parlementaires vont le faire aussi?

Et, moi, je parle... Parce que, dans mon comté, je pense que j'ai un exemple, un excellent exemple. C'est plutôt une privatisation, mais c'est le même principe où il y a une infrastructure de transport très importante dans le comté de Jacques-Cartier qui s'appelle l'aéroport de Dorval, et le gouvernement fédéral de l'époque, qui a fait la privatisation, n'a même pas réservé une place sur le conseil d'administration pour un représentant nommé par le gouvernement fédéral, qui est le cas dans presque toutes les autres privatisations au Canada. Alors, dans les grandes décisions sur la gestion d'un équipement que les contribuables du Canada et du Québec ont construit à Dorval, il n'y a pas de représentant, vraiment, des citoyens qui peut demander les comptes à rendre.

Alors, le même principe ici. Oui, s'il y a une entente avec SNC-Lavalin ou une autre entreprise pour faire un pont pour aller à la Rive-Sud, il y aura une partie très importante de l'argent public dans ce projet. Alors, je pense, comme parlementaires, comme citoyens, on aura le droit ou accès à l'information requise pour s'assurer de la saine gestion de notre argent. Et on a vu, dans le projet de loi n° 63 sur les sociétés d'économie mixte, ce n'est pas toujours facile à faire. Alors, ça va être un des enjeux à regarder en commission parlementaire. Mais c'est beaucoup d'argent. Les sommes que je viens de mentionner sur les projets, c'est des centaines de millions de dollars,

chaque projet. Ce n'est pas des petites affaires de 500 000 ou 700 000 pour construire un pont, c'est des centaines de millions de dollars, et je pense qu'il faut s'assurer que les intérêts et l'accès à l'information pour le contribuable sont bien protégés.

Deuxième enjeu, on voit ça un petit peu déjà également dans le domaine aérien, et le député de Papineau l'a évoqué tantôt, comment s'assurer qu'il y a un intérêt surtout dans les projets en région? C'est évident, j'imagine, les promoteurs ont un intérêt de construire un pont entre Saint-Léonard et Laval où on peut prévoir un volume de 100 000 voitures par jour, ou quelque chose comme ça. Ça, c'est intéressant avec le péage, et tout. Oui, peut-être il y a les promoteurs qui vont regarder soit le projet de l'autoroute 25 ou un autre projet avec un grand intérêt, mais, pour améliorer l'accès entre, je ne sais pas, Bécancour et Trois-Rivières, est-ce qu'il y a vraiment un intérêt pour avoir une amélioration des services en région? Peut-être que c'est moindre.

● (17 h 40) ●

Alors, est-ce qu'il y a un moyen... Parce qu'on a vu le même phénomène dans l'industrie des transports aériens, tout le monde est prêt à faire les vols Montréal-Toronto. On ne cherche pas les preneurs pour offrir les services Montréal-Toronto, mais Québec—Mont-Joli, la ligne d'attente est beaucoup plus réduite parce qu'il y a moins de monde qui veut embarquer pour offrir un service en région. Alors, règle générale, dans ces genres de projets, on met les deux ensemble: on va vous donner une ligne très payante ou on va vous donner un projet de transport très payant. Mais, en même temps, pour assurer une certaine qualité de services en région, vous avez le devoir également de faire un autre projet. Alors, on essaie de les jumeler un petit peu, vu l'ensemble de ces projets. Ça a été évoqué par mon collègue de Papineau, et je pense que c'est une suggestion très intéressante.

Troisième enjeu, qui est également d'actualité, c'est de bien identifier la responsabilité entre les partenaires. On a juste à rappeler le tragique événement sur l'île de Laval, à la fête des Pères, récemment, où un viaduc en construction est tombé à terre, a tué une personne, gravement blessé deux autres personnes, et à date, la seule explication: Peut-être que c'était venteux.

Moi, M. le Président, je trouve ça, comme raisonnement ou comme excuse pour cet événement, complètement inacceptable. Je sais qu'il y a une enquête du coroner. Je sais, il faut parler avec prudence, mais l'histoire, comme ça... on ne peut pas avoir les viaducs, les choses comme ça, tomber. Alors, je sais que, ça, c'est un projet qui est construit en partenariat entre le gouvernement du Québec et la ville de Laval. Laval était le maître d'oeuvre du projet. Il y a beaucoup de promoteurs, il y a beaucoup de firmes d'ingénieurs qui sont impliquées. Mais je pense que ça doit être très clair, parce que, s'il y a d'autres événements tragiques comme ça, le monde doit savoir qui est responsable.

Et ma crainte, dans l'événement de Laval, tout le monde est en train de faire ça: ce n'est pas moi, c'est lui, c'est l'autre, c'est quelqu'un d'autre, c'est l'autre fin de couloir, et on ne va jamais trouver les personnes qui ont fait les erreurs, qui expliquent quelque chose qu'on ne peut pas expliquer. C'est complètement inacceptable.

dans notre société, que les viaducs tombent comme ça, et si on va faire les partenariats, s'il y aura... parce qu'il y avait même la possibilité que les partenaires vont trouver d'autres personnes pour réaliser les projets dans le projet de loi n° 164. Alors, je pense qu'il faut bien définir les responsabilités pour s'assurer que, quand les choses vont mal — parce que c'est toujours ça qu'on prévoit, dans la loi — qu'on veut trouver le responsable.

Autre enjeu, et c'est quelque chose qui, je pense, est très important. C'est de s'assurer qu'on n'est pas trop en train de créer les routes à deux vitesses, dans le sens qu'on a dit, et c'est très séduisant — le député d'Abitibi-Est vient de le faire — qu'il y aura toujours un réseau public à côté, de la même qualité. Il n'y aura pas de problème; on va s'assurer qu'il y a des voies... Mais, avec le temps, la crainte, un gouvernement, surtout s'il y a des conditions économiques moins favorables, on va couper dans les budgets du ministère des Transports. On ne fait pas ça pour le plaisir, mais, des fois, il y a des conditions économiques mondiales qui exigent, des gouvernements, de couper dans les budgets.

Et la crainte, c'est que, avec le temps, on aura un beau système qui va coûter — comme la 407, je pense — 8 \$, 9 \$, 10 \$, 12 \$ pour prendre quelques kilomètres. Alors, il y a certains citoyens qui ont accès à cette belle route, l'entretien est fait, l'éclairage est fait, c'est tout beau, et à côté, il y aura une route engorgée où l'entretien est moindre, il y a les problèmes avec son entretien, et ça va être la qualité publique. Alors, peut-être que ce n'est pas si sexy que la santé à deux vitesses, mais je pense qu'il faut s'assurer qu'il n'y ait pas les routes à deux vitesses en créant les partenariats.

Mais, en conclusion, j'appuie le projet de loi. Je trouve qu'il faut trouver d'autres façons de faire. Les enjeux sont réels, sont très dispendieux. Alors, si, avec un projet de partenariat, on peut trouver d'autres façons de faire... On a parlé de développer une expertise au Québec, mais je pense que l'expertise est déjà là: l'autoroute 407, à Toronto, c'est SNC-Lavalin de Montréal qui est le promoteur du projet. Alors, on a déjà une expérience au Québec, on a déjà les personnes qui sont prêtes à aller de l'avant, mais, je le rappelle, c'est une grande ligne de prudence que je pense qu'il faut mettre de l'avant pour s'assurer de la réussite de ces projets. Merci beaucoup, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Merci, M. le député de Jacques-Cartier, de votre intervention. Nous poursuivons le débat sur l'adoption du principe du projet n° 164, Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport, et je reconnais la porte-parole officielle de l'opposition en matière de culture et de communications et députée de Sauvé, Mme la députée, je vous cède la parole.

Mme Line Beauchamp

Mme Beauchamp: Merci, M. le Président. Effectivement, il me fait plaisir de prendre la parole sur le projet de loi n° 164, Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport, d'autant plus que, comme l'ont souligné plusieurs de mes collègues, c'est une idée, une proposition de solution en matière d'infrastructures de transport qui était inscrite en toutes

lettres dans le programme du Parti libéral du Québec lors de la dernière élection, de 1998, programme que je réinvite tout le monde à relire.

C'est un programme qui nous a valu la pluralité des votes au Québec lors de la dernière élection, et, dans un volet qui s'appelait *Pour des municipalités autonomes* — ça aussi, c'est un peu rafraîchissant à entendre, de nos jours, donc parler de municipalités autonomes — il y avait carrément cette proposition suivante: Pour des partenariats public-privé-travailleurs de la part du Parti libéral du Québec. Ça s'inscrivait ainsi: «Faciliter la mise sur pied de partenariats public-privé-travailleurs afin de construire ou de rénover les infrastructures publiques ou pour adopter des modes plus efficaces et au meilleur coût possible de livraison et de gestion de services publics.» Je vous invite également à vous replonger dans ce programme qui, j'en suis sûre, est toujours votre lecture de chevet, M. le Président, pour aussi se rappeler ensemble que notre position sur les municipalités plus autonomes ne date donc pas d'hier, puisqu'on y parle également, dans ce volet bien sûr, de rétablir le principe des fusions volontaires.

Vous comprendrez donc que, M. le Président, sur le sujet des partenariats public-privé-travailleurs en matière d'infrastructures de transport, il est facile, pour le Parti libéral du Québec, pour l'opposition officielle, d'être en accord avec le principe de ce projet de loi déposé par le ministre des Transports, d'autant plus qu'il semble bien que le ministre des Transports, pour une fois, s'est inspiré directement du programme du Parti libéral du Québec.

M. le Président, je me sens également interpellée directement, comme députée de Sauvé, circonscription du nord-est de l'île de Montréal, puisque, depuis maintenant de très nombreuses années, les principaux intervenants et décideurs de la région de l'est de l'île de Montréal parlent, discutent et maintenant revendiquent la construction d'un pont dans le prolongement de l'autoroute 25. Et il nous semble évident, pour le Parti libéral du Québec — et d'ailleurs le chef de notre formation, le député de Sherbrooke, en a fait part très clairement lors de la dernière campagne électorale — que la solution pour le prolongement de l'autoroute 25 résidait bel et bien dans l'établissement d'un partenariat public-privé.

M. le Président, j'aimerais prendre le temps de faire un peu l'historique du développement du réseau routier dans l'est de l'île de Montréal et comment on est arrivé à cette proposition pour la construction d'un pont de la 25. Puisqu'il faut le dire d'emblée, la construction d'un pont en continuité avec l'autoroute 25 n'a pas toujours fait l'unanimité dans l'est de l'île de Montréal. Mais il est important de faire cet historique.

Je vous rappelle qu'en 1987 le Comité pour la relance de l'économie et de l'emploi de l'est de l'île de Montréal, qu'on a appelé le CREEEM, a déposé son rapport qu'on a aussi appelé le rapport Pichette, du nom de son président. C'était un comité qui avait été mis sur pied suite aux grandes fermetures d'usines, entre autres de raffineries, dans l'est de l'île de Montréal, qui avait alors vraiment besoin de toute une impulsion des forces vives du milieu pour assurer le développement de l'économie et de l'emploi. Or, un volet important du rapport Pichette, qu'on a appelé, en 1987, pour assurer

le développement de l'économie et de l'emploi dans l'est de l'île de Montréal... un volet important a été la définition de l'importance qu'on devait accorder à l'amélioration du réseau de transport dans l'est de l'île de Montréal.

M. le Président, mon collègue d'Anjou y a aussi fait allusion un peu plus tôt, il est évident, lorsqu'on circule à Montréal, on peut tout de suite visualiser et expérimenter la différence de qualité dans le développement du réseau de transport entre, par exemple, l'ouest et l'est de l'île et même les autres régions limitrophes à l'est de l'île de Montréal. On soulignera plus particulièrement le manque qu'il y a d'infrastructures nord-sud dans l'est de l'île de Montréal. Donc, le rapport Pichette avait vraiment souligné cette lacune et invité les principaux intervenants de la région de l'est de l'île de Montréal et, bien sûr, les municipalités et les gouvernements à trouver solution à ce problème.

Je souligne également que l'organisme Pro-Est, son conseil d'administration et sa table de concertation, ont d'emblée établi un plan d'intervention qu'ils ont proposé aux différents paliers de gouvernement, puisque — et mon collègue de Jacques-Cartier y a fait allusion — il y avait légitimement une crainte d'encourager l'étalement urbain en dehors de l'île de Montréal. La préoccupation des forces vives du milieu de l'est de l'île de Montréal était non seulement d'assurer le développement du réseau de transport, mais également de s'assurer que ces vastes réserves de terrains disponibles pour du développement industriel soient desservies, soient maintenant accessibles pour du développement économique dans l'est de l'île de Montréal. Pro-Est, à ce moment-là, a donc défini un scénario qui s'établissait ainsi: le réaménagement du boulevard Henri-Bourassa qui traverse quatre municipalités dans l'est de l'île de Montréal; le réaménagement également du tronçon de l'autoroute Ville-Marie; également la construction, enfin, d'un boulevard, du boulevard Bourget-Forget. On l'appelle ainsi, puisqu'il traverse les municipalités de Montréal et de Montréal-Est dans un axe nord-sud.

● (17 h 50) ●

Et il faut souligner, M. le Président, sans partisanerie, que les gouvernements du Parti libéral du Québec sous M. Daniel Johnson, alors premier ministre, et également les gouvernements succédant ont réalisé en bonne partie, ont pris des engagements pour réaliser ce plan de développement des réseaux de transport. Et, entre autres, soulignons la réussite de l'aménagement du boulevard Henri-Bourassa, dans l'est de l'île de Montréal, qui a permis de consolider non seulement le réseau de transport, mais également, comme je le soulignais, le développement de parcs industriels, puisqu'on a maintenant, desservi par tous les équipements nécessaires, des terrains industriels pour assurer un développement industriel compétitif. Parce que l'est de l'île de Montréal n'a aucune crainte d'être en compétition avec les autres régions à ce niveau, M. le Président, et je pourrai donner l'exemple patent du développement du parc d'affaires d'Anjou, également le développement de nouveaux parcs industriels dans la région de Rivière-des-Prairies. Et je voudrais donc souligner, M. le Président, que, maintenant qu'on a

développé ce réseau interne, si je peux dire, à l'est de l'île de Montréal et qu'on a desservi des terrains industriels, je pense qu'il faut se mettre au diapason du milieu des affaires plus particulièrement qui revendique maintenant des moyens plus efficaces au niveau, entre autres, du transport des marchandises.

L'est de l'île de Montréal compte des parcs industriels extrêmement importants. Je sais fort bien, M. le Président, que vous en comptez un dans la ville de Saint-Léonard, qui est un parc industriel pratiquement complet où il y a des entreprises d'envergure. Soulignons le développement vraiment important qu'a connu également le nouveau parc industriel de ville d'Anjou, également à Rivière-des-Prairies. Soulignons le transport important qu'il y a par camion à partir des parcs industriels pétrochimiques de la ville de Montréal-Est.

J'ai ici un député qui représente le coin de Rosemont. Soulignons le développement du site Angus, également dans le comté de Rosemont, site qui veut se spécialiser dans le domaine, entre autres, de la transformation. Donc, c'est un site qui sera appelé également à connaître du développement économique. Je n'oublie pas, bien sûr, Pointe-aux-Trembles et également les parcs industriels de la région d'Hochelaga-Maisonneuve, le parc l'Assomption, par exemple, et également, bien sûr, je pense à ma circonscription, à la zone industrielle de la ville de Montréal-Nord, limitrophe à l'autoroute 25, qui compte sa large part de grandes entreprises, entre autres, dans le secteur de la distribution alimentaire.

Donc, M. le Président, je pense qu'il y a maintenant, à la suite de cette réalisation d'un certain plan de développement du transport dans l'est de l'île de Montréal, un consensus certain pour que l'on complète enfin cette ceinture pouvant donc, bien sûr, ceinturer les régions... faire la boucle enfin au niveau du réseau de transport.

Ceci étant dit, donc nous sommes très ouverts à une proposition de partenariat public-privé pour la réalisation d'un pont prolongeant l'autoroute 25 et nous conduisant vers le réseau de transport sur l'île Jésus dans la région de Laval.

M. le Président, je me dois maintenant d'inviter le ministre à ce que ces propositions de partenariat public-privé ne viennent pas occulter les besoins importants qu'il y a par ailleurs d'investissements dans le réseau de transport qui relève plus directement du ministre, et je pense, entre autres, au niveau du transport en commun. A moins que le ministre nous annonce en commission parlementaire qu'il est aussi ouvert à des propositions public-privé au niveau du transport en commun. Mais ici, je parle vraiment au nom de mes concitoyens du comté de Sauvé pour rappeler au ministre que la ville de Montréal-Nord, que les 81 581 citoyens de la ville de Montréal-Nord, qui est la sixième plus grande ville au Québec, contribuent depuis maintenant plus de 30 ans, par leurs taxes, au budget de la Communauté urbaine de Montréal et donc au budget de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Mais que, malgré 30 ans de contributions à ce budget, il n'y a toujours pas eu de réalisation, par exemple, d'un réseau efficace en transport en commun. Je pense, bien sûr, à la promesse non tenue pour un métro, mais je pense aussi au silence du ministre des

Transports par rapport aux besoins du nord-est de l'île de Montréal en matière de transport en commun, au niveau du transport des personnes, son silence lors du dépôt de son plan de transport métropolitain.

Je vous rappellerai, M. le Président, que j'ai interpellé le ministre des Transports à ce sujet, en commission parlementaire, lors de l'étude des crédits, que le ministre a reconnu le fait que les citoyens de Montréal-Nord devaient être fortement déçus. Il leur offrait d'ailleurs ses sympathies, que j'ai transmises, bien sûr, à mes citoyens, avec raison. Mais, à ce moment-là, le ministre avait ouvert une porte à un projet de métrobus, disant que ça serait une solution possible, suite d'ailleurs également à l'abandon d'un projet, par l'Agence métropolitaine de transport, de l'étude d'une proposition d'un train de surface. M. le Président, pour la desserte du nord-est de l'île de Montréal.

Donc, vous comprendrez, M. le Président, que, compte tenu d'une hausse démographique importante dans le nord-est de l'île de Montréal... Parce que, non, la région de Montréal ne se vide pas nécessairement. Il y a aussi des zones où il y a des hausses démographiques, et je pense plus particulièrement au nord-est de l'île de Montréal, compte tenu aussi d'une clientèle particulière qui est une clientèle de personnes âgées vivant le long du boulevard Gouin, le long de la rivière des Prairies, clientèle qui, souvent, abandonne les moyens de transport comme leur véhicule et qui ont besoin d'un très bon moyen sécuritaire et efficace de transport en commun.

Vous comprendrez, M. le Président, donc, que j'interpelle le ministre pour que les projets de partenariat public-privé ne viennent pas effacer, ne viennent pas jeter dans l'oubli les autres besoins d'investissement que devra faire son ministère en termes de transport des personnes. Et je rappelle les propos du maire de Montréal-Nord qui, lors du dépôt du plan de transport métropolitain, avait vivement, selon ses bonnes habitudes, déploré l'absence de mesures réalistes et constructives de la part du ministre pour la desserte de la clientèle de Montréal-Nord.

M. le Président, je terminerai... Est-ce qu'on termine à 18 heures, M. le Président? Je terminerai en rappelant des corollaires des enjeux qui accompagnent résolument ce projet de loi. Mes collègues l'ont fait, je le rappelle à nouveau. Il faut garantir l'accès à l'information pour tous les citoyens du Québec touchés par un projet de partenariat public-privé. Il faut assurément que tout projet de partenariat public-privé fasse la démonstration qu'il y a une alternative gratuite pour les citoyens des régions concernées. Et, M. le Président, je voudrais également faire écho aux propos de mon collègue de Papineau qui a également fait un témoignage éloquent pour revendiquer que ces projets de partenariat public-privé touchent bel et bien des régions du Québec, non seulement qu'il y ait des projets qui se réalisent dans des régions du Québec, mais également qu'il y ait des retombées économiques dans les régions du Québec, donc qu'on fasse appel également à l'expertise que chaque région du Québec a dans le domaine, bien sûr, par exemple, du génie civil. Il faudra connaître — ce serait idéal — les règlements qui accompagnent un tel projet de loi qui est un projet de loi cadre très large, M. le Président.

Donc, M. le Président, ce seront les conclusions de mon allocution, puisqu'on a atteint à cette heure l'heure de clôture de nos travaux. Merci.

● (18 heures) ●

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Merci, Mme la députée de Sauvé. Et, sur ce, je vais suspendre les travaux jusqu'à 20 heures. Je vous souhaite à tous bon appétit et un bon souper.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 20 h 3)

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, Mmes, MM. les députés, veuillez vous asseoir, s'il vous plaît. Alors, nous poursuivons. À l'article 19, M. le ministre des Transports propose l'adoption du principe du projet de loi n° 164, Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport. On m'a dit que c'était Mme la députée de Sauvé qui avait la parole et qu'il lui restait quelque temps. Alors, comme elle n'est pas là, maintenant je vais céder la parole au prochain intervenant, M. le député de LaFontaine, M. le député.

M. Jean-Claude Gobé

M. Gobé: C'est exact, M. le Président. Ma collègue ayant terminé son intervention, bien sûr c'est moi qui vais maintenant intervenir. Alors, M. le Président, le projet de loi n° 164, Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport, j'explique, pour les gens qui viennent de se mettre à l'écoute de cette Assemblée nationale et qui n'ont pas suivi, sur la télévision bien sûr, le débat précédent jusqu'à 18 heures, où nous avons ajourné les travaux, est un projet de loi qui a pour but de permettre la création de partenariats, de consortiums ou d'associations entre des entreprises privées et le gouvernement et des collectivités locales aussi, possiblement, afin de construire certaines infrastructures routières en particulier, et d'en recevoir la gestion et l'administration, et d'y établir des systèmes de péage.

C'est ce qu'on appelle la construction d'autoroutes à péage et c'est quelque chose qui se fait dans maintenant un grand nombre de pays à travers le monde. Les meilleurs exemples de cela étant nos voisins du Sud, aux États-Unis, où, comme chacun sait, lorsque nous allons en Floride, nous allons à New York, ou dans le New Jersey, ou sur la côte du Maine, nous avons le choix de prendre un certain nombre de voies routières, certaines étant gratuites, qui sont les autoroutes fédérales américaines, ou les «turnpikes» qu'on appelle, qui sont des autoroutes à péage. C'est quelque chose aussi qui existe beaucoup dans les pays européens. En effet, M. le Président, les pays européens ont été, dans le début des années soixante, confrontés à devoir développer, à devoir construire des infrastructures de transport routières, autoroutières en particulier, extrêmement coûteuses et en grand nombre afin de pouvoir desservir leur population et l'accroissement du parc automobile qui, à l'époque, se multipliait par deux ou par trois à tous les deux ou trois ans. Donc, les collectivités locales, les gouvernements ne pouvant suffire au

financement de ces infrastructures, au lieu de dire à leur population: Nous n'avons pas les moyens de les construire, se sont tournés vers l'entreprise privée, et il s'est créé des sociétés de gestion d'autoroutes, en particulier.

Bien sûr, ces entreprises-là, eh bien, construisent avec du financement qui leur est propre bien souvent ou qui requiert, dans un partenariat, un consortium, une partie de financement gouvernemental ou de collectivité locale, qui peut être une communauté urbaine, une communauté régionale, une province au Canada, par exemple, comme le Québec, ou même le gouvernement fédéral dans certaines infrastructures qui pourraient être pancanadiennes. Notre propos n'est pas sur le gouvernement fédéral à ce moment-ci, mais sur une loi québécoise qui a pour but de pouvoir créer des partenariats en matière d'infrastructures de transport.

Alors, M. le Président, au Québec, ça semble un peu nouveau, mais je rappellerai aux Québécois et aux Québécoises qu'il y avait, dans les années soixante-dix jusque dans les années quatre-vingt même, des péages sur certaines autoroutes. On se rappellera l'autoroute des Laurentides ou l'autoroute des Cantons-de-l'Est où le gouvernement avait établi des péages. Certes, ils ont été abolis par la suite. Et nous constatons aujourd'hui que, eh bien, ça n'a peut-être pas été à ce moment-là la solution la plus optimale, parce qu'on s'est rendu compte rapidement que, bien, l'entretien de ces routes-là se trouvait bien sûr affecté par le fait que ce n'était plus une des sociétés d'autoroutes qui gérait ces axes routiers et qui faisait l'entretien. Même la police d'ailleurs, à l'époque, pour faire appliquer le Code de la sécurité routière... Mais le gouvernement, le ministère des Transports... Et on a pu voir que, pendant un certain temps, il y a eu une dégradation de la qualité d'entretien de ces autoroutes.

● (20 h 10) ●

Alors, M. le Président, ça nous amène à un certain nombre de questions. Il ne s'agit pas de décider du jour au lendemain de donner l'emprise publique à des entreprises privées. Il ne s'agit pas non plus de donner carte blanche à des entreprises privées. Un certain nombre de balises et de paramètres doivent être respectés. Et, en particulier, bien sûr il y a l'accessibilité des citoyens en tout temps à un réseau de déplacement, à un réseau routier gratuit, car on ne peut pas faire en sorte d'avoir seulement des autoroutes à péage. Il y a des gens qui n'auront pas les moyens ou pour qui il serait trop onéreux d'emprunter ces autoroutes-là s'ils étaient obligés de payer. Donc, on doit absolument s'assurer au départ que, lorsqu'il y aura des ouvrages qui vont être construits, des infrastructures qui vont être construites avec l'entreprise privée et que des péages seront installés, eh bien, un réseau parallèle allant du même point de départ à la même destination, un réseau parallèle public et gratuit existe pour pouvoir donner aux citoyens, aux Québécois et Québécoises, et même aux touristes, à tous les gens qui vont venir d'autres provinces ou d'autres États américains, s'ils le désirent, le transport gratuit. Et ça, c'est quelque chose qui est très important.

Il y a aussi bien sûr, M. le Président... Vu que l'intérêt public va être là-dedans, et probablement les fonds publics aussi, eh bien, il va falloir un certain

nombre de balises là aussi afin que, bien sûr, il n'y ait pas abus en ce qui concerne les tarifs qui vont être chargés. Il va falloir faire en sorte qu'il y ait là un juste niveau et que l'intérêt public, l'intérêt de l'argent public investi avec le privé soit respecté.

Il y a aussi, M. le Président, ce qui est important — on y reviendra un peu plus tard — c'est: Qu'arrivera-t-il, que va-t-il arriver une fois que l'État aura concédé les facilités, concédé du financement ou participé avec l'entreprise privée? Une fois que ces infrastructures seront payées, que va-t-il arriver? Est-ce qu'elles seront récupérées par l'entreprise privée, par le consortium? Est-ce que c'est l'État qui les récupère? Est-ce que les tarifs, à ce moment-là, de péage — l'autoroute ayant été payée — se retrouveront abolis ou réduits à leur plus simple expression, couvrant juste l'entretien courant? Ça aussi, ce sont des questions qu'il va falloir se poser. Parce que c'est évident que, lorsqu'on a payé un équipement, eh bien, les gens s'attendent à payer un certain montant, mais, lorsqu'il est payé, c'est comme une hypothèque de maison ou d'un équipement, une location ou un financement d'un véhicule ou d'un bâtiment, bien on s'attend à payer son entretien, les taxes et les choses qui viennent autour et on ne continue pas à payer l'hypothèque pour rien.

Alors, ça, c'est des questions qui doivent, M. le Président, se poser à nous et être constamment, pour nous, une préoccupation. Parce qu'on a vu dans certains pays des dérapages extrêmement importants où des sociétés d'autoroutes ont profité du monopole qu'elles avaient pour faire en sorte de tenir les automobilistes un peu non pas en otages, mais prisonniers de leur réseau. Et on a vu des sociétés d'autoroutes qui ont construit, il y a 25 ans, des autoroutes...

Prenons, par exemple, en Europe, certains pays d'Europe. J'avais un exemple dernièrement dans un magazine français où la société d'autoroute avait construit une autoroute dans la région. L'autoroute avait été payée. Mais la seule possibilité maintenant de faire une nouvelle autoroute pour aller plus loin, c'était de fonctionner par l'autoroute qui appartenait à la première entreprise, et celle-ci disait: Bien, si vous voulez passer sur mon autoroute, si vous ne me donnez pas le contrat, à moi, pour la continuer jusqu'à un autre 300 km, 400 km plus loin, si vous allez en appel d'offres et que c'est une autre société qui remporte l'appel d'offres, eh bien, pour passer sur la mienne, les automobilistes seront obligés de payer un prix assez élevé. Donc, on se retrouve, en faisant ça, à avoir des régions complètes qui deviennent un peu prisonnières des sociétés autoroutières qui peuvent faire la pluie et le beau temps en ce qui concerne les tarifs dans leur région.

Alors, ça, c'est aussi des préoccupations, M. le Président: Qu'arrivera-t-il avec les baux de ces infrastructures-là une fois qu'ils arriveront à terme, une fois qu'elles seront payées? Il va falloir bien sûr qu'il y ait des clauses qui prévoient que, une fois qu'elles seront payées complètement, eh bien, ou elles reviennent au domaine public ou un certain nombre de protections sont faites pour ne pas que les automobilistes ou les citoyens d'une région se retrouvent prisonniers, parce qu'on parle là de développement économique aussi, on ne parle pas seulement d'automobiles qui passent. Le fait, des fois, de ne pas pouvoir construire ou agrandir

ou d'avoir seulement une société pour la faire, hein, une autoroute, eh bien, M. le Président, peut faire en sorte de retarder des projets, faire en sorte aussi que des projets ne se fassent pas et empêcher le développement économique, le développement touristique dans des régions. C'est ce qui s'était produit justement dans ce cas, en Europe, que je mentionne. Les autorités publiques essaient de trouver une solution à ça, et ça ne semble pas facile parce que l'entreprise défend son intérêt commercial pur, et les gens qui ont signé ces contrats-là il y a 25 ans, 30 ans, un peu avant la construction, eh bien, n'avaient pas prévu ce genre de situation.

M. le Président, dans la région de Montréal, nous avons plusieurs projets. En particulier, on parle d'un projet qui est la construction de la fameuse... pas la fameuse, mais ce qu'on appelle l'autoroute 25 qui, comme vous le savez, actuellement traverse ville d'Anjou et se termine à côté de la rivière, sur le boulevard Maurice-Duplessis, à Rivière-des-Prairies, dans la circonscription de LaFontaine d'ailleurs, et, de l'autre côté, l'autoroute 25 se continue pendant 50, 60 km, peut-être, pour se terminer dans... d'abord du bord de la rivière des Prairies, elle aussi, en allant vers Rawdon.

Il y a là un lien important à faire pour plusieurs raisons. La première raison: parce que, en faisant un pont sur cette rivière, ce fameux pont dont nous parlons, un pont qui relierait le boulevard Maurice-Duplessis, donc de la fin de l'autoroute 25, jusqu'à l'autre rive, eh bien, ça permettrait de relier l'autoroute 440 à Laval et ça permettrait, pour les gens, d'avoir une voie de contournement pour les véhicules lourds en particulier ou les véhicules qui n'ont pas à transiter par Montréal, arrivant de la région de Québec par l'autoroute 20, qui passent par le tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine, eh bien, de se rendre par Métropolitain rapidement pour un petit bout, d'embarquer sur l'autoroute 25 et de traverser la rivière des Prairies à hauteur de Rivière-des-Prairies. Et nous avons le choix, à ce moment-là, ou d'aller sur l'autoroute 440 pour aller rejoindre l'autoroute des Laurentides, pour aller plus vers le nord, ou de prendre plus loin l'autoroute 13 pour aller rejoindre à ce moment-là l'autoroute 40 et continuer à aller vers l'Ontario et, après ça, Ottawa, Toronto par la 20 qui a des connexions autoroutières, ce qui permettrait d'avoir une voie de ceinture, de contournement pour ces véhicules-là.

Il y aurait aussi bien sûr, pour tous les citoyens, des milliers de citoyens automobilistes qui transitent à chaque jour sur ces voies-là, venant de Terrebonne, venant de l'autoroute 640 aussi, hein, qui est à l'autre bout, même qui arrivent par la 40, venant de Québec, la 640, Repentigny, enfin toute cette zone-là, ça leur ferait aussi une voie d'évitement qui leur permettrait de ne pas aller encombrer, M. le Président, l'autoroute 40 à hauteur de ville d'Anjou, qui dégagerait beaucoup et qui ferait en sorte que les citoyens, eh bien, pourraient se rendre directement par l'autoroute 25 dans, même, l'est de Montréal. Ça permettrait aussi aux gens de Laval bien sûr et aux gens de Montréal de traverser et de se rendre à leurs activités. Il suffit de voir, le matin, l'encombrement sur les différents ponts que nous retrouvons dans l'est de Montréal pour se rendre compte de la nécessité de telles infrastructures.

Il y a d'autres emprises à faire aussi bien sûr, plus au sud, mais je suis certain que d'autres collègues en parleront. Je pourrais en parler bien sûr, étant responsable du transport métropolitain pour le Parti libéral, comme porte-parole de l'opposition, mais c'est quand même des dossiers qui concernent les députés dans leurs régions. Je pense qu'un certain nombre de députés qui vont s'exprimer sur ce projet de loi là seront intéressés à prendre ces constructions ou ces projets de construction en exemple et peut-être de les expliquer à la population.

M. le Président, j'expliquais ça pour démontrer la nécessité de construire ces ouvrages. On parle d'ouvrages de 100 millions et quelques de dollars, et des fois un peu plus. C'est là qu'intervient le projet de loi, parce que, actuellement, l'État, le gouvernement, la collectivité bien sûr n'a pas les moyens ou dit ne pas avoir les moyens de construire ces infrastructures.

Il est vrai qu'on a pris beaucoup de retard dans la grande région de Montréal en termes d'infrastructures routières, pas seulement routières d'ailleurs, mais de transport en commun, de transport par rail, de transport métropolitain et de métro. On a pris beaucoup de retard. Et Montréal qui se veut une grande ville, la grande région de Montréal, la CMM qui se veut une grande région métropolitaine, eh bien, a un réseau routier qui est extrêmement désuet, qui date des années soixante-dix et même un peu plus avant. Le boulevard Métropolitain date de l'Expo, voyez-vous? Alors, on parle de 1967, 1966.

Imaginez, M. le Président, la vétusté de ce réseau routier non seulement en termes de qualité de construction, parce que ça se dégrade et qu'on passe des centaines et des dizaines de millions de dollars depuis de nombreuses années pour essayer de le maintenir, de le restaurer, mais aussi en termes de positionnement géographique, parce que, lorsqu'elles ont été construites, ces infrastructures routières là correspondaient à l'occupation économique et industrielle des populations de cette époque-là, et on sait que ça a changé, ça a évolué. Les populations se sont agrandies. Les entreprises se sont déplacées; certaines ont fermé, se sont replacées dans d'autres régions, dans d'autres quartiers. Les gens ont changé leurs habitudes ou leur lieu de résidence pour aller s'établir dans d'autres endroits. Les entreprises de certaines régions se sont développées. Par exemple, Drummondville, la région de Saint-Hyacinthe, enfin toutes ces régions-là génèrent un flot de camions très important. Alors, ces infrastructures sont, M. le Président, bien sûr extrêmement désuètes.

Il est temps de passer à la modernisation de notre réseau métropolitain de transport, et ce projet de loi là est certainement la possibilité, pour nous, de le réaliser. Maintenant, bien sûr ça va changer les habitudes des citoyens, parce que le temps où l'État pouvait construire ces grandes infrastructures et les mettre gratuitement... D'ailleurs, ce n'est jamais gratuit, hein? Parce que, lorsque c'est l'État qui le finance, ça sort de la poche des citoyens, parce que l'État, l'argent, il ne l'invente pas. Des fois, on a la chance d'avoir un programme d'infrastructures avec le gouvernement fédéral, et là encore, vous savez, c'est l'argent des impôts des Québécois et des Québécoises.

Alors, tout porte à croire que ces grands équipements qui ont besoin d'être construits, s'ils étaient

financés en partenariat avec l'entreprise privée et les gouvernements ou même les collectivités locales, coûteraient moins cher au trésor public et donc ne seraient pas un accroissement du fardeau sur les épaules des payeurs de taxes, mais seraient financés par les utilisateurs, ce qui est, ce qui sera une occasion en or et unique pour nous, nouvelle, de redévelopper notre réseau routier. Et le pont de l'autoroute 25, que je mentionnais, avec toutes les bretelles et toutes les voies d'entrée et de sortie qui vont avec et la continuation, un peu, de cette autoroute dans certains endroits, avec un péage, M. le Président, pourrait se faire rapidement.

● (20 h 20) ●

Mais il y a d'autres endroits, il y a d'autres équipements qui doivent être construits et qui peuvent être construits avec ce partenariat. Grâce à cela, si le gouvernement a la volonté politique bien sûr, par la suite, d'aller de l'avant, on pourrait voir, dans la région métropolitaine de Montréal, la construction d'un nombre important de nouvelles infrastructures routières. Et je parle de la grande région. Là, ça permettrait d'accélérer ça.

D'ailleurs, il n'y a rien là d'hérésie, vous savez. Lorsque les citoyens prennent le train de banlieue ou prennent le métro pour se rendre à leur travail... On sait que le métro a été construit avec des fonds publics. Pourtant, le métro n'est pas gratuit. Vous achetez un ticket qui coûte un certain nombre d'argent, dépendant que vous achetez une carte d'abonnement mensuel, ou un ticket en carnet, ou un ticket à la pièce. Alors, vous achetez un droit de passage dans une voiture de métro pour vous rendre d'un point à un autre. Eh bien, un péage sur une autoroute, c'est la même chose, M. le Président, sauf qu'au lieu d'être assis dans une voiture de métro vous conduisez votre automobile; vos enfants, votre femme ou vos collègues de travail sont assis à côté de vous et se rendent d'un point à un autre. Alors, il n'y a là aucune hérésie, à ce moment-là, bien sûr à faire en sorte que les gens paient un ticket de passage. Voilà.

Ceci étant dit, M. le Président, c'est pour vous dire que nous sommes, nous, du Parti libéral, très ouverts à ça. Et je rappellerai qu'à la dernière élection, eh bien, le gouvernement actuel dénonçait le Parti libéral qui promettait ce genre de choses dans son programme politique en disant qu'on voulait faire payer les Québécois pour rouler dans les routes du Québec et que seulement les riches pourraient se le permettre. Et là on se rend compte que ce n'est pas le cas parce que le gouvernement lui-même se rend à la raison et nous donne, à nous... retire ce qu'il disait dans cette campagne électorale et reconnaît que nous avons, nous, raison et que c'est certainement là une solution intéressante pour la collectivité québécoise.

Il faut être vigilant. Il ne faut pas donner carte blanche au gouvernement ni aux entreprises privées. Il faut faire en sorte que ce soit bien encadré. Il faut que ça soit fait dans l'intérêt des citoyens, dans l'intérêt des automobilistes, dans l'intérêt du développement économique régional et non pas dans l'intérêt des compagnies qui vont chercher à se remplir les poches avec l'argent des citoyens. Ça, il va falloir être vigilant là-dessus. Donc, l'opposition va rester vigilante. Nous allons suivre le cheminement du projet de loi article par article, pas à pas, et son application par la suite, parce que le ministre se réserve la possibilité de définir les

paramètres de tout ça dans de la réglementation ultérieure et puis les règlements. M. le Président, on sait que, si le diable se cache dans les détails, bien souvent il se cache aussi dans les règlements qui, eux, ne sont pas soumis à la Chambre et que le gouvernement passe sans consultation publique. Alors, nous serons donc très vigilants, mais nous sommes...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, M. le député de LaFontaine. Y a-t-il un autre intervenant? Vous semblez être heureux d'intervenir, vous, M. le député de Verdun. Alors, je vous cède la parole. Ha, ha, ha!

M. Henri-François Gautrin

M. Gautrin: Écoutez, j'ai de la difficulté, M. le Président, à résister à cette tendance de pouvoir intervenir sur un tel projet de loi. Premièrement, je dois commencer par féliciter — c'est rare que je le fais — le ministre des Transports pour avoir eu le courage de présenter un tel projet de loi sur le partenariat. Je pense que c'est quelque chose que, nous, de ce côté-ci de la Chambre, on avait défendu pendant tout le temps de la campagne électorale. Vous ne l'aviez pas défendu à l'époque, je suis heureux de remarquer que vous adhérez à ce principe, principe très simple, M. le Président, principe qui veut que, lorsqu'on va développer dans le futur des infrastructures, elles ne seront pas uniquement financées par les capitaux publics, à savoir par le fonds consolidé, le résultat, les impôts de chacun des citoyens et des citoyennes, mais peuvent aussi être financées, suivant certains montages financiers, par la levée de fonds ou l'engagement de partenaires venant du secteur privé.

Vous comprenez facilement, M. le Président, qu'à partir du moment où vous développez des infrastructures, qu'elles soient routières, qu'elles soient non routières — mais je vais arriver dans un instant sur la possibilité qu'on aurait eue aussi d'étendre l'idée à d'autres secteurs — en utilisant un montage financier qui fait participer des capitaux venant de vos épargnes, par exemple, ou venant des investissements de certaines compagnies privées, il faut concevoir une certaine tarification pour l'utilisation de ces routes, trains, voies de banlieue qu'on construit, de manière à donner un juste retour sur l'investissement.

Donc, ce qu'on fait, M. le Président, par ce projet de loi... Et, c'est important, on est en train de dire: Dans le futur, si on veut développer un certain nombre d'infrastructures et si on fait appel aux partenaires du secteur privé, il faut qu'on ait un mécanisme de tarification quant à l'utilisation des infrastructures qui sont créées. Alors, ça veut dire qu'on pourrait éventuellement construire des autoroutes, comme l'a rappelé mon collègue de Papineau ou mon collègue de LaFontaine tout à l'heure, qui seraient des autoroutes à péage. Ça veut dire aussi qu'on peut à la fois construire des nouvelles autoroutes. Mon collègue d'Abitibi-Est, tout à l'heure, l'a rappelé dans son intervention, on pourrait construire de nouveaux réseaux, à ce moment-là, de routes, mais qui impliqueraient à ce moment-là une forme de péage ou de tarification pour l'utilisation de ces infrastructures.

Ceci étant dit, donc, M. le Président, d'emblée, je dois dire que nous adhérons au principe. C'est un principe que nous avons défendu pendant la campagne électorale. Donc, une loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport, c'est une loi à laquelle nous adhérons et pour laquelle nous allons voter en faveur, M. le Président. Ceci étant dit, il y a une certaine réserve qu'il faut quand même qu'on regarde, car il faut qu'on regarde quand même ce qui est dans la loi elle-même. Si on adhère au principe, la manière dont le principe... ce qui est à l'intérieur de la loi peut soulever certaines questions de notre part.

Alors, M. le Président, la première réaction, c'est de dire: Attention, on met en place, ici, un certain nombre de principes qui sont mis de l'avant, proposés par le ministre des Transports, et encore une fois je lui en sais gré d'ouvrir la porte aux partenariats, mais, faites attention, on peut développer des partenariats bien sûr dans le secteur du transport mais dans moult autres secteurs qui requièrent des investissements publics, des développements de bâtisses ou de constructions ou des investissements dans le développement de certaines infrastructures. Donc, ce que nous votons aujourd'hui, M. le Président, ce qui est dans le projet de loi, c'est bien sûr des normes, des règles pour ce qui touche les balises à instaurer dans les partenariats dans le secteur du transport. Mais c'est beaucoup plus large que ça, ce sont des principes qui peuvent facilement être exportables, et exportables dans d'autres secteurs.

● (20 h 30) ●

Je dois dire une certaine forme de déception à la lecture du projet de loi. Alors que les articles 1 à 9 sont des articles à portée très générale qui touchent — et on va y revenir tout à l'heure — la manière dont il faut envisager les partenariats, les pouvoirs qui sont nécessaires au ministre, dans les articles subséquents, à savoir les article 10 à 29, vous avez une foule de petits règlements qui n'ont absolument rien à voir avec les grands principes d'établissement de partenariats entre le public et le privé: savoir comment, dans les cas de péage routier, on doit procéder, savoir si les preuves photographiques sont admissibles.

Écoutez, M. le Président, il y a un projet de loi qui est un projet de loi jusqu'à l'article 9, où on établit des grands principes. Le reste, c'est vraiment du niveau de la réglementation, dans un cas d'un partenariat, pour développer des infrastructures routières en particulier. Je comprends que le ministre a pris l'exemple de l'autoroute 407 qui ceinture la ville de Toronto et a remis dans son projet de loi les règlements qui sont utilisés par les gestionnaires pour appliquer et gérer cette partie d'autoroute. Je ne suis pas contre, mais ils sont vraiment de nature, et vous êtes bien d'accord avec moi, M. le Président, complètement différente.

Revenons au début. Il va falloir que les lois ou le principe des partenariats différencient clairement à la fois, en premier lieu, le montage financier et éventuellement les retours, le juste retour sur l'investissement et, d'autre part, un concept de gestion privée d'une infrastructure publique, parce que l'un ne va pas sans l'autre. Comprenez-moi bien, il ne s'agit pas uniquement, à l'heure actuelle, dans ce modèle-là, il ne s'agit pas uniquement de faire appel au capital privé pour être en mesure de développer une infrastructure comme

l'autoroute 30, l'autoroute 50, voire le pont sur la 25, mais il faut aussi être en mesure d'envisager dans le partenariat la gestion par le secteur privé d'une infrastructure publique, que ce soit une autoroute ou, à ce moment-là, la gestion de l'autoroute... Ça implique les stratégies de réfection, le principe du péage, le maintien d'une certaine forme de sécurité sur les tronçons d'autoroute, qu'on gère une autoroute comme étant un bien commercial dont on tarifie en quelque sorte le passage. Donc, M. le Président, bien préciser dans ce chapitre I où, lorsqu'on parle de partenariat entre le public et le privé, on parle de montage financier, où on fait appel au capital privé pour aider à bâtir une infrastructure, mais aussi on implique dans le partenariat la possibilité d'une gestion privée des infrastructures publiques avec un juste retour, à ce moment-là, sur l'expertise pour gérer en quelque sorte ce bien public.

L'exemple qui devrait être un cas de partenariat, c'est celui du développement du train léger sur l'estacade, qui rejoindrait la Rive-Sud en passant par l'île des Soeurs pour aller au centre-ville, projet qui désengorgerait le pont Champlain, qui peut faire... On peut concevoir un montage financier avec une part, à l'heure actuelle, du privé et un juste retour sur l'investissement, ayant une part aussi du public, parce que le public en tire son bénéfice quant au désengorgement du pont Champlain, et une forme de tarification, la forme de tarification serait le prix du billet pour monter dans ce train léger, et le principe qui viendrait ensuite serait celui de l'opération, par le secteur privé, de cette infrastructure de transport. C'est quelque chose qui est possible à l'intérieur de la loi, mais qui aurait, à mon sens, besoin d'être clarifié dans les articles 3 et 4.

Bon. Dans cette loi, on donne le pouvoir au ministre d'exproprier. Je pense qu'il l'avait implicitement. On prend un principe au terme... Autrement dit, les partenariats sont des partenariats à terme et, au terme de l'entente, le bien retourne au secteur public. C'est-à-dire que, lorsque vous avez fait un partenariat pour construire une autoroute, pour construire un projet de train léger, vous planifiez sur une période de 25, 30 ou 40 ans et, au bout de cette période de 25, 30 ou 40 ans, le bien retourne au secteur public, les terrains retournent au secteur public. Les partenariats que j'ai regardés très souvent ont une période de temps suffisamment longue pour pratiquement permettre au secteur privé d'avoir un juste retour sur ses investissements.

M. le Président, il y a un point qui m'inquiète à l'intérieur du projet de loi, mais qui peut être corrigé facilement par un amendement que j'ai l'intention de suggérer à nos porte-parole ou, si je siège sur cette commission, que je présenterai moi-même. Il est clair que les ententes de partenariat, d'abord, ne sont pas uniques, elles peuvent être de diverses formes. Elles seront passées par le ministre et elles impliqueront le ministre et ses partenaires. Elles peuvent impliquer des partenaires venant du secteur public comme des municipalités ou d'autres gouvernements, elles peuvent impliquer des partenaires venant du secteur privé, comme c'est le cas actuellement à Toronto dans la gestion de l'autoroute 407. Mais il me semble qu'il serait normal que, lorsqu'une entente de partenariat est passée avec des partenaires, elle puisse être rendue publique et disponible aux parlementaires que nous sommes. Et je

souhaiterais. M. le Président, que ça soit l'un des principes qui nous guident en ce qui a trait à la transparence de la gestion du bien public.

Il me semble que toute entente de partenariat devrait être déposée à l'Assemblée nationale, non pas adoptée par cette Assemblée, ne vous méprenez pas. M. le Président, je ne veux pas mélanger ici le législatif avec l'exécutif, ces ententes de partenariat sont réellement de la responsabilité de l'exécutif et loin de moi l'idée de vouloir dire: Elles devraient être sujettes à un débat et à une ratification par l'Assemblée nationale. Mais il me semble, puisque ceci implique des biens publics, qu'il serait juste et naturel qu'une telle entente de partenariat soit déposée à l'Assemblée nationale et que les parlementaires puissent y avoir accès, puissent éventuellement, dans le mécanisme naturel du jeu du parlementarisme, questionner le ministre quant au bien-fondé de l'entente qu'il a pu signer avec tel ou tel partenaire.

● (20 h 40) ●

Alors, il me semble, M. le Président, qu'il y a dans ce projet de loi une lacune, un article qui manquerait. Et, comprenez-moi bien, je ne suis pas en train de dire qu'il faut réformer le projet de loi, je tiens seulement à le bonifier. Il me semble qu'il y aurait lieu d'introduire dans le projet de loi, ici, un article qui spécifierait que, lorsqu'une entente de partenariat a été négociée de bonne foi entre le ministre et d'éventuels partenaires mais qui implique, bien sûr, le secteur public et qui est une stratégie de développement du secteur public, il me semble qu'il serait juste que cette entente soit déposée à l'Assemblée nationale pour que les parlementaires qui, somme toute, représentent ici l'ensemble de la population du Québec, soient informés et que nous puissions questionner le ministre quant au bien-fondé des engagements qu'il a pris dans cette entente de partenariat.

Alors, pour résumer, M. le Président, comprenons-nous bien: un pas important que nous allons passer, ce soir, en adoptant ce projet de loi, car nous ouvrons la porte — comprenez-moi bien — à une stratégie de développement des infrastructures routières, dans le projet de loi, de transport d'une manière implicite parce que ça peut aussi impliquer des infrastructures ferroviaires, des infrastructures de trains légers, et on pourrait aussi concevoir que ce concept de partenariat entre une source de financement venant du secteur privé et le secteur public, que cette manière de déléguer la gestion d'une infrastructure publique au secteur privé soit un modèle qui soit exportable du ministère des Transports dans d'autres secteurs, que ce soit le secteur de la santé, par exemple, que ce soit le secteur, éventuellement, de l'environnement ou de la faune en ce qui a trait au développement, par exemple, de parcs ou de ce type d'infrastructures. Donc, faisons attention lorsque nous adoptons ce principe parce que ce principe peut facilement et devrait être — devrait être — généralisé.

Je ne commenterai pas ce que j'ai dit tout à l'heure sur les articles qui viennent après, à savoir comment on doit faire les péages, c'est la majeure partie du projet de loi. Ça serait plus, à mon sens, du niveau des règlements que du niveau, réellement, d'un projet de loi, mais j'aurais même souhaité que le projet de loi soit limité à ces neuf premiers articles où on débâte

réellement d'un principe général, à savoir: Premièrement, comment allons-nous développer le partenariat entre public et privé pour construire de nouvelles infrastructures? Deuxièmement, comment allons-nous développer les partenariats, pour la gestion de ces infrastructures entre le public et le privé, pour gérer des infrastructures qui sont propres à des infrastructures publiques? Et, en dernier ressort, M. le Président, quelle forme de tarification devons-nous approuver?

Alors, M. le Président, si on me permet cinq minutes pour conclure... cinq secondes pour conclure, merci...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Cinq secondes. Très bien. Ha, ha, ha!

M. Gauthrin: Merci. Conclure en cinq secondes, nous allons voter en faveur du projet de loi. Il ouvre la porte à beaucoup d'éléments intéressants, mais il soulève la nécessité d'une grande vigilance de notre part. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, M. le député de Verdun. Je vais céder la parole maintenant à Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys. Mme la députée.

Mme Monique Jérôme-Forget

Mme Jérôme-Forget: Merci, M. le Président. Alors, moi aussi, j'aimerais ajouter ma voix à mon collègue qui vient de plaider en faveur de ce projet de loi et je voudrais, bien sûr, ajouter ma voix à mon collègue le député de Shefford, le porte-parole du Parti libéral du Québec au niveau du transport.

Ce projet de loi, M. le Président, il arrive aujourd'hui alors qu'il y a un débat qui existe à travers le monde au niveau de la possibilité de mettre en place des partenariats privé-public. Alors, comme par hasard, ce gouvernement, tout à coup, se réveille — le réveil rural, je présume — et, tout à coup, découvre les vertus d'un partenariat privé-public pour bâtir des infrastructures, notamment au niveau de transport, routes, entretien de routes, etc. C'est intéressant, M. le Président, surtout que le Parti libéral du Québec avait endossé cette position dans son programme de parti en 1998 et que, au grand désarroi des gens en face de nous, cela, c'était vendre son patrimoine pour eux, c'était de confier notre avoir, nos acquis au secteur privé et de laisser aller la maison et les meubles.

D'ailleurs, M. le Président, je fouillais... Parce que la beauté de venir parler sur des projets de loi comme ça, c'est que parfois on retourne en arrière, et, dès 1994, Sam Elkas avait demandé à la firme SNC-Lavalin de lui faire un rapport sur les avantages de mettre en place un système de partenariat privé-public et d'inviter, bien sûr, à ce moment-là une certaine tarification des services qui seraient offerts au public. Alors, M. le Président, non seulement avons-nous ça dans notre programme du parti en 1998, mais, lors du gouvernement du Parti libéral du Québec, en 1994, déjà un ministre avait soulevé ce point, avait mis en lumière cette possibilité-là, et il a fallu, n'est-ce pas, depuis 1994, donc six ans, pour que nos amis, tout à coup, découvrent les vertus d'un partenariat privé-public.

M. le Président, l'imitation est la plus sincère des flatteries. Je dois dire que je me réjouis aujourd'hui de voir nos amis imiter ce que nous avions proposé et je me réjouis, bien sûr, de voir qu'ils sont en train de réaliser qu'il y a peut-être des vertus à lire le programme du Parti libéral du Québec. Peut-être qu'ils vont finir par le lire dans son entier. Et, quand ils l'auront lu dans son entier, peut-être qu'ils seront, à ce moment-là, aptes à découvrir d'autres vertus.

Alors, M. le Président, ce pourquoi c'est intéressant, ce projet de loi, c'est parce que c'est de penser à cette façon nouvelle d'envisager des infrastructures nouvelles où il semblerait, jusqu'à maintenant, le vide, rien du tout. Parce que rappelons-nous qu'au Québec, actuellement, on se promène sur des routes qui sont périmées. On est en arrière, on a pris du retard. Que ce soit la construction de routes, que ce soit l'entretien des routes, que ce soit l'entretien des viaducs, les tunnels, les passages à niveau, tout, M. le Président, sent le délabré, tout sent le délabré.

On a été malheureusement témoins récemment d'un événement épouvantable, n'est-ce pas, un viaduc qui s'est effondré, qui, selon les experts, pouvait même s'effondrer par le vent. Là, ça a l'air d'exagérer, mais c'était écrit dans le rapport des experts. Il semblerait, là, que c'était dans une telle situation. D'ailleurs, dans le tunnel Ville-Marie, récemment il y a une partie du toit qui est tombée. Comme c'est un tunnel que je prends souvent, vous imaginez que j'étais préoccupée. Mais il y a une partie du tunnel qui s'est effondrée sur une voiture. On n'a qu'à le prendre, d'ailleurs, le tunnel Ville-Marie. J'invite tout le monde à aller le prendre, ce tunnel, et à aller regarder les briques qui sont parties un peu partout.

● (20 h 50) ●

Alors, pendant des années, on a laissé, dans le fond, nos infrastructures se détériorer, on a laissé tout ça aller, si bien que souvent on se promène avec des routes réparées un peu de façon très sommaire, de façon très négligée, et, M. le Président, on sait que les infrastructures, c'est la base de l'économie. D'avoir des infrastructures, d'avoir des routes, d'avoir des accès, c'est là le pilier d'une économie qui fonctionne, c'est là la base du transport, c'est là qu'on transmet, qu'on véhicule des objets d'une place à l'autre, et c'est le signe, ce sont les indicateurs qui font qu'une économie fonctionne.

D'ailleurs, il y a plusieurs de mes collègues qui ont déjà parlé au sujet de ce projet de loi, qui ont fait référence, par exemple, à des autoroutes dont on parle depuis combien de temps. Que ce soit l'autoroute 50, n'est-ce pas, entre Hull et Lachute, que ce soit l'autoroute 25, l'autoroute 30, l'autoroute de la Beauce, la 73, il y a plusieurs routes qui auraient dû être construites il y a longtemps. Il y a longtemps que ça aurait dû être fait, ça, mais parce que, effectivement, ils n'avaient pas l'argent, parce que, finalement, ça coûtait trop cher, parce qu'on avait d'autres priorités, on ne les a pas faites. Alors, dans le fond, aujourd'hui, ce qu'on semble dire, bien, il y a peut-être d'autres façons de faire, et puis on n'a qu'à imiter d'autres personnes. On n'a qu'à imiter l'Ontario, notamment, avec sa route 407, on n'a qu'à imiter la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Autriche, Singapour et l'Australie. Il y en a partout. M.

le Président, des routes maintenant qui sont des partenariats privé-public et, par conséquent, c'est quelque chose avec lequel on est en train, nous, ici, de se familiariser, avec ce concept, alors que c'est un concept qui a été mis en pratique dans nombre de pays.

Alors, M. le Président, bien sûr, il y a toutes sortes de raisons pourquoi on n'a pas mis en place, on n'a pas rajeuni, rafraîchi et modernisé nos infrastructures. Comme je le disais précédemment, il y a bien sûr un manque d'argent. Ce n'est pas simplement au Québec. C'est pour ça que les gens ont eu recours à des partenariats privés et publics. Que ce soit en Grande-Bretagne, en Allemagne, en Autriche ou en Australie ou à Singapour, c'est parce qu'on voulait bien sûr s'associer à des partenaires pour assurer une tarification, pour permettre aux gens de participer à... C'est le concept de l'utilisateur-payeur et, par conséquent, vous avez le choix d'utiliser cette route, comme vous avez le choix actuellement de vous promener dans votre voiture, de prendre le transport en commun ou encore même, si vous voulez vous payer un grand luxe, de vous déménager en taxi. Alors, vous avez aujourd'hui des choix, vous avez des alternatives et, donc, avec l'idée de partenariats privé-public, on se donne la possibilité d'avoir des alternatives, d'avoir des choix qui vont faire qu'on va au moins moderniser nos infrastructures.

D'ailleurs, M. le Président, le retard que nous avons pris est important à souligner parce qu'il y a actuellement... Je ne veux pas me tromper, mais il y a plus de 4 millions de déplacements d'automobiles par jour à Montréal seulement. Depuis les derniers 10 ans, il y en a eu un quart de million de plus. Alors, vous vous imaginez la rapidité avec laquelle les voitures, le voiturage devient un élément important et combien il va falloir penser, réfléchir aux problèmes que pose toute cette augmentation de la clientèle qui va faire appel à nos routes et qui va faire appel au transport en commun et au transport, également, sur ponts et autoroutes.

Par ailleurs, M. le Président, j'aimerais qu'on se rappelle que... Il est bien de dire qu'il faudra que les consommateurs, les utilisateurs, les usagers de ces autoroutes, par le biais d'une tarification, soient en mesure de défrayer le coût de l'utilisation de cette autoroute. Rappelons-nous par ailleurs que les automobilistes paient cher, aujourd'hui, l'utilisation de leurs routes. Donc, il ne faudrait pas, parce qu'ils vont devenir des utilisateurs-payeurs, oublier que, nous, les consommateurs, aujourd'hui, payons très, très cher l'utilisation de nos véhicules.

Simplement à titre d'information, par année, les consommateurs, les utilisateurs de véhicules automobiles dépensent plus de 3 milliards de dollars d'impôts. C'est amusant, je retournais en arrière d'une étude qui a été faite par l'Association des automobilistes du Canada, et voilà, M. le Président, en 1995-1996, la taxe sur le carburant rapportait 1,5 milliard de dollars; les droits d'immatriculation, 500 millions — j'arrondis, là — de dollars; la taxe de vente des véhicules automobiles, 1 milliard de dollars; et la taxe de vente de l'assurance automobile, 157 millions de dollars. Il y en a donc pour plus de 3 milliards de dollars. Et savez-vous, M. le Président, comment est-ce qu'on a dépensé dans cette même année, en 1995-1996, pour les routes? On a dépensé moins de 1 milliard de dollars.

C'est donc dire que les utilisateurs de véhicules, actuellement, paient des taxes, paient beaucoup d'impôts, paient beaucoup de taxes, et par conséquent le gouvernement a réussi, à travers ces années, à accumuler de l'argent pour le mettre, cet argent-là, ailleurs. Bon. On peut, M. le Président, être tout à fait d'accord avec ce choix, n'est-ce pas, politique qu'on a fait, mais il n'en demeure pas moins qu'il ne faut pas oublier que les Montréalais, les Québécois, les jeunes qui utilisent leur véhicule automobile au Québec paient déjà beaucoup de taxes pour utiliser ces mêmes infrastructures, que ce soient les routes, les ponts, les viaducs, etc.

Alors, M. le Président, ce qu'on a remarqué également à travers les temps, par choix manifestement politique, c'est que de plus en plus on consacre de moins en moins pour l'entretien et la construction de routes. Alors qu'en 1974-1975 on consacrait 11 % du budget, la dernière année, je ne sais pas, mais ça a dû être bien en deçà de 5 %, probablement aux alentours de 3 % pour l'entretien des routes et la construction de routes, du budget du gouvernement. C'est donc dire qu'à travers le temps on a beaucoup, beaucoup, beaucoup négligé l'état de nos routes. On a beaucoup négligé non seulement l'entretien, mais la construction d'infrastructures de qualité et une infrastructure qui refléterait une société moderne, une société à la page, une société qui reflète les besoins économiques d'un environnement aussi complexe que le nôtre au niveau de la qualité de notre économie.

Alors, M. le Président, c'est donc la raison pour laquelle, bien sûr, nous allons appuyer le principe de ce projet de loi. Nous nous en réjouissons, puisque tout à coup vous vous réveillez. J'entends le député être surpris qu'on va appuyer ce projet de loi. Bien sûr qu'on va l'appuyer parce que c'est une idée qu'on... on pense que vous vous êtes inspirés de notre programme électoral et nous nous réjouissons, n'est-ce pas? Vous qui avez eu tant de réserves à l'endroit de cette politique, nous nous réjouissons aujourd'hui... Et, comme je le disais, imiter les gens est la plus sincère des flatteries. Alors, nous sommes tout à fait d'accord avec cette approche qui fait que progressivement vous endossez le programme du Parti libéral du Québec et que vous faites vôtres les propositions qui sont contenues dans ce programme-là.

● (21 heures) ●

Alors, M. le Président, les vertus d'avoir des partenariats privé-public ont été démontrées. Ce sont là, bien sûr, des approches, comme je le disais plus tôt, qui ont été utilisées à plein d'autres endroits, d'autres pays, d'autres sociétés qui utilisent d'ailleurs la tarification pour contrôler l'achalandage à différentes heures.

Alors, voilà une des raisons, par exemple, pour laquelle on va charger plus cher dans des heures de pointe, parce qu'on veut inciter les gens à utiliser ces services à des heures plutôt que d'autres, parce qu'on sait que les autoroutes sont utilisées généralement dans des heures de pointe.

D'ailleurs, M. le Président, c'est intéressant de voir ce gouvernement, tout à coup, se réveiller, puisque c'était ce même gouvernement... c'était l'ancien ministre des Finances, M. Parizeau, qui avait mis fin à la tarification, en 1984, parce qu'il y voyait là un côté odieux, n'est-ce pas, de charger aux gens une tarification

quelconque, et donc on avait, du revers de la main, décidé de mettre fin aux postes de péage, comme on appelait ça à l'époque, et c'est encore intéressant de voir ce gouvernement faire un virage à 180 degrés — un autre de ses virages. Encore là, M. le Président, la sagesse... il n'y a pas de temps pour devenir sage. Tout à coup, quand on se rend compte qu'on a fait des erreurs, bien, je pense que c'est souhaitable qu'on le reconnaisse.

Alors, M. le Président, ce pour quoi, bien sûr, la tarification, en plus de ça, elle devient plus acceptable aujourd'hui, c'est qu'elle se fait de façon beaucoup plus simple. Ayant eu l'occasion, à certains moments, d'utiliser de telles routes, il est clair que ça se fait sans que le conducteur s'en rende compte. C'est là, il y a une espèce de mécanisme qui, bien sûr, prend note de votre véhicule et vous charge, à la fin du mois, selon que vous l'avez utilisé.

Alors, parce que c'est plus simple, parce que c'est plus facile, parce que c'est économique, parce que c'est une façon moderne de moderniser nos infrastructures, parce que c'est une façon moderne d'offrir une meilleure qualité d'infrastructures aux Québécois et aux Québécoises, il est clair que c'est là une porte nouvelle qu'il faut appuyer, et bien sûr c'est la raison pour laquelle nous appuyons le principe de ce projet de loi. Espérons simplement que tout ce processus d'octroyer, n'est-ce pas, des contrats à des entreprises sera fait à attirer des entreprises qui vont peut-être être incitées à venir faire des offres de service et de le faire de sorte que, en bout de ligne, ce soient les consommateurs, les clients, les citoyens qui soient mieux servis par cette façon de faire et qu'ils, par conséquent, se trouvent dans une position où leur environnement est largement amélioré par opposition à ce que nous connaissons aujourd'hui: des viaducs qui tombent en ruine, des trous dans les rues et des tunnels qui, n'est-ce pas, progressivement, s'effritent et qui mettent la vie des citoyens et des citoyennes en danger. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys. La prochaine intervenante sera la députée de La Pinière. Mme la députée.

Mme Fatima Houda-Pepin

Mme Houda-Pepin: Merci beaucoup, M. le Président. Alors, je voudrais, à mon tour, intervenir sur le projet de loi n° 164, Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport.

Vous comprendrez que, pour moi, à titre de députée de La Pinière, le dossier du transport est un dossier qui revêt une importance majeure. J'ai entendu mes collègues parler du système léger sur rail dans l'axe du pont Champlain. C'est dans mon comté, M. le Président.

De plus, à titre de présidente du caucus libéral de la Montérégie, j'ai été sensibilisée à de nombreuses occasions à l'importance du transport comme axe de développement économique important pour nous dans la région de la Montérégie. Alors, c'est tout à fait normal, M. le Président, et tout à fait naturel pour moi d'intervenir sur ce projet de loi pour dire d'abord que le projet de loi n° 164 est, sur le principe, un projet avec

lequel nous, les députés de l'opposition officielle, on ne peut qu'être d'accord.

Raison de plus d'être d'accord avec ce projet de loi que l'idée même de partenariat public-privé dans le domaine des infrastructures routières, cette idée a été proposée par le Parti libéral du Québec lors de la dernière campagne électorale en novembre 1998. J'ai eu l'occasion, M. le Président, de l'expliquer moi-même dans la région lorsque j'ai rencontré les décideurs locaux et régionaux pour leur présenter notre plateforme électorale. Et, à ce moment-là, on se rappellera que cette idée qui a été soumise par le Parti libéral du Québec a été renvoyée du revers de la main par le Parti québécois et décriée sur toutes les tribunes. Alors, deux ans après, on constate que le Parti québécois, M. le Président, le gouvernement du Parti québécois s'inspire fortement des idées du Parti libéral et donc on ne peut qu'être d'accord avec les idées qui sont récupérées par le gouvernement en place.

Partenariat public-privé dans le domaine des infrastructures routières, M. le Président, il faut se rendre à l'évidence. L'évidence, d'abord, c'est que nos infrastructures routières, que ce soient les routes, les autoroutes, les ponts, les viaducs et toute autre infrastructure, sont des infrastructures âgées, désuètes, qui ont besoin de grands travaux, qui ont besoin de réfection, d'entretien et que le gouvernement n'a pas suffisamment d'argent pour pouvoir répondre à toutes ces demandes, M. le Président. Alors, ça, c'est le premier facteur, le facteur de l'état dans lequel se trouvent nos infrastructures routières.

L'autre aspect, M. le Président, c'est que nous avons, et particulièrement dans la grande région de Montréal, une croissance démographique qui se développe principalement sur la Rive-Nord et sur la Rive-Sud de Montréal, à telle enseigne que, actuellement, la moitié de la population de la région métropolitaine de recensement se retrouve en dehors de l'île de Montréal. C'est là que se concentre la démographie et c'est là aussi que les tendances démographiques seraient les plus croissantes pour les prochains 20, 25 ans. Ça aussi, c'est une donnée dont il faut tenir compte.

Donc, le gouvernement n'a pas les ressources suffisantes pour pouvoir entreprendre à lui tout seul ces grands travaux. Deuxièmement, il y a également cette poussée démographique qui nous amène dans les faits à une mobilité croissante de la population, à une congestion assez impressionnante sur nos ponts, sur nos routes, particulièrement en ce qui a trait à la Rive-Sud de Montréal, M. le Président. Je peux en témoigner, puisque je prends le pont régulièrement, c'est toujours un problème majeur, et il faut quasiment arranger l'agenda de la députée en fonction de la congestion sur le pont si on veut être au rendez-vous, tellement c'est un problème.

● (21 h 10) ●

Donc, chez nous, sur la Rive-Sud de Montréal, il y a un consensus très fort qui est appuyé par les élus locaux, par les décideurs économiques de notre région concernant l'importance de développer les axes de transport, notamment l'autoroute 30, sur laquelle il y a un grand consensus, et notamment le système léger sur rail, M. le Président, dans l'axe du pont Champlain. Et je comprends qu'en avril dernier le ministre des Transports,

lorsqu'il a rendu public le plan de gestion des déplacements pour la région de Montréal, a priorisé, entre autres, le système léger sur rail, et je ne peux que me réjouir. Il va falloir cependant le réaliser.

Le projet de loi n° 164 qui est devant nous nous donne les outils pour entreprendre ce genre de partenariat public-privé en ce qui a trait à la construction, à la réfection, à l'exploitation et à l'entretien de certaines routes. Donc, le projet de loi vient encadrer ce partenariat et il vient mettre des balises pour que l'on puisse encadrer le partenariat public-privé dans le cadre des grandes infrastructures.

Il faut cependant, M. le Président, s'assurer — et, ça aussi, le projet de loi le permet — qu'il y ait toujours une solution de rechange pour les citoyens, pour les automobilistes, de façon à ce que l'accessibilité au réseau routier gratuit soit une condition essentielle par rapport à tous travaux qui vont être entrepris dans le cadre de ce partenariat public-privé. Il va sans dire aussi que ces grands travaux et ces grands projets de partenariat public-privé au niveau des infrastructures vont impliquer des tarifications et vont impliquer des péages.

Cela nous amène à constater que ces formules-là existent depuis de nombreuses années. Moi, lorsque j'ai eu 20 ans, je me suis payé un voyage en Europe — c'était ma façon de célébrer mes 20 ans — et, à ce moment-là, j'ai vu qu'il y avait des autoroutes à péage un peu partout dans différents pays européens. Aujourd'hui, nous, au Québec, on prend ce débat. Il est tout neuf chez nous même si, à côté de nous, pas très loin, aux États-Unis et ailleurs au Canada, ces formules de partenariat public-privé existent.

Le projet de loi, lorsqu'on parle de partenariat public-privé, vient aussi baliser le processus d'attribution des contrats en ce qui a trait à ces grands travaux. Or, il est extrêmement important, M. le Président, lorsqu'on parle de partenariat public-privé en matière d'infrastructures routières, de s'assurer que le processus d'attribution des contrats est un processus transparent, est un processus qui est fiable et équitable pour toutes les entreprises qui auraient à s'impliquer là-dedans. Par ailleurs, il faut également s'assurer que tout projet qui pourrait faire l'objet d'un partenariat public-privé parte des besoins des citoyens, des besoins de la population, des besoins en termes de mobilité réelle et non pas en termes de besoins pour faire de l'argent de la part des entreprises privées. Ça, c'est également quelque chose d'extrêmement important.

Le projet de loi n° 164 fixe les règles de perception des péages ainsi que les mécanismes de contrôle et de perception. Les ouvrages acquis, construits ou exploités en partenariat avec le privé deviennent la propriété de l'État aux termes de l'entente. Donc, le gouvernement va pouvoir récupérer les infrastructures une fois payées, à terme.

Également, M. le Président, pour revenir au projet de système léger sur rail auquel je faisais référence tantôt, ça, voici un projet qui est déjà attaché, qui est déjà dans la machine, sur lequel il y a un consensus qui a été approuvé par le gouvernement. Et je sais, pour ma part, que, du côté fédéral... parce que, ça, c'est un projet où le partenariat aussi avec le fédéral est sollicité parce que la voie maritime relève du fédéral, et

il y a donc une responsabilité à ce niveau-là. J'ai eu même l'occasion d'intervenir à quelques reprises là-dessus pour pousser sur le dossier et je suis ravie de voir que le projet a été priorisé, mais je serai encore plus ravie lorsqu'il va se réaliser.

La dernière lettre que j'ai écrite à ce sujet, pour justement inciter le gouvernement fédéral à se positionner, date du 12 octobre dernier. Elle est adressée au ministre David Collenette, ministre des Transports du Canada. Également, la même lettre a été envoyée à Mme Lucienne Robillard, présidente du Conseil du trésor. Et, dans cette lettre, M. le Président, vous me permettez de vous lire le contenu, il s'agit du financement du système léger sur rail dans l'axe du pont Champlain.

La lettre au ministre des Transports: «M. le ministre, permettez-moi de vous rappeler l'urgence de réaliser le projet du système léger sur rail afin de décongestionner le pont Champlain devenu le lien interrives le plus achalandé au Canada. Comme vous le savez, ce projet fait l'objet d'un large consensus de la part de l'ensemble des décideurs de notre région. J'ai eu l'occasion de l'appuyer publiquement, tant à l'Assemblée nationale qu'au niveau local et régional. Il a également été priorisé par le ministre des Transports du Québec qui l'a inclus dans le plan de gestion des déplacements de la grande région de Montréal. Sachant que vous avez déjà manifesté la volonté du gouvernement du Canada de participer au financement de ce projet, je vous invite à annoncer, le plus rapidement possible, votre contribution financière à la réalisation de ce projet», avec les salutations.

Donc, M. le Président, voici un projet concret qui est déjà attaché, sur lequel il y a un grand intérêt de la part de l'entreprise privée et qui pourrait éventuellement donner lieu à un partenariat fructueux dans les plus brefs délais. Alors, je profite de ce projet de loi qui est devant nous pour donner mon appui au gouvernement et je souhaite que ces projets-là vont se réaliser maintenant qu'on s'est donné les balises et qu'on va se les donner, avec l'adoption du projet de loi, d'assurer un partenariat et un montage financier qui soit adéquat et approprié pour ce type de travaux. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, Mme la députée de La Pinière.

Il n'y a plus d'autres intervenants? Alors, nous allons donc offrir la parole, maintenant, à M. le ministre des Transports pour une intervention et sa réplique.

M. Guy Chevrette (réplique)

M. Chevrette: Oui, M. le Président. Ce sera très bref, puisque tous ceux qui se sont exprimés sont d'accord sur le principe du projet de loi.

Il y a quelques interrogations auxquelles je voudrais répondre tout de suite. Par exemple, la question qui dit que c'est très large. Oui, c'est très large, parce que, si on le faisait de façon étroite, il aurait fallu définir chaque possibilité de partenariat. C'est ça qu'est le problème. Si c'est un partenariat public exclusivement avec une entreprise privée ou un consortium privé, on va le définir très clairement par des ententes, par des

contrats qu'on va déposer à l'Assemblée nationale, en toute transparence.

Mais l'autre, si c'est un partenariat tripartite, est-ce qu'il va falloir aussi, dans la loi, commencer à définir quelle forme de partenariat privé? Il y en a que ça peut être à 50-50, tiers-tiers-tiers, ou encore, 40-40-20; on ne le sait pas, quelle forme que ça pourra prendre. C'est dépendant, bien sûr, des preneurs, d'abord, ou s'il y en a d'intéressés, d'autres pas intéressés. Si un projet ne représente pas une rentabilité, le privé ne sera pas intéressé à vouloir adhérer, mais, si on lui offre une opportunité d'adhérer qui peut être intéressante et qui respecte un tant soit peu la rentabilité de leur placement — parce que c'est un placement d'argent, aussi, qu'ils font — en nous permettant, en même temps, de devancer les travaux, etc...

Donc, c'est large, mais on pourra, en commission parlementaire, vérifier, lors de l'étude article par article, quels sont les objectifs visés, quels sont peut-être les encadrements ou encore la transparence. Parce qu'on veut que ça soit transparent, ça, il n'y a pas de cachette. C'est très clair, c'est un des objectifs fondamentaux, un des objectifs, oui, fantastiques qu'il faut mettre de l'avant. Il faut que l'Assemblée nationale soit dans le coup, sache quoi répondre, parce qu'on a des informations à donner aux citoyens, par la suite. La transparence des coûts, des tarifs, par exemple, a une importance capitale, et, s'il y a des surplus, pourquoi ne pas en faire bénéficier l'ensemble des Québécois? Déjà, on devra assumer certains risques.

Donc, à partir de là, je pense qu'on va se doter d'un outil de développement intéressant qui va améliorer autant la qualité de vie des citoyens que... je dirais, aussi, qui va permettre un développement économique meilleur, parce qu'avec une plus grande fluidité, une plus grande accessibilité, c'est moins de perte de temps, c'est moins de perte d'argent, et je suis convaincu que l'Assemblée nationale, unanimement, adoptera ce projet de loi. Merci, M. le Président.

Mise aux voix

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, M. le ministre des Transports.

Le principe du projet de loi n° 164, Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

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

Renvoi à la commission des transports et de l'environnement

M. Boisclair: Oui, M. le Président. Je fais motion pour que le projet de loi soit déferé à la commission des transports et de l'environnement pour son étude détaillée.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Cette motion est-elle adoptée?

Une voix: Adopté.

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

● (21 h 20) ●

M. Boisclair: M. le Président, veuillez prendre en considération l'article 18 du feuillet de ce jour.

Projet de loi n° 163

Adoption du principe

Le Vice-Président (M. Brouillet): À l'article 18. M. le ministre des Transports propose l'adoption du principe du projet de loi n° 163. Loi concernant les services de transport par taxi. M. le ministre, je vous cède la parole.

M. Guy Chevette

M. Chevette: Merci, M. le Président. M. le Président, j'ai le plaisir de saisir cette Assemblée du projet de loi n° 163, qui est intitulé Loi concernant les services de transport par taxi, qui propose d'ailleurs, ce projet de loi, de moderniser plusieurs des dispositions légales qui encadrent présentement l'industrie du taxi au Québec.

La présentation de ce projet de loi n'est pas fortuite, elle marque, en fait, l'aboutissement du processus d'actualisation et de législation relatives au transport rémunéré des personnes par automobile entrepris en 1997. Ce travail de réflexion de même que les nombreuses consultations menées auprès des principaux partenaires nous ont conduits en cours de route à la présentation d'un livre vert intitulé *Réforme du transport par taxi — Pour des services de taxi de meilleure qualité*. Ce document de consultation, qui a été rendu public en juillet 1999, suggérait, entre autres choses, un certain nombre d'orientations en vue de répondre plus adéquatement au besoin d'améliorer la compétitivité de l'industrie, de simplifier la réglementation, d'assurer un service de meilleure qualité et d'accorder davantage de responsabilités inhérentes au domaine d'activité aux autorités régionales et locales.

La publication de ce livre vert a conduit, à l'automne 1999, à la tenue d'une série d'audiences de la commission parlementaire sur les transports et de l'environnement portant spécifiquement sur le transport par taxi. Cette commission a reçu pas moins de 83 mémoires, et ses membres ont entendu quelque 53 groupes de personnes qui sont venues exposer leur vision des problèmes auxquels doit faire face cette industrie et proposer leurs solutions.

Je m'étais engagé, au terme de cet examen en profondeur, à présenter une réforme substantielle de l'actuel encadrement de l'industrie du taxi au Québec, et c'est justement ce que fait le projet de loi n° 163 en proposant rien de moins que le remplacement de l'actuelle Loi sur le transport par taxi par une nouvelle législation. Les deux objectifs de ce projet de loi sont d'accroître la sécurité des usagers — et je dis bien d'accroître la sécurité des usagers — et d'améliorer aussi la qualité de l'ensemble des services de transport rémunéré des personnes.

Ce projet de loi a ceci de particulier qu'il comporte un certain nombre de nouveautés, comme

cette disposition, par exemple, voulant que les associations de services de taxi soient désormais couvertes par l'application de la loi. Elles devront d'ailleurs posséder un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi pour opérer légalement. Ainsi, les titulaires d'un permis de propriétaire de taxi et ceux qui possèdent un permis de chauffeur ne seront plus les seuls visés par la loi, comme cela est le cas actuellement. Les conducteurs bénévoles oeuvrant sous le contrôle d'un organisme humanitaire dûment reconnu par le ministère de la Santé et des Services sociaux dans le cadre de l'un ou l'autre de ses programmes de soutien ainsi que le transport par ambulance ou corbillard et les transports spéciaux par automobile antique de plus de 30 ans effectués à l'occasion de baptêmes, de mariages ou de funérailles seront toutefois nommément exclus de l'application de cette loi.

Cela dit, la loi permettra néanmoins la spécialisation d'entreprises de taxi dans le domaine du transport adapté ou médical, par exemple afin d'offrir les services spécifiques qui pourront même être offerts à la grandeur du territoire québécois, pour peu que cela réponde à un besoin véritable et que la Commission des transports du Québec l'y autorise. Ainsi, ce projet de loi vient également attribuer de nouveaux pouvoirs à la Commission des transports du Québec, notamment en ce qui a trait à la fixation des territoires de desserte des taxis et à la délivrance de permis.

L'adoption de cette loi concernant les services de transport par taxi aura pour effet de lever le moratoire sur toute délivrance de nouveaux permis de taxi qui durait depuis 1978. En d'autres mots, il n'y a pas eu un permis depuis 1978. Indépendamment du fait que certaines régions, certaines sous-régions ont connu des explosions démographiques épouvantables, extraordinaires — du 500 %, 600 %, 700 %, me dit-on, dans certains cas — et il n'y a pas eu un nouveau permis d'émis.

Toutefois, avant d'émettre un nouveau permis, il faudra préalablement faire la preuve de sa nécessité devant la Commission des transports. Celui-ci sera émis pour une période maximale de cinq ans et il sera non transférable. Cette disposition devrait permettre de rassurer les actuels détenteurs de permis de propriétaire qui n'ont donc pas à craindre une dévaluation indue de leur titre. Parce que vous savez, M. le Président, que certains permis de taxi s'échangent présentement à raison de 70 000 \$, dépendant des zones. Ce soir, j'ai rencontré un type, là, 70 000 \$ qu'il a payé pour son permis, 60 000 \$ dans un autre cas. Et, pour permettre que ça ne se dévalue pas, il fallait donc trouver un moyen pour que les nouveaux permis, au coût de 500 \$ à 600 \$, prennent une plus-value, dans l'espace d'un rien de temps, de 60 000 \$, alors que l'autre l'a effectivement payé 60 000 \$, 70 000 \$.

Il faut protéger ces gens-là, et c'est pour ça que le permis sera accordé de façon temporaire, il ne sera pas transférable non plus, de sorte qu'on protège véritablement la plus-value des permis ou le coût réel de ceux qui ont investi des dizaines de milliers de dollars pour avoir leur taxi. Et j'ose espérer qu'on va informer les gens correctement parce que c'est exactement le contraire qui circule présentement, et je dois vous dire que c'est incorrect parce que la loi prévoit précisément la protection.

Deuxièmement, la levée du moratoire. Je voudrais ajouter que j'apporterai des amendements en cours de route parce que je veux véritablement que là où il y a manifestement trop de permis, où il y a des gens qui ont même investi pour éviter qu'il y en ait trop, ils en ont racheté quelques-uns pour permettre de se tailler plus d'ouvrage, parce qu'il y avait trop de permis, ces zones-là, par règlement, on les exclura de la levée du moratoire, de sorte qu'ils pourront être assurés de garder le nombre qu'ils ont présentement. Ça, c'est important, je pense, pour rassurer les gens du taxi, parce que déjà, dans certaines zones, ils ont de la difficulté sur le plan des revenus parce qu'ils sont trop pour la zone même.

Cette décision de consentir à l'émission de nouveaux permis a été rendue nécessaire pour répondre aux besoins ressentis dans certaines régions du Québec, d'autre part, où l'on a connu une croissance importante, comme je le disais tantôt, depuis 1978. Ces situations ont, dans bien des cas, entraîné une hausse de la demande, si bien qu'il est devenu nécessaire de délivrer des nouveaux permis à certains endroits tout en respectant les permis émis antérieurement à la présentation de ce projet de loi et par le biais des règlements.

Je tiens à préciser encore une fois que nous n'assisterons pas à une émission incontrôlée de ces nouveaux permis, contrairement à ce qu'il est dit. Les autorités municipales ou supramunicipales seront d'ailleurs non seulement invitées à se prononcer sur la pertinence de ces délivrances de nouveaux permis, mais elles pourront s'impliquer directement à exercer un pouvoir de réglementation et de contrôle si elles le désirent. Le projet de loi prévoit en effet que le gouvernement pourra leur déléguer un ou plusieurs des pouvoirs réglementaires prévus. Il est toutefois à noter que le Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal conservera l'ensemble de ses pouvoirs actuels. Aucun nouveau, contrairement à ce qui est dit, ce sont les mêmes pouvoirs de la loi actuelle qui sont reconduits dans la loi. Et j'ajouterai, M. le Président, je réitère que le moratoire ne sera pas levé. On apportera les amendements en conséquence au projet de loi parce que l'objectif, c'est de protéger, au contraire, c'est d'améliorer le revenu des chauffeurs de taxi autant que faire se peut.

M. le Président, je tiens maintenant à parler de façon claire et précise, comme je l'ai fait depuis le tout début dans ce dossier. Il n'y aura pas de syndicat, contrairement à ce qui est charrié, contrairement à ce qui est véhiculé. Ce n'est pas un syndicat que l'on crée, on crée une association professionnelle, et je suis convaincu que c'est la voie de l'avenir, comme on a fait dans le camionnage, comme on a fait dans le camionnage en vrac, comme on a fait en créant le Forum sur le camionnage en général au Québec. C'est la voie qu'il faut emprunter, et on pourra retrouver, dans une même association professionnelle, chauffeurs locataires ou bien chauffeurs propriétaires. Pourquoi les mettre ensemble? Pas pour qu'ils se mettent à discuter de la couleur des autos, pas pour qu'ils se mettent à discuter si on doit avoir une auto de 10 ans, huit ans, quatre ans ou cinq ans, pas pour discuter s'il y aura un examen, deux examens ou trois examens annuellement, pour discuter exclusivement et essentiellement des services qu'ils voudraient se donner.

● (21 h 30) ●

Est-ce qu'un chauffeur de taxi qui est locataire n'a pas le droit, quand il tombe malade, de penser, lui, qu'ils pourraient ensemble se donner, par exemple, un régime d'assurance salaire? S'ils sont 18 000 dans l'association, ils ont des chances d'avoir des bons tarifs. C'est ça, l'objectif, ce n'est pas d'opposer... Si on avait voulu faire un syndicat, on aurait dit aux chauffeurs locataires: Pouvoir de vous syndiquer. Puis on aurait dit aux propriétaires: Bien, vous autres, vous négocierez face à vos propriétaires.

Ce n'est pas ça qu'on veut. Ce n'est pas du tout cela qu'on veut, c'est juste de leur offrir l'opportunité, par exemple, de se bâtir un code d'éthique, de travailler sur des avantages qu'ils voudraient bien se donner. S'ils veulent se donner, par exemple, un pouvoir d'achat avec certaines entreprises... ils voudraient acheter du Mouvement Desjardins, je ne sais pas, moi, une assurance salaire ou bien ils font des soumissions publiques pour aller se chercher une assurance de responsabilité matérielle puis qu'ils auraient des bons tarifs, c'est ça, l'objectif d'une association professionnelle, c'est se donner un poids. Parce que, quand tu es chauffeur locataire ou que tu es chauffeur propriétaire, les deux, quand ils sont derrière le volant, sont vulnérables, n'ont pas de protection et ils pourraient s'en donner collectivement, des protections qu'ils veulent bien se donner. Mais il ne s'agit pas de donner aux chauffeurs de taxi, aux chauffeurs locataires, comme ça été le cas puis comme c'est véhiculé par certaines ligues à Montréal... il ne s'agit pas ici de placer dans une association des chauffeurs locataires qui vont aller revendiquer, dans la même association, des conditions particulières de ceux qui leur louent l'auto. Ça, il y a seulement ceux qui veulent bien comprendre que leur poste est en danger et puis qui font tout pour induire les individus en erreur, parce que, fondamentalement, ce projet de loi là vient tout simplement leur donner un outil s'ils veulent bien s'en servir, de cet outil. S'ils ne veulent pas, bien ils n'auront qu'eux à blâmer. C'est un outil qu'on leur offre pour qu'ils puissent se donner certains services.

Donc, M. le Président, je tiens à le répéter, ce n'est pas la syndicalisation des chauffeurs de taxi. Ceux qui prétendent ça sont dans l'erreur, ceux qui véhiculent ça font fausse route. L'association professionnelle qu'on leur donne est tout simplement... Le mot le dit, une association professionnelle, c'est comme... L'ensemble des pharmaciens, par exemple, au Québec, il y en a qui sont salariés, il y en a qui ne sont pas salariés, mais ils font tous partie de l'Ordre des pharmaciens et ils peuvent se donner des avantages, s'ils le veulent, des services comme pharmaciens. Ça ne change pas le degré d'autorité d'un type qui a une pharmacie puis qui a engagé deux pharmaciens pour travailler pour lui. Le propriétaire demeure le propriétaire, c'est lui qui décide de ses immobilisations, de ses investissements, il a autorité sur ses salariés quand ils travaillent pour lui, mais, quand ils se retrouvent à leur ordre professionnel, ils sont tous sur le même pied, ils veulent améliorer le statut de pharmacien. Bon, bien c'est la même chose pour les chauffeurs de taxi. On ne veut pas un syndicat ou une subordination des chauffeurs locataires ou chauffeurs propriétaires, on veut qu'ils se retrouvent à un endroit et qu'ils aient les outils pour améliorer leur sort si possible.

Les dirigeants seront élus par qui? Par les gens de l'industrie du taxi. Vont-ils avoir une cotisation professionnelle? C'est marqué dans la loi, s'ils le veulent. Il faudra qu'elle soit décidée par la majorité s'ils veulent se donner une cotisation, alors qu'aujourd'hui, dans les 57 ligues de taxi, la cotisation est obligatoire sans qu'ils aient eu à se prononcer entre eux. Là, ce sont eux qui vont décider s'ils s'en donnent une, obligatoire ou pas. C'est ça qu'on appelle la démocratie. Ce n'est pas une imposition par le Parlement, on leur offre l'opportunité. Et, contrairement à ce qui est véhiculé, encore là qu'on lise comme il faut le projet de loi puis on va comprendre qu'on veut tout simplement que l'industrie du taxi se prenne en main, et on leur donne un lieu pour ce faire. Cinquante-sept ligues, avec des petites ligues de trois, des ligues de 30, ils n'ont pas de masse critique pour se donner certains services, ils n'ont pas de masse critique pour se représenter, ils n'ont pas de masse critique pour faire valoir leur point de vue devant le gouvernement, devant le ministère du Revenu quand on parle de taximètre, devant certaines grosses structures municipales où on décide, par réglementation, de poser tel ou tel geste. On veut faire en sorte qu'ils aient un outil qui leur permettra, sur le plan professionnel, d'intervenir correctement et de se donner des services corrects.

Je me permets ici d'ailleurs, M. le Président, de faire un aparté pour bien, bien expliquer que, contrairement à ce que certaines personnes ont pu véhiculer et véhiculent toujours d'ailleurs, et ce, malgré une rencontre officielle où je leur ai expliqué très clairement que ça ne leur donne rien de véhiculer des faussetés, ça ne leur donne rien d'induire les gens en erreur; la vérité triomphera un jour.

On ne doit pas tenter, pour conserver des petits privilèges qu'on a dans nos petites ligues actuelles, d'influencer les gens par des faussetés. On doit leur dire la vérité, on doit leur dire que c'est un outil qu'on leur offre qui va leur permettre de se développer comme bon leur semblera. Ce n'est pas le gouvernement puis ce n'est pas le Parlement qui vont décider du type de service, de la quantité de services qu'ils voudront bien se donner. Ils le décideront eux-mêmes, en grandes personnes qui connaissent très, très bien leur propre industrie.

Donc, l'objectif du projet de loi est de faire en sorte que l'industrie, je le répète, se prenne en main et se prenne en main afin d'effectuer ce virage dont elle connaît toute l'importance et dont elle est, j'en suis sûr, pleinement convaincue, capable de réaliser s'ils le veulent tout le monde ensemble. La création de cette association professionnelle, M. le Président, remplacera donc les 57 ligues de taxi actuelles. Des mesures transitoires, cependant, seront prévues et seront discutées afin de s'assurer que ce transfert se fera sans anicroche. Et, au besoin, s'il le faut, on nommera des liquidateurs.

J'ai discuté avec beaucoup de chauffeurs, de chauffeurs propriétaires, et je pense que, au sujet du remboursement des argents accumulés, en ce qui regarde les associations de service, il n'y a pas grand problème parce qu'on ne leur touche pas. On leur exigera un permis d'intermédiaire spécialisé, mais ça ne les touche pas. Ils pourront conserver leur argent... ou

bien dans leur association, parce qu'on ne les remet pas en cause.

Au niveau des ligues, là où il y a accumulation d'argent, il faudra prévoir, au niveau des amendements, que cet argent-là ou bien retourne à ceux qui ont investi ou bien c'est eux qui décideront s'ils font le transfert, alors que la loi, telle que rédigée, présente peut-être cette ambiguïté. Et je pense qu'on est peut-être facilement capable d'apporter un amendement relativement rapide, parce que l'objectif n'est pas de pénaliser ou de faire payer, par ceux qui ont investi, des services qui se donneront plus tard dans une grande collectivité. C'était l'objectif, mais je m'aperçois que la loi peut prêter à ambiguïté là-dessus, et on le clarifiera, parce que, l'objectif, c'est quoi? C'est d'aider l'industrie du taxi à être le plus moderne possible avec ses outils de développement.

Le projet de loi instaure également un forum des intervenants de l'industrie du taxi. Eh bien, ce forum-là aura pour mandat de favoriser la concertation entre les principaux intervenants. Cette table de discussion, de concertation et d'échanges devra être productive, proactive et résolument tournée vers l'avenir.

Ici, je me permets également, M. le Président, de donner les explications. On a voté dans cette Chambre, je crois que c'est la loi n° 135... Je le dis sous réserve du chiffre parce qu'on vote tellement de lois qu'à un moment donné je peux me tromper de chiffre, mais c'est la loi créant le Forum sur le camionnage. La loi créant le Forum sur le camionnage a pour objectif, avait pour objectif et aura pour objectif... c'est de faire en sorte que les gens de l'industrie, que tu sois propriétaire, que tu sois contracteur, entrepreneur ou que tu sois chauffeur, chauffeur artisan ou chauffeur propriétaire artisan ou tout simplement chauffeur au profit d'un artisan, peu importe le statut, autour de la table, on a tous les gens de l'industrie. Ils discutent entre eux comment ils pourraient aplanir les difficultés. Ce n'est pas de la syndicalisation, c'est un lieu de concertation et non pas de confrontation. Donc, il s'agit de retrouver là des représentants des propriétaires, des représentants des consommateurs, parce que les personnes qui prennent le taxi, les consommateurs, il faut qu'ils soient représentés à ce Forum-là. Ils font partie intégrante, c'est eux autres qui jugent de la qualité, bien souvent, du type de taxi qu'on a, de chauffeur de taxi qu'on a également. C'est eux qui subissent la non-qualité ou la qualité des services donnés.

● (21 h 40) ●

Il y aura donc des chauffeurs propriétaires, des chauffeurs locataires; il y aura des associations de service qui seront là. Il y aura le Bureau du taxi qui sera là. S'il faut mettre des élus municipaux dans le coup parce qu'ils ont une déréglementation à faire, on les mettra là aussi. Ça n'a pas d'importance, ça, d'avoir des gens. Tout ce qui importe, c'est d'avoir le plus de gens possible qui sont touchés par cette industrie-là puis qui veulent, ensemble, trouver les moyens d'aplanir les difficultés. Ça n'a rien à voir avec l'association professionnelle, ça n'a rien à voir avec cette partie où les discussions peuvent s'enclencher sur la qualité des services. Ce qu'on veut par ce Forum, c'est de permettre aux individus qui, de près ou de loin, touchent au taxi, dans un lieu commun, s'assoient et puis discutent de

qu'est-ce qu'ils pourraient faire pour améliorer la qualité des services en général dans le domaine du taxi, comment on pourrait résoudre telle difficulté qui les confronte, autant l'usager que le propriétaire ou bien le locataire. S'il y a des consensus, tant mieux; s'il n'y en a pas, que voulez-vous, ça sera regrettable. Mais, l'objectif, ce n'est pas de tordre les bras à personne, c'est de voir ensemble ce qu'on peut faire pour améliorer cela.

Les gens ont dit: Oui, mais c'est centralisé et c'est le ministre qui nomme. Bien, le ministre... Je ne ferai pas une élection générale pour nommer le représentant des consommateurs: il faut bien que je le désigne. Cependant, dans la loi, il serait possible d'énumérer, peut-être, les groupes qui nous feront des suggestions. Moi, je suis ouvert à ça, parce que l'objectif... On a voté la même clause, on a transposé la loi n° 135 dans ça. Mais, si on veut être plus précis pour bien rassurer ces gens que l'objectif, c'est d'avoir toutes les catégories, pas de problème. Ils feront leurs suggestions puis on les ratifiera, comme on a fait pour le Forum du camionnage.

Par exemple, Henri Massé représente la FTQ au Forum du camionnage: la CSN est représentée par Roger Valois; puis un autre est représenté par M. Vaudreuil, pour la CSD; puis il y a M. Leclerc qui représente l'ACQ, puis un autre représente un autre type, l'Association canadienne du camionnage, etc. On a, tout autour de la table, ces gens-là: c'est ce qu'on veut. On veut la même chose, on veut qu'ils viennent discuter ensemble pour régler la situation, le plus possible, par la voie de la concertation. Qu'est-ce qu'on peut faire pour améliorer cela?

C'est ça qui est le but du Forum. Il n'y a aucun but caché dans ça, il n'y a aucun but d'avoir la mainmise là-dessus. C'est un lieu de concertation. C'est un lieu de concertation! Puis, s'il n'y a pas de consensus qui se dégage, il n'y aura pas de consensus. Mais, c'est drôle, quand on met les gens ensemble, maudit qu'on... On se met à discuter correctement, calmement ensemble, on trouve des solutions. Comme on en a trouvé au niveau du camionnage, je suis convaincu qu'on pourra en trouver au niveau du taxi également.

Enfin, la nouvelle loi aura le net avantage de rendre les enjeux beaucoup plus évidents pour tout le monde, en ce sens que les infractions et les sanctions qui en découlent seront normément et clairement identifiées dans la section «Dispositions pénales». Il n'y aura ainsi plus aucune ambiguïté possible, je l'espère.

Le projet de loi oblige également les chauffeurs à effectuer une ronde de sécurité avant le départ et à noter toute anomalie. Ça, c'est normal qu'on demande ça, c'est la protection du public. On demande ça à un chauffeur d'autobus scolaire, ils font leur tour. Tout véhicule public... Je ne suis pas sûr, même, au niveau de l'alcool, qu'on n'ira pas vers la tolérance zéro. On va s'interroger là-dessus très prochainement. C'est des chauffeurs professionnels, ça. Je suis convaincu que c'est la protection du public, on doit le faire, et je suis convaincu que j'aurai l'appui, même, de ces gens-là.

Toujours en ce qui a trait aux véhicules, ceux-ci ne seront plus systématiquement liés au transfert des permis existants. Cela mettra fin aux transactions fictives concernant les automobiles. Ça, il faut mettre fin à ça: ça presse.

Comme vous pouvez le constater, M. le Président, ce projet de loi couvre l'ensemble des aspects reliés à l'industrie du taxi au Québec. Il s'agit d'un document législatif fort ambitieux, certes, mais, je dirais cependant, néanmoins nécessaire. Si nous voulons actualiser les conditions d'exercice de ce service public indispensable à la collectivité, il faut agir. Je suis, quant à moi, convaincu que l'industrie du taxi saura tirer pleinement profit de ce nouveau cadre, puisqu'il va dans le sens de plusieurs demandes exprimées par des membres de la profession. À l'occasion de la commission parlementaire, l'automne dernier, c'était clair qu'on voulait des changements.

J'invite activement les membres de cette Assemblée, d'ailleurs, à adopter le principe de ce projet de loi. J'ai déjà manifesté, à plusieurs reprises, mon ouverture à bonifier celui-ci. Je suis persuadé que, en commission parlementaire, après discussion, analyse, échange, nous pourrons, ensemble, en arriver à des consensus importants pour toute l'industrie du taxi.

M. le Président, je m'en voudrais de ne pas réitérer un point qui me tient à coeur, parce que je pense qu'il y a beaucoup d'incompréhension: une association professionnelle. Je pense qu'on est en train de faire peur à du monde, alors que, personnellement, j'ai véhiculé à travers le Québec, je me suis déplacé, dis-je, à travers tout le Québec, j'ai rencontré des petits propriétaires artisans, là, ils ont leur propre auto, puis ils font du taxi, puis ils font souvent 13 heures puis 14 heures par jour pour venir à bout de gagner leur vie. J'en ai rencontré, des chauffeurs locataires qui m'ont dit: Monsieur, si je tombe malade demain matin, moi, je n'ai rien, monsieur. J'ai la sécurité du revenu, l'aide sociale, c'est tout ce qui m'attend. Il me semble, M. le ministre, que si... on n'a pas de conflit entre propriétaires et chauffeurs si on n'a pas à parler de matériel. Le propriétaire, c'est lui qui décide d'entretenir son auto, de l'avoir en bonne condition puis de la changer, s'il veut. Le chauffeur n'a pas d'affaire dans ça, le chauffeur locataire.

Mais le chauffeur locataire, tout autant que le chauffeur propriétaire, est-ce qu'ils n'ont pas ensemble le droit de se donner certains services? Et c'est ça qui compte dans la loi. Si c'était compris, là, on n'aurait pas les prises de bec auxquelles on assiste présentement. Si c'était compris, on comprendrait que le but est tout à fait noble, parce que ce n'est pas parce que je suis propriétaire de mon auto que je n'ai pas les mêmes, mêmes envies, les mêmes goûts, les mêmes objectifs de me protéger, de protéger mon revenu, de protéger mon industrie, d'améliorer mon statut à l'intérieur de mon industrie. C'est ça qu'on offre. Et si, ensemble, les parlementaires, on travaille conjointement à trouver des solutions, peut-être, aux points d'interrogation, à trouver des amendements possibles partout où ça demande des clarifications, c'est une association neuve, on taille dans le neuf, et je pense qu'ensemble, avec de la bonne foi et de la bonne volonté, on va doter l'industrie du taxi d'un outil dont, j'espère, ils se serviront avec beaucoup, beaucoup, beaucoup de finesse et qu'ils travailleront pour améliorer leur sort. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, je vous remercie, M. le ministre des Transports. Je vais céder la parole maintenant à M. le député de Shefford.

M. Bernard Brodeur

M. Brodeur: Merci, M. le Président. On est devant l'étude du projet de loi n° 163, on vient d'étudier le projet de loi n° 164 concernant les partenariats public-privé dans la construction de routes, par exemple. On est devant un autre projet de loi très différent, M. le Président. Je viens d'écouter attentivement le ministre et puis j'ai envie de reprendre une citation d'un humoriste québécois: Avant de parler, j'aimerais dire quelque chose. Donc, je voudrais commenter, auparavant, le discours du ministre des Transports, qu'il vient de nous tenir. Le ministre des Transports vient de s'engager à changer plusieurs choses dans le projet de loi. En définitive, je me demande si le ministre ne devrait pas plutôt retirer immédiatement son projet de loi, refaire ses devoirs, en déposer un autre qui pourrait satisfaire l'industrie du taxi du Québec.

M. le Président, on a entendu dire le ministre que, en fin de compte, ce n'était pas un syndicat mais une association professionnelle. Si le ministre est sérieux dans ce qu'il dit, il peut tout simplement s'inspirer des lois qui régissent... — par exemple, le Barreau nous parlait des pharmaciens, du Collège des médecins, etc. — s'inspirer vraiment des lois qui créent ces associations professionnelles là et créer un organisme qui pourra gérer lui-même l'industrie du taxi et non une loi qui va permettre... qui laisse des grandes portes ouvertes pour laisser libre cours à un syndicat.

● (21 h 50) ●

D'ailleurs, M. le Président, j'y reviendrai tantôt, on sait que les syndicats, particulièrement la FTQ et son Syndicat des métallos, sont particulièrement intéressés à gérer les affaires de taxi du Québec. Le ministre nous disait également: Mais écoutez, le Forum de l'industrie du taxi, on peut faire des aménagements, on peut changer l'esprit des nominations. Bon, bien, d'accord, on le prend. Donc, qu'on retire le projet de loi, qu'on refasse ses devoirs. Il nous indique également que, dans le projet de loi actuel, on s'approprie les biens des chauffeurs de taxi. Le ministre vient de nous dire: Mais peut-être qu'on pourra revoir ça. Donc, M. le Président, à prime abord, ce que je peux vous dire, puis aux propos du ministre des Transports, on est devant un projet brouillon qui a été déposé beaucoup trop tôt à l'Assemblée nationale. Je pense que la moindre des choses, peut-être que le ministre pourrait dire: Bien, écoutez, là, je vous avoue, on n'était pas prêts, on a fait ça vite — je ne sais pas pour satisfaire qui. Mais je pense que la moindre des choses serait de retirer un projet de loi pour lequel il vient nous dire pendant 27 minutes de temps qu'en fin de compte il était totalement imparfait.

Donc, M. le Président, on est bien prêts à travailler avec le ministre des Transports. Je pense que les chauffeurs de taxi seraient sûrement prêts à travailler si on avait un projet de loi qui reflète certains propos du ministre et non ce qui est écrit, parce que ce qui est écrit présentement dans le projet de loi, ça ne ressemble pas du tout à ce dont le ministre vient de nous parler.

Et, M. le Président, pour comprendre l'origine du dépôt de ce projet de loi, il faut revenir en arrière, donc en 1988 — il faut repartir à ce moment-là — où le Syndicat des métallos a fait une tournée auprès des

chauffeurs de taxi au Québec, a créé un réseau pour vendre des cartes syndicales aux chauffeurs de taxi. Donc, après de nombreux périples, des négociations, des ventes un peu partout, le Syndicat des métallos s'est présenté pour obtenir une accréditation pour syndiquer les chauffeurs de taxi du Québec. M. le Président, pour faire une histoire courte d'une histoire qui a été très longue, parce qu'ils sont allés d'appel en appel, en appel pour finalement être déboutés en Cour supérieure... Et l'évidence était là, les chauffeurs de taxi sont des travailleurs autonomes, et c'est ce que la Cour leur a dit. C'est ce que la Cour supérieure leur a répété, que les chauffeurs de taxi étaient des travailleurs autonomes.

Donc, M. le Président, on se souviendra, lors de la dernière campagne électorale... puis on se souviendra de Jean-Roch Boivin qui a promis à la FTQ, particulièrement à son Syndicat des métallos, qu'on lui offrirait probablement, faute de succès dans son entreprise de syndicalisation des chauffeurs de taxi, de créer, entre parenthèses, une association professionnelle qui permettrait par la bande de syndiquer de façon détournée les chauffeurs de taxi. J'entendais le ministre des Transports tantôt nous dire que ce n'est pas ça, on ne veut pas les syndiquer. Mais, si on ne veut pas les syndiquer, qu'on retire le projet de loi, qu'on nous amène une formation d'une vraie association professionnelle. Qu'on s'inspire des autres lois qu'on a présentement au Québec et qu'on en forme une, qu'on ne fasse pas un projet de loi qui fait juste permettre de passer par le côté et puis, en fin de compte, livrer 17 000 cotisations de chauffeurs de taxi à la FTQ.

Et, M. le Président, on n'a pas inventé ça, là, que c'est une syndicalisation déguisée, on l'a vu. D'ailleurs, vous vous souviendrez, le printemps dernier, lorsque le ministre a annoncé qu'il créerait une association professionnelle, la première chose qu'on a vue, c'était un communiqué de presse de la FTQ — je l'ai ici, et puis peut-être que les collègues voudront le voir: ça me fera plaisir de le leur passer — un communiqué de presse du 1er mai de l'an 2000 concernant les taxis et qui s'intitule *La FTQ obtient du ministre Guy Chevrette la création d'une association professionnelle unique pour les 17 000 chauffeurs au Québec*. J'imagine, lorsqu'on émet un communiqué de presse de ce type-là, c'est qu'on est intéressé, on est très intéressé à cette association-là qui est formée et qui, de toute évidence, fournit 17 000 cotisations à un éventuel syndicat.

M. le Président, pour permettre aux gens qui nous écoutent à la maison de bien se faire une opinion sur ce projet de loi là, je vais vous lire le communiqué de presse, qui indique clairement que la FTQ a un objectif précis dans la formation de cette association professionnelle là. Le communiqué se lit ainsi: «La FTQ et son Syndicat des métallos, qui revendiquent depuis plus de 10 ans le droit à la représentation pour les chauffeurs de taxi, viennent d'obtenir un engagement ferme du ministre des Transports, M. Guy Chevrette, en faveur de la création prochaine d'une association professionnelle.»

On entendait il y a quelques minutes, il a dit: Ah! il n'y a pas de syndicat là-dedans. Non, il n'y a pas de syndicalisation, ceux qui disent ça sont dans le champ de patates. Peut-être leur dira-t-il d'aller se faire cuire un oeuf. Alors, M. le Président, ce que l'on voit

ici, c'est écrit noir sur blanc, un communiqué de la FTQ, ces gens-là se réjouissent que le ministre des Transports les ait écoutés.

On continue le communiqué de presse: «Celle-ci regroupera tous les détenteurs de permis de chauffeur de taxi, locataires et propriétaires, soit quelque 17 000 chauffeurs au Québec. Le ministre Chevette a fait part de cet engagement lors d'une rencontre tenue à Montréal avec le président de la FTQ et les représentants du Syndicat des métaux.» M. le Président, s'il n'y avait aucun rapport avec les syndicats, je me demande pourquoi il aurait été rencontré les gens de la FTQ, les gens du Syndicat des métaux pour leur dire qu'il y aurait une association professionnelle des chauffeurs de taxi. Donc, à sa face même, le ministre, tantôt, ce qu'il nous disait, que ça n'avait aucun rapport avec la syndicalisation, c'est tout simplement essayer de faire un écran de fumée, il essaie de nous faire un show de boucane, comme on dit chez nous, pour cacher qu'en fin de compte le projet de loi cache une syndicalisation évidente.

M. le Président, je continue la lecture du communiqué de presse: «La nouvelle association professionnelle remplacera les actuelles ligues de taxis.» Et on continue: «C'est une grande victoire pour les chauffeurs de taxi — entre parenthèses, j'imagine, il faut lire «la FTQ» — qui tentent depuis longtemps de se regrouper au sein d'une association qui défendra leurs droits, ont fait savoir M. Henri Massé — donc, M. Henri Massé, je pense qu'il est bien connu comme président de la FTQ — et Arnold Dugas, vice-président de la FTQ et directeur québécois du Syndicat des métaux.» Donc, M. le Président, si, ça, ce n'est pas des gens reliés aux syndicats, on peut se poser la question: Ils sont reliés à qui? Peut-être aux gens du gouvernement, aussi.

On continue, M. le Président: «Le ministre a également fait part aux dirigeants syndicaux — je répète, aux dirigeants syndicaux — de la mise sur pied prochaine d'une table permanente de concertation qui réunira tous les intervenants de l'industrie du taxi.» On en parlera tantôt, M. le Président. La table de concertation, c'est composé d'un membre nommé par le gouvernement et, tenez-vous bien, les neuf autres, c'est très démocratique, sont nommés par le ministre tout seul. Donc, M. le Président, c'est ce qui fait dire à tout le monde que, dans l'industrie du taxi, on a intérêt à être ami du régime.

Donc, M. le Président, on continue le communiqué de presse: «Il a aussi annoncé des mesures législatives pour contrer la pratique du taxi déguisé assuré par de faux bénévoles. Il a de plus indiqué que l'implantation du taximètre électronique est prématurée et qu'elle ne ferait pas partie de la réforme du taxi qui sera adoptée au cours de l'année qui vient. Enfin, le ministre Chevette s'est engagé à proposer au gouvernement les mesures économiques de nature à améliorer les conditions d'exercice de la profession pour les chauffeurs et l'industrie du taxi en général.» Et on continue, M. le Président: «Le Syndicat des métaux compte quelque 50 000 membres au Québec. La FTQ, la plus grande centrale syndicale québécoise, représente près d'un demi-million de membres.»

Donc, M. le Président, lorsque la FTQ se donne la peine, le 1er mai, d'émettre un communiqué de presse

pour signifier sa joie à ce que le ministre des Transports l'ait écoutée, de toute évidence, à la lecture même du projet de loi, on voit que c'est de la syndicalisation déguisée. Et, si le ministre est sérieux, s'il ne veut pas de la syndicalisation pour les chauffeurs de taxi, qu'il le fasse et qu'il retire son projet de loi, puisque, dans le projet de loi, toutes les portes sont ouvertes et ça ne ressemble pas vraiment à une association professionnelle. Donc, je l'invite à s'inspirer des autres lois du Québec qui sont présentement en vigueur, à s'inspirer de vraies associations professionnelles et de faire en sorte que les chauffeurs de taxi soient régis par une loi semblable. Avec ce qu'on a devant les yeux, on ne peut prétendre qu'il s'agit d'une association professionnelle. Il y a une différence entre le discours et ce que l'on voit écrit dans la loi.

M. le Président, dans les mêmes journées, alentour du 1er mai... puis vous vous souviendrez qu'alentour du 1er mai il y a eu plusieurs manifestations à Montréal, il y a eu environ 1 000 chauffeurs de taxi qui ont manifesté face au bureau du premier ministre, et, durant ces journées-là, il y a eu un lot d'articles de journaux. Juste pour vous mettre en situation, je vais vous citer seulement quelques petits paragraphes de journaux qui ont paru à cette époque-là.

● (22 heures) ●

En fin de compte, un article du *Soleil* qui commençait: «La décision du ministre des Transports Guy Chevette de créer une seule association professionnelle pour les propriétaires et chauffeurs de taxi fait des mécontents. Ceux-ci manifesteront aujourd'hui dans les rues de Québec et Montréal.» Et, M. le Président, d'ailleurs, je vous invite à lire le même article où — c'est de toute beauté — à la fin de l'article, le journaliste a interrogé un certain M. André Tremblay, et ce M. André Tremblay là, par hasard, figurez-vous qu'il est directeur adjoint du Syndicat des métaux affilié à la FTQ. Et, si le ministre nous dit qu'il n'y a pas de syndicat là-dedans, lui, il nous dit, parlant de l'association professionnelle en question: «Elle pourrait être rattachée aux métaux en vertu d'un contrat de services, comme l'offre que nous avons faite aux camionneurs indépendants et à des distributeurs de produits alimentaires. Nous pourrions offrir à l'industrie du taxi des services comme l'achat de groupe, des avantages sociaux, des services juridiques, etc.»

Donc, en fin de compte, M. le Président, ce qu'on veut faire, c'est tout simplement aller chercher 17 000 cotisations puis offrir les services d'un syndicat, avec la nature d'un syndicat, avec les mentalités d'un syndicat. Et, M. le Président, nous sommes devant un groupe qui est composé en partie de travailleurs autonomes, donc qui ont des intérêts tout à fait divergents du salarié moyen qui est représenté par un syndicat.

Donc, M. le Président, à la face même du dossier, peu importe ce que le ministre peut nous dire, il s'agit de syndicalisation déguisée tant et aussi longtemps que le projet de loi ne sera pas modifié. Donc, M. le Président, la meilleure chose qu'on peut faire, c'est de retirer ce projet de loi là. Puis ce n'est pas exclu en plus que l'opposition demande une scission du projet de loi, parce que, de la façon dont va le ministre, là, il nous a séparé le projet de loi en trois: un projet de loi qui crée,

en fin de compte, une syndicalisation déguisée, qu'on pourrait mettre dans une partie: une autre partie du projet de loi qui crée un forum des intervenant- de l'industrie du taxi, et on pourrait faire un projet de loi à part avec ça; et un autre projet de loi qui, en fin de compte, permettrait d'améliorer les services de taxi.

Soit dit en passant, M. le Président, je pense que tout le monde est d'accord au Québec, le parti ministériel, l'opposition, les chauffeurs de taxi, je pense qu'il y a place à amélioration dans les services de taxi. Il n'y a personne qui est contre la vertu. Dans ces circonstances-là, je pense qu'un projet de loi qui permettrait d'améliorer les services, de rendre les taxis plus sûrs, de rendre les taxis plus propres... Je pense, M. le Président, que l'opposition est prête à collaborer dans un projet de loi qui irait dans ce sens-là, puis je pense que tout le monde est d'accord.

Je discutais justement il y a une semaine avec des représentants des chauffeurs de taxi, et eux se disaient d'accord avec un meilleur service. Ils sont prêts à offrir un meilleur service à leurs clients. Un apportait un autre commentaire, M. le Président, il disait: On est prêt à le faire dès présentement, mais il me semble que le Bureau du taxi ne fait pas sa job. Donc, M. le Président, on aurait...

M. Mulcair: M. le Président, question de règlement.

Le Vice-Président (M. Pinard): M. le leader adjoint de l'opposition.

M. Mulcair: ...quorum.

Le Vice-Président (M. Pinard): Voulez-vous, s'il vous plaît, appeler les députés?

Alors, nous avons quorum. Donc, je prierais maintenant le député de Shefford de bien vouloir poursuivre son allocution, puisque nous avons quorum. M. le député.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Je suis content de voir qu'il y a autant de personnes qui s'intéressent à l'industrie du taxi.

Donc, M. le Président, ce que je disais, c'est qu'on était devant un projet de loi, en fin de compte, qui était beaucoup plus un brouillon qu'un projet de loi, que ce qui était convenu lors de la commission parlementaire. Il y a beaucoup de groupes qui ont été entendus, il y a des semaines de travail qui ont été faites, et tous étaient d'accord pour améliorer le service de taxi. Donc, M. le Président, si le gouvernement veut améliorer le service de taxi, nous sommes tout à fait d'accord qu'on dépose un projet de loi qui allie le service et l'amélioration du service de taxi au Québec, et, M. le Président, je peux vous garantir que l'opposition y apportera son concours.

M. le Président, souvent on est peut-être non conscient de ce que procure l'industrie du taxi ou combien d'emplois au Québec découlent directement de l'industrie du taxi. Alors, au Québec, il y a environ 7 800 voitures de taxi qui sillonnent nos villes, et ce sont généralement, pour la plupart, une bonne proportion, des travailleurs autonomes. En fin de compte,

pour toutes ces raisons-là, M. le Président, étant donné que c'est des travailleurs autonomes, on voit mal pourquoi on devrait syndiquer ces gens-là.

Et, juste pour imaginer quel est un peu le portrait de l'industrie du taxi au Québec, on sait que, au Québec, il y a 20 ligues de moins de 20 voitures, 25 ligues entre 20 et 50 voitures, quatre ligues de 50 à 100 voitures, cinq ligues de 100 à 500 voitures et une ligue de 500 voitures et plus. Donc, M. le Président, on voit que ce sont des gens qui sont, pour ainsi dire, travailleurs autonomes, qui travaillent seuls ou qui ont un chauffeur locataire qui prend, à l'occasion, leur véhicule. Donc, M. le Président, on est devant une situation où, oui, ces gens-là sont isolés, oui, ils ont besoin peut-être de se regrouper pour avoir une masse critique pour offrir plus de services à leurs membres, mais je ne suis pas convaincu que, dans la formulation actuelle du projet de loi, on va leur permettre ça.

Donc, M. le Président, comme je le disais tantôt, j'ai bien écouté le ministre, il a fait un tas de propositions, il propose des amendements, sauf que, M. le Président, à l'heure actuelle, il comprendra qu'on est devant un projet de loi qui n'a pas les amendements qu'il nous a proposés, qui ne vise pas, dans son texte, à obtenir l'objectif visé par les chauffeurs de taxi ou visé par les propos du ministre tantôt, des propos qui sont différents de ceux qu'il avait la semaine dernière. Peut-être a-t-il rencontré dernièrement des chauffeurs de taxi qui lui ont fait comprendre que le projet de loi tel que rédigé présentement était imparfait.

Donc, M. le Président, ceci étant dit, on peut prendre le projet de loi et le décortiquer. Donc, ce que l'on voit dans le projet de loi, premièrement, c'est un projet de loi qui permet en grande partie de voir des voitures de taxi plus propres, plus sûres, un meilleur service. Donc, comme je le disais tantôt, M. le Président, nous sommes tous pour la vertu et nous aurions souhaité adopter un projet de loi qui va dans ce sens-là dès cette session. Mais ce que l'on voit présentement, à moins de revirement de situation vraiment un revirement complet, il semble que ce projet de loi là nécessitera un travail énorme. Il serait surprenant, à moins que le ministre en dépose presque un nouveau dans les prochains jours, que le projet de loi puisse être adopté de cette façon-là à la présente session.

Donc, M. le Président, le projet de loi en question, grosso modo, en premier lieu, fait en sorte que... Cette association professionnelle là qui est mentionnée dans le projet de loi fait en sorte que la représentation régionale est éliminée. On crée une association centrale. Le ministre, je crois que c'est la semaine dernière ou peut-être aujourd'hui, nous disait qu'il y aurait des groupes qui permettraient de donner une représentation régionale. Encore là, M. le Président, on ne le voit pas, ce n'est pas clair dans la loi. Donc, il faut supposer que... Le projet en question, il faut qu'il soit amendé pour permettre de refléter vraiment une représentation régionale des chauffeurs de taxi.

M. le Président, je ne sais pas si, dans votre municipalité, il y a beaucoup de chauffeurs de taxi, mais je suis convaincu qu'il y en a beaucoup plus à Montréal que chez vous, puis il y en a peut-être un petit peu plus chez nous, puis il y en a encore sûrement plus à Laval. Donc, M. le Président, je pense qu'il est important qu'il

y ait une régionalisation certaine pour permettre à toutes ces régions-là vraiment d'avoir un organisme qui les représente de façon adéquate, adapté aux besoins ou à la situation de la région.

● (22 h 10) ●

Aussi, le fameux projet de loi nous parle du Forum des intervenants de l'industrie du taxi. Le ministre, tantôt, a ouvert la porte à des amendements encore concernant la méthode de nomination du fameux Forum de l'industrie du taxi. M. le Président, là-dessus, je vais prendre directement le projet de loi, vous comprendrez, vous qui avez une formation de juriste également, que le projet de loi est clair sur le Forum des intervenants de l'industrie du taxi. Donc, je vais vous lire les articles 71 et 72, et vous allez comprendre que c'est une façon pour le moins non orthodoxe qu'on a de former les comités. Donc, le chapitre IX s'intitule «Forum des intervenants de l'industrie du taxi».

L'article 71: «Est institué le "Forum des intervenants de l'industrie du taxi".

«Ce Forum a pour objet de favoriser la concertation entre les principaux intervenants de l'industrie du taxi au regard des diverses pratiques commerciales prévalant dans cette industrie dont, notamment, celles affectant le développement des ressources humaines, et de conseiller le ministre sur les mesures destinées au développement de cette industrie.»

Donc, on voit, à prime abord, M. le Président, que le Forum a mandat de conseiller le ministre. Jusque-là, tout va bien, tout semble tout à fait normal, un forum qui va conseiller le ministre. On comprend que le ministre des Transports ne peut pas tout savoir ce qu'il se passe au Québec, à moins qu'il ait déjà été chauffeur de taxi; je ne pense pas, j'ai regardé son c.v., il n'a jamais été chauffeur de taxi. Donc, ça lui prend un organisme, ça lui prend des gens pour le conseiller, et c'est tout à fait normal. M. le Président, qu'on nomme des gens pour conseiller le ministre, des gens qui s'y connaissent dans le domaine. Et je continue.

«Le Forum se compose d'un président, nommé par le gouvernement — jusque-là, un président nommé par le gouvernement, c'est normal, ça peut aller, un président nommé par le gouvernement, c'est tout à fait, je dirais, correct, à condition qu'il y ait des gens alentour de ça qui aient une certaine indépendance; mais je continue, M. le Président, après avoir dit: "Le Forum se compose d'un président, nommé par le gouvernement" — et d'au plus neuf autres membres nommés — et tenez-vous bien, M. le Président — par le ministre — donc, on se retrouve devant un forum, des gens sur lesquels le ministre va porter son jugement, le ministre va consulter ce forum-là, mais tout ce beau monde là, il va l'avoir choisi, donc on peut se questionner sur cette méthode de faire un forum des intervenants de l'industrie du taxi; et je continue — afin de représenter les titulaires de permis de chauffeur de taxi, les intermédiaires en services de transport par taxi, les titulaires de permis de propriétaire de taxis, y compris ceux dont les services de transport par taxi sont spécialisés, et les clients.»

Donc, on dit que ces gens-là vont représenter tout ce monde-là, mais on ne dit pas, dans le texte, quel genre de personnes on va nommer pour représenter ce monde-là. Donc, M. le Président, on pourrait prendre ma mère, votre beau-frère, je ne le sais pas, n'importe

qui. Il n'y a aucune norme d'édictee dans l'article du projet de loi pour représenter ces gens-là. Donc, le ministre, tantôt, a fait une certaine ouverture, a dit: On peut peut-être changer la méthode de nomination ou éclaircir l'article. Je pense que ça va être important de l'éclaircir, parce que, de cette façon-là, c'est certain que, comme fait le ministre à l'occasion, je pourrais déchirer ma chemise aussi en commission parlementaire.

Donc, on continue. L'article 72: «Le ministre détermine, par arrêté publié à la *Gazette officielle du Québec*, le mode de fonctionnement du Forum.»

Donc, en plus, à part de choisir son monde qui va faire partie du Forum, c'est le ministre qui décide du mode de fonctionnement du Forum. Donc, vous avez un président nommé par le gouvernement, neuf personnes désignées par le ministre, puis toute cette gang-là va marcher de la façon dont le ministre le dit pour le conseiller. Donc, je pense que les articles 71 et 72, là, ils ont besoin d'une grosse retouche. Si le ministre est sérieux dans ce qu'il nous a dit tantôt, qu'il veut vraiment des gens représentatifs de l'industrie pour le conseiller, il va falloir l'écrire de façon claire, parce que, tel que c'est écrit là, M. le Président, on repassera pour la démocratie.

Donc, après la lecture de ces deux articles-là, on se disait: Il faut être vraiment des amis du régime dans l'industrie du taxi, parce que la façon dont on détermine la manière de conseiller le ministre, je pense que, dans ces cas-là... J'espère qu'on ne procédera pas comme ça dans plusieurs projets de loi parce que c'est une révision totale de la démocratie que j'ai apprise à l'école.

Donc, on a, au chapitre IX, parlé du Forum des intervenants de l'industrie du taxi. Oui, je suis bien prêt déjà, dès ce soir... Peut-être que, si le ministre veut, on peut recommencer la job, on peut recommencer, retirer ça et puis déposer un nouveau projet de loi. Ou bien peut-être veut-il qu'on passe l'adoption du principe. Je vous le dis, M. le Président, je pense qu'il y a plusieurs intervenants de ce côté-ci qui, à la lecture même du projet de loi, vont démontrer au ministre leur désaccord sur l'adoption d'un tel projet de loi.

Ce n'est pas tout, ça, M. le Président. On continue dans le projet de loi où l'on traite du sort qui est réservé pour les ligues de taxis. J'aimerais parler des articles 129 et suivants que le ministre connaît sûrement parce qu'on en a parlé à quelques reprises. Il nous a dit aussi tantôt, d'entrée de jeu, que peut-être il était pour réviser la méthode de liquidation des ligues actuelles. Ce qu'on a présentement, c'est un projet de loi qui est clair.

Donc, le projet de loi, en résumé, avant de vous en lire quelques passages, il dit à peu près ce qui suit. Il dit, en fin de compte, que les ligues de taxis, à partir du dépôt du projet de loi, à partir du 15 novembre... Et ça, M. le Président, c'est un peu spécial. On dépose un projet de loi qui n'est pas adopté, là, il n'est pas adopté, puis on dit dans le projet de loi, en fin de compte, qu'il y a un genre de moratoire qui fait en sorte qu'on saisit, on gèle les biens des ligues de taxis. L'Assemblée nationale n'a absolument rien d'adopté. Je me demande sur quel principe légal on peut s'appuyer pour dire unilatéralement, sans décret, sans loi, sans règlement, sans rien, qu'à partir du 15 novembre, parce que le ministre l'a décidé, on gèle les biens des ligues de taxis parce qu'on va changer le système.

M. le Président, il n'y a pas seulement cette façon arbitraire de faire, mais, dans le projet de loi, à part de geler les biens des ligues de taxis, on nomme un liquidateur. Le liquidateur, lui, sera chargé éventuellement de liquider les biens des ligues de taxis et, pendant ce temps-là, le projet de loi, ce qu'il fait, il tient responsable le conseil d'administration de la ligue de taxis pour les biens accumulés ou les biens que la ligue de taxis a en sa possession.

Je vais vous donner l'exemple, M. le Président, de la Ligue de Montréal, la Ligue de Montréal parce que c'est la plus grosse ligue au Québec. Au fil des années, la Ligue de taxis a amassé une bâtisse, une bâtisse claire sur la rue Lajeunesse à Montréal, qui vaut environ 250 000 \$, 300 000 \$, qui est claire à la Ligue de taxis. Ils ont en banque environ 200 000 \$, 250 000 \$. Tout ça, c'est des biens amassés qui viennent des deniers des chauffeurs de taxi propriétaires, qui ont été bien gérés par leurs dirigeants au fil des années. Et on arrive devant un fait accompli, puisque la loi, cette loi-là, si on lit le texte, est déjà en vigueur même avant de l'adopter. On s'aperçoit que ces biens-là sont pour ainsi dire gelés, qu'on tient responsables, en cas de dilapidation de ces biens-là, le conseil d'administration. Donc, s'il lui prenait l'idée, au président ou au conseil d'administration, de dire aux chauffeurs qui ont payé à même leurs deniers, à même les fonds, ces sommes qui ont été amassées là... Supposons qu'ils décidaient: Bon, bien, c'est à vous autres, cet argent-là, c'est vous autres qui avez payé ça, on vous remet vos fonds, ils ne pourraient pas faire ça. M. le Président, ils sont tenus responsables des dépenses extraordinaires.

Donc, M. le Président, c'est une méthode de fonctionner... En tout cas, moi, j'ai peut-être moins d'expérience en Chambre que le ministre des Transports, mais c'est la première fois que je vois ça. C'est la première fois que je vois ça. Je ne peux pas comprendre qu'en démocratie on puisse procéder de cette façon-là et j'ose croire que c'est une erreur et que le ministre des Transports va corriger la situation.

À la fin de tout, M. le Président, dans le projet de loi, le liquidateur, ce qu'il fait, il prend l'argent, par exemple — on prenait l'exemple de la Ligue de taxis de Montréal — de la Ligue de taxis, le demi-million, puis il l'envoie à cette fameuse association professionnelle là. Donc, j'ai de la difficulté à m'expliquer pourquoi on ferait une telle chose. Est-ce que vous verriez qu'on irait saisir les Chevaliers de Colomb pour donner ça aux Dames de Sainte-Anne? Il me semble, M. le Président, que ça ne tient pas la rampe, ce genre de loi là, ce genre d'articles là. C'est surtout l'article 129 qui nous dit ça, et je vous le lis pour faire sûr que le ministre ne me dise pas que je n'ai pas lu la loi. On va la lire ensemble.

● (22 h 20) ●

L'article 129 dit: «Sont dissoutes les personnes morales reconnues par la Commission à titre de ligue de taxis et identifiées en annexe de la présente loi.» Donc, M. le Président, l'article 129 est clair, nous abolissons les ligues de taxis, c'est fini.

«La personnalité juridique de la personne morale dissoute subsiste aux fins de la liquidation.

«Chaque membre du conseil d'administration d'une personne morale visée au premier alinéa — donc, M. le Président, on parle des ligues de taxis — est

présupposé être personnellement responsable des actes, des engagements et des déboursés de la personne morale qu'il administre et qui sont faits à compter du — puis, entre parenthèses, écoutez bien ça, M. le Président — (indiquer ici la date de la présentation du présent projet de loi)...» Pas la date de l'adoption, de la présentation du projet de loi.

Donc, le projet de loi a été déposé le 15 novembre de l'an 2000. On dit, en fin de compte, qu'on saisit ces biens-là à partir de la date du dépôt du projet de loi. Donc, une loi qui n'est pas en vigueur, mais dont on dit que, en fin de compte, elle sera rétroactive, probablement. Lorsqu'on va la voter, elle sera rétroactive au 15 novembre. Puis je me souviens d'avoir entendu justement le ministre des Transports citer d'autres lois d'autres gouvernements où il trouvait tout à fait inacceptable que des lois soient rétroactives. M. le Président, nous sommes, en fin de compte, devant une loi rétroactive au 15 novembre de l'an 2000.

Donc, M. le Président, je continue, on dit qu'on tient responsable des déboursés de la personne morale qu'il administre et qui sont faits à compter de la date que je vous indiquais tantôt «si l'acte, l'engagement ou le déboursé ne fait pas partie du cours normal des activités de la personne morale et a été fait avec son consentement». Donc, M. le Président, comme je vous le disais, s'il prend l'idée à un conseil d'administration de remettre les biens amassés à même les deniers des chauffeurs propriétaires, le conseil d'administration, ou l'administrateur, ou celui qui aurait eu cette idée-là de redonner ses biens à la personne qui a déboursé les deniers, l'administrateur en question en serait tenu personnellement responsable.

Donc, M. le Président, on continue. À la suite de ça, l'article 130: «Le ministre désigne un liquidateur pour chacune des personnes morales visées à l'article 129. Le liquidateur...» Donc, M. le Président, on parle de l'article 129, on parle des ligues de taxis. Il y en a 57 au Québec, il y a 57 ligues de taxis pour lesquelles nous allons nommer un liquidateur. Je ne sais pas s'il est déjà nommé, parce qu'il faudra que le liquidateur apprenne, lorsqu'il sera nommé, qu'il est déjà en fonction depuis le 15 novembre.

«Le liquidateur:

«1° a la saisine de tous les biens, effets et actifs de la personne dissoute et en dresse l'inventaire;

«2° agit à titre d'administrateur du bien d'autrui chargé de la pleine administration;

«3° a le droit d'exiger des personnes qui étaient, le — et, entre parenthèses, c'est inscrit — (indiquer ici la date de la présentation du présent projet de loi — encore rétroactif au 15 novembre 2000 — administrateurs ou membres de la personne morale dissoute tout document ou toute explication concernant les biens, les effets, les actifs, les droits et les obligations de cette personne;

«4° procède, à l'égard des tiers de bonne foi, au paiement des dettes de la personne morale et au règlement de ses autres obligations.»

Et, M. le Président, le pire de ça, après qu'on eut saisi, en fin de compte, les biens de ces ligues-là, on dit: Le liquidateur devra à ce moment-là, c'est l'article cinquième:

«5° cède et transfère à l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec, instituée en

vertu de l'article 35, le reliquat des biens, effets et actifs de la personne dissoute.»

Donc, M. le Président, c'est écrit là noir sur blanc. Puis je me souviens que le ministre, à la période de questions, ici, m'a dit pendant deux fois que je n'avais jamais lu le projet de loi, que je n'y connaissais absolument rien. Donc, M. le Président, je pense que le ministre a tout intérêt à relire le fameux projet de loi. Et, en fin de compte, la question que je lui avais posée ici est tout à fait pertinente. M. le Président, ce projet de loi là, il n'a pas de bon sens, tel qu'écrit présentement.

Donc, je pense qu'il faut arrêter, là, de penser que tout le monde qui criait criait pour rien. Donc, M. le Président, je pense que ces gens-là avaient raison de s'inquiéter. Ils avaient raison de s'inquiéter. Souvent, il y a des écarts de langage. On sait que le ministre, ça peut lui arriver à quelques occasions, ces écarts de langage là. Mais, M. le Président, je pense que, en bon prince, le ministre devrait reconnaître que ces gens-là avaient, pour les raisons indiquées, parce que eux autres aussi avaient bien lu le projet de loi... peut-être comprendre et peut-être tendre la main justement à ces gens-là pour qu'on s'assoit ensemble et puis qu'on révise le projet de loi.

Je comprends que le ministre, si j'ai bien compris, va demander en commission parlementaire éventuellement d'entendre des groupes. J'ai la liste ici, M. le Président: l'Association du transport urbain du Québec, le Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal, Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi, Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec, Coopérative des limousines de la Communauté urbaine de Montréal, la Ligue de taxi Québec, l'Office des personnes handicapées du Québec, le Regroupement québécois du taxi. Donc, M. le Président, je n'ai aucune objection à entendre ces gens-là.

C'est certain que je vais, d'ici demain, offrir aussi d'autres suggestions au ministre. Probablement dans le cadre surtout de l'étude et de la lecture du projet de loi et surtout dans le cadre des articles que je viens de vous lire. M. le Président, je pense qu'il serait intéressant d'écouter peut-être les recommandations du Barreau. On va me dire que ça n'a pas de rapport avec le taxi. Non, mais, sur la rédaction et sur le modèle d'un projet de loi — parce qu'il ne faut pas créer de précédent de ce genre-là — je pense que c'est important peut-être de pouvoir écouter le Barreau qui a souvent des recommandations qui sont appréciables dans le cadre de la rédaction du projet de loi. Parce qu'il faut différencier: ce que le ministre nous a dit lors de la présentation de son projet de loi et ce qui est écrit dans le projet de loi, c'est deux choses différentes. Donc, peut-être qu'en entendant le Barreau du Québec il pourrait nous donner des indications sur la tangente à prendre pour une nouvelle rédaction du projet de loi qui, tel qu'il est rédigé là, est inacceptable. Et, évidemment, on aura à entendre sûrement les gens des ligues de taxis. On peut voir ici... On connaît déjà les opinions de plusieurs de ces gens-là, pour avoir consulté ou avoir eu des appels concernant le projet de loi en question.

Donc, M. le Président, il y a eu de l'inflation verbale depuis quelques semaines concernant l'industrie du taxi. Je me souviens avoir écouté le ministre, la

semaine dernière, à l'émission de Jean Lapierre. J'ai été attentif à ses propos. J'ai aussi été attentif aux propos du ministre concernant un président de ligue. Justement, il y a un monsieur, le président du Regroupement québécois du taxi, qui a envoyé une lettre au ministre aujourd'hui. J'en ai reçu copie. J'en ai reçu copie et je vais vous en faire lecture pour vous imager quelle est l'atmosphère présentement dans l'industrie du taxi au Québec. Et, si cette atmosphère est envenimée, c'est peut-être à cause qu'on a déposé un projet de loi qui est un brouillon, qui ne se tient pas debout.

Donc, M. le Président, pour votre bénéfice, j'ai reçu ça aujourd'hui par fax. Ça a été envoyé au ministre des Transports, en même temps j'imagine, et qui est intitulé *Objet: Correction des inexactitudes mentionnées en ondes le 23 novembre dernier.*

«M. le ministre, nous avons écouté vos propos diffusés sur les ondes de *Radio-Média* le 23 novembre dernier et nous avons relevé plusieurs inexactitudes dans votre discours. Nous ne nous attarderons pas maintenant sur les différentes inexactitudes techniques portant sur le transfert de permis, le droit de vote des chauffeurs et les demandes relatives aux bénévoles.

«Ainsi, vous m'imputez l'intention de sauver mon poste et de gérer mon petit royaume. Vous laissez également entendre que le RQT n'est composé que de quatre personnes qui prétendent parler au nom de la majorité des propriétaires de taxi de la province de Québec. Or, vous savez très bien qu'il y a 18 ligues, présidents et conseils qui sont membres du RQT et qui partagent la même vision: maîtres chez nous et unis à travers la province.

● (22 h 30) ●

«Il appert que vous comprenez mal les propositions et l'existence même du RQT. En effet, nous avons toujours prôné que nous voulions une confédération des ligues et un regroupement régional de ces diverses entités. Nous n'avons jamais soutenu que l'on devait maintenir le statu quo à 57 ligues. Nous sommes en faveur d'un changement, mais contre la centralisation du pouvoir entre quelques mains à l'échelle de la province. Nous sommes également contre le fait que les administrateurs provisoires seront nommés par vous et la Commission des transports plutôt qu'élus.

«De plus, il appert que vous faites confiance à des présidents de ligues qui souvent ne parlent même pas au nom de leurs propres membres et qui sont des dissidents par rapport à la position de la majorité des propriétaires. Est-ce que seuls ceux qui pensent comme vous sont vertueux? Ces gens représentent une minorité de propriétaires qui sont en accord avec la structure association professionnelle proposée. Quant à la vaste majorité, sachez, M. le ministre, qu'elle est contre.

«Vous vous êtes fait écho de certains en mentionnant que les ligues n'ont rien fait. Or, c'est tout à fait faux. En effet, certaines ligues ont multiplié les services à leurs membres et ont même étendu ces services aux chauffeurs qui se sont montrés intéressés. Lorsque vous faites référence à des ligues de trois ou quatre personnes, nous sommes d'accord que ces dernières n'ont rien pu accomplir faute de moyens.

«Cette situation, M. le ministre, c'est le gouvernement qui l'a créée. Nous voulons éviter qu'une erreur de la part du gouvernement se traduise en 25 années de

mauvaise représentation pour les propriétaires de taxi. Nous avons toujours prôné la réduction du nombre de ligues pour en arriver à des organismes fonctionnels et dynamiques. Ces propositions ont été remises le 10 mai dernier au bureau du premier ministre.

«Quant aux déboires qu'a connus la Ligue de Montréal, sachez que c'est l'actuel M. Farès Bou Malhab qui, à la tête de plusieurs mécontents, a demandé à la Commission des transports du Québec de faire enquête sur les pratiques qui prévalaient dans l'administration de la Ligue de taxis de Montréal. Depuis la tutelle, j'occupe le poste de président et, en toute humilité, j'ai réussi de concert avec mon conseil à rétablir les finances de cette ligue et à multiplier les services aux membres et, dans certains cas, aux chauffeurs. Cessez donc vos attaques personnelles et purement revanchardes et concentrez-vous sur le débat.»

Et il continue, M. le Président, en disant: «D'autre part, vous prétendez que l'association professionnelle ne sera pas un syndicat. Or, comme nous l'avons mentionné lors de la rencontre du 15 novembre dernier, nous sommes d'accord avec une telle assertion pourvu que l'on s'en tienne à la définition de syndicat telle que prévue au Code du travail. Cependant, ce que nous soutenons et continuerons de soutenir envers et contre vous, c'est que l'association professionnelle regroupant chauffeurs et propriétaires mène à des liens étroits avec un syndicat, qui risque d'en prendre le contrôle par le biais des chauffeurs, qui sont traditionnellement plus inclinés envers les métallos et plus nombreux au sein de l'association professionnelle.»

Je continue, M. le Président: «Nous avons toujours maintenu que vous aviez consenti un avantage à la FTQ. La présence de l'un de ses représentants au comité avisé et ministériel ne mentait pas. Pour compléter le glaçage sur le gâteau, il suffirait que vous suiviez à la lettre la structure déposée par la FTQ lors d'un comité avisé et, pourquoi pas, que vous nommiez l'un de ses représentants comme administrateur provisoire de l'association professionnelle.»

«Finalement, nous considérons que d'affirmer que l'émission de nouveaux permis de taxi n'affectera pas la valeur marchande des permis actuels est une pure hérésie. Vous prétendez que la mise en place de permis à durée limitée et non transférables protégera la valeur marchande des permis actuels. C'est faux et ce n'est que démagogie. Il est évident que l'émission de nouveaux permis fera décroître la demande pour les permis actuels, car les chauffeurs intéressés à acheter ou à louer un permis se tourneront plutôt vers leur propre volant. De plus, rien n'indique que ces nouveaux permis ne seront pas renouvelés à l'échéance de cinq ans.»

«Nous aurions aimé rétablir les faits directement [...] avec M. Lapierre, cependant nous répondions à l'invitation de la chercheuse et nous avions bénéficié de très peu de temps. Nous vous demandons donc de corriger votre discours afin qu'il comporte les faits tels qu'ils existent plutôt que tels que vous vous voudriez qu'ils existent.»

«Espérant le tout conforme, veuillez agréer, M. le ministre, l'expression de notre considération. Farès Bou Malhab, président, Ligue de taxis de Montréal et porte-parole du Regroupement québécois du taxi.» Donc, M. le Président, la lettre est claire.

J'ai eu la chance, la semaine dernière, de rencontrer une délégation de présidents de ligues de taxis à Montréal. Il y avait des gens de Drummondville, de Saint-Hyacinthe, de Saint-Eustache, de Sainte-Foy, de Montréal, de Laval, un peu partout au Québec. Et ces gens-là étaient unanimes pour dénoncer la loi actuelle, tel que je vous l'ai expliqué tantôt.

M. le Président, depuis le début que je parle des ligues de taxis, mais il y a d'autres gens aussi qui sont touchés par le projet de loi et des gens qui sont nerveux. Ils craignent. Le ministre tantôt m'a souligné que, oui, encore, en privé, on pouvait avoir certaines modifications à d'autres aspects du projet de loi. Donc, le projet de loi en question touche aussi les propriétaires de limousines, parce que, au Québec, on sait qu'il y a un commerce relativement lucratif de déplacement par limousine, limousine de luxe, limousine de grand luxe. Il y a des règles qui seraient peut-être longues à expliquer ici et fastidieuses pour l'opération de limousines au Québec. Et le projet de loi n° 163 touche également les propriétaires de limousines.

M. le Président, la semaine dernière, j'ai reçu plusieurs appels, dont le premier appel d'un constructeur de limousines. Il y en a un à Sherbrooke, un M. Jerry Boutin — je ne me souviens plus du nom de l'entreprise — qui m'appelle, il dit: J'avais sept ou huit limousines en commande, on m'a tout annulé ça cette semaine. Il y a un projet de loi à Québec concernant les chauffeurs de taxi, qui concerne aussi les limousines, qui fait en sorte que tout le monde en fin de compte du domaine de la limousine est affecté par le projet de loi.

Alors, M. le Président, on a soumis à mon attention l'article 135 de la loi sur l'industrie du taxi qui, en effet, n'est pas clair. L'article de loi dit en fin de compte qu'un propriétaire de limousines aura dorénavant, à partir de l'an 2005, un permis de taxi à s'acheter. Présentement, si vous désirez prendre la limousine pour aller chez vous, dites-vous que celui qui est propriétaire de la limousine paie 5 500 \$ par année de permis pour vous conduire à la maison ou conduire votre fille aux noces, et c'est un service qui est fait différent un peu de celui du taxi, mais qui est destiné à d'autres fins. Et, dans le projet de loi qui nous occupe, on nous dit que, dans cinq ans d'ici, les propriétaires de limousines auront à s'acheter un permis de taxi. Donc, vous pouvez vous imaginer, M. le Président, celui qui a trois limousines, plutôt que de payer 5 500 \$ par année, il devra s'acheter plusieurs permis de 70 000 \$, 80 000 \$ pièce pour conduire sa limousine. Donc, vous pouvez comprendre que M. Jerry Boutin, ce n'est pas pour rien qu'il a reçu des appels pour dire: La limousine que je t'ai commandée, oublie ça.

M. le Président, encore aujourd'hui, l'Association des Limousines de Montréal inc. m'a écrit. C'est une association qui a été créée il y a plusieurs années, qui était pour ainsi dire non en opération, mais, depuis aujourd'hui, ils se sont mis en opération, ces gens-là. Ils se sont regroupés, les 75 personnes propriétaires de commerces de limousines au Québec, et je vous fais lecture de la courte lettre qu'ils m'ont envoyée aujourd'hui:

«M. le député, présentement, le nombre de permis de limousines de grand luxe émis au Québec s'élève à environ 190. De ce nombre, et selon le projet

de loi n° 163, à l'article 135, une considération d'un droit reconnu a été accordée à trois détenteurs de permis de limousines et de limousines de grand luxe pouvant immatriculer un total de 47 véhicules. Il est évident que les 143 autres détenteurs de permis doivent bénéficier du même droit reconnu de façon à assurer eux aussi leur survie.» Donc, M. le Président, il y en a 47 qui ont des privilèges puis il y en a 143 qui n'en auront pas.

«Dans son format actuel, le projet de loi n° 163 amènera sûrement la disparition d'environ 90 % des propriétaires et opérateurs de limousines de grand luxe au Québec d'ici le 31 mars 2005 — c'est-à-dire la disparition de 90 % des gens qui sont en affaires dans ce domaine-là.

«Depuis le dépôt du projet de loi, le 15 novembre 2000, et sans préavis, nous avons perdu nos droits de céder ou transférer nos permis. Ceci mènera l'industrie de la limousine de grand luxe vers une situation financière critique à court et à long terme. A court terme, ceci affecte les investissements et perturbe tous les achats et transactions en cours. A long terme, cette situation aura pour effet de largement dévaluer le potentiel de nos investissements et résulte en la dévaluation immédiate de nos véhicules spécialisés et de leur valeur de revente aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de la province.

● (22 h 40) ●

«Selon notre compréhension de ce projet, il sera nécessaire d'ici le 31 mars 2005 de remplacer nos permis actuels de limousine grand luxe avec des permis de taxi provenant, dans certains cas, des autorités municipales et supramunicipales. De ce fait, nous prévoyons devoir faire face à une dépense additionnelle d'environ 100 000 \$ par permis, pour chaque véhicule, selon les prix du marché d'aujourd'hui. Plusieurs de nos membres oeuvrant depuis de nombreuses années et quasi à l'âge de la retraite voient disparue l'opportunité de pouvoir profiter de leur seul coussin de sécurité financière et des joueurs à long terme se voient vis-à-vis une montagne d'investissements financière insurmontable limitant sûrement, pour la plupart d'entre eux, le potentiel de continuer après le 31 mars de l'an 2005.

«Le but des membres de notre Association serait bien sûr de voir l'industrie de la limousine de grand luxe se dissocier de la Loi concernant les services de transport par taxi. Nous croyons qu'il serait dans notre intérêt ainsi que dans l'intérêt public d'adopter une nouvelle réglementation régissant l'industrie de la limousine grand luxe d'une façon distincte.

«Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à notre demande, M. le député. Veuillez agréer l'expression de nos sentiments distingués.» C'est signé, Steve Lorenzi, vice-président, Association des Limousines de Montréal.

Donc, M. le Président, il n'y a pas juste les chauffeurs de taxi qui trouvent le projet injuste, il y a les propriétaires de limousine aussi, qui disent, en gros, M. le Président, dans leur lettre, qu'ils veulent faire reconnaître leur permis actuel de posséder une limousine, ils veulent conserver le droit de céder et de transférer le permis de limousine de grand luxe de façon à assurer la valeur de leur investissement. Parce qu'on sait que ces voitures-là valent environ 100 000 \$ pièce. Et donc, là, il y aura un investissement de près de

200 000 \$ pour aller mener votre fille à ses noces. Et, ensuite de ça, ils veulent être dissociés totalement du projet de loi n° 163.

Donc, M. le Président, ça fait en sorte qu'il y a de nombreuses interrogations. J'ai eu des appels de nombreux chauffeurs de taxi, j'ai eu des appels de propriétaires de limousine. J'ai même eu une conversation avec un représentant d'institution financière. Les institutions financières, elles aussi sont nerveuses. Elles sont nerveuses, puisqu'elles ont fait des prêts à des chauffeurs de taxi, elles ont fait des prêts à des propriétaires de limousine, dans plusieurs cas elles ont pris en garantie le permis des chauffeurs de taxi. Et, M. le Président, le ministre nous disait tantôt: Les prix des permis, ça ne baissera pas; on va en émettre une couple d'autres, ça va coûter 500 \$, 600 \$ à celui qui va l'acheter, mais soyez sans crainte, la valeur des autres ne baissera pas.

Donc, M. le Président, moi, j'ai appris que la valeur du marché, ça va avec l'offre puis la demande, hein? Si vous pouvez vous acheter un permis à 600 \$, pourquoi vous allez en acheter un à 60 000 \$? Donc, de toute évidence, la loi du marché va faire en sorte que la valeur du permis, en toute logique, devrait baisser. Et ça, M. le Président, l'institution financière qui a prêté 60 000 \$ à un chauffeur de taxi est bien consciente que, si la valeur du permis baisse, sa garantie est beaucoup moins élevée. Et d'autant plus que, si on va du côté des propriétaires de limousine, s'ils sont obligés de se payer un permis, s'ils sont obligés de s'acheter une limousine à 100 000 \$, que la caisse populaire ou la banque, avec la nouvelle loi, va dire: Attends une seconde, ma garantie n'est pas bien, bien bonne, parce que, si ton permis ne vaut pas cher après, s'il vaut le quart de ce que tu as payé, et ta limousine, si je la reprends dans une saisie ou je veux la revendre, ce n'est pas tout le monde qui veut s'acheter une limousine pour aller se promener puis aller faire ses commissions... Donc, un autre groupe de la société qui est inquiet, ce sont les prêteurs. Si les prêteurs ne veulent plus prêter aux chauffeurs de taxi, là, on a encore un problème, un problème énorme.

Donc, M. le Président, nous sommes devant un projet de loi qui doit absolument être révisé. Je ne sais pas quelle est la méthode du ministre. S'il veut qu'on fasse le travail en groupe en commission parlementaire, c'est son choix, mais c'est une méthode qui est plus longue. Il semble qu'il a montré une certaine ouverture. Ce qu'il devrait faire, M. le Président, c'est prendre le projet de loi, le retirer, refaire ses devoirs, quitter à écouter auparavant tous ces groupes-là qui pourront peut-être inspirer dans une nouvelle rédaction de la loi. Mais, entre-temps, ce qu'on peut comprendre à la lecture du projet de loi, c'est que, premièrement, il semble que les syndicats ont mené ce dossier-là. Il semble qu'ils convoient 17 000 cotisations des chauffeurs de taxi. On ne voudrait pas, de ce côté-ci de la Chambre, qu'on livre pieds et mains liés 17 000 cotisations syndicales. Sans rien avoir contre les syndicats. Ces gens-là ne veulent pas être syndiqués, et la Cour supérieure a dit clairement qu'ils ne sont pas syndiqués. Ce sont des travailleurs autonomes et, là, on essaie par la bande de les emmener dans une organisation dans laquelle ils ne veulent pas aller.

M. le Président, il y a eu manifestation de chauffeurs de taxi il y a quelques mois à Montréal. Il y a eu plusieurs réunions qui se sont faites, depuis des semaines, de tous les chauffeurs de taxi du Québec. Je répète qu'il y a environ 7 880 propriétaires de véhicules de taxi au Québec qui nous indiquent que le projet de loi est pour le moins très, très imparfait, qu'il devrait être retiré. Il y a des propriétaires de ligues qui signifient que c'est inacceptable, inacceptable de s'approprier de cette façon-là les biens des ligues de taxis. Le Barreau du Québec probablement nous dira demain que la façon dont est rédigée le projet de loi, c'est aussi inacceptable. Nous vous disons que ce n'est pas le type de démocratie que l'on désire avoir au Québec.

M. le Président, vous me dites qu'il ne reste qu'une minute. Ce que je peux vous dire, c'est que, de ce côté-ci, il semble que le choix logique du gouvernement serait de retirer le projet de loi pour permettre, en fin de compte, de transformer en projet de loi un brouillon qui nous est présenté par le ministre des Transports. Donc, je pense qu'il serait une erreur grossière de voter pour un projet de loi qui est acceptable pour la plupart des chauffeurs de taxi du Québec. Sans rien enlever au droit fondamental des salariés de se regrouper en syndicats, ce n'est pas là mon propos. Sauf qu'il semble illogique, ça semble un choix qui va faire une mesure... un groupement avec des idées totalement opposées. Le fait de prendre des travailleurs autonomes et de les mettre avec des chauffeurs locataires, c'est un mélange qui ne va pas ensemble.

Donc, M. le Président, je vois qu'il me reste à peine une seconde, je vous dis que nous allons voter contre le projet de loi.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le député de Shefford et critique officiel de l'opposition en matière de transport. Nous cédon maintenant la parole au leader adjoint de l'opposition officielle, M. le député de Chomedey, M. le député.

M. Thomas J. Mulcair

M. Mulcair: Merci, M. le Président. À mon tour, il me fait plaisir de prendre parole au sujet du projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi: Bill 163, An Act respecting transportation services by taxi.

M. le Président, mon collègue le député de Shefford et porte-parole pour l'opposition en matière de transport vient, dans un long discours d'une heure, de jeter les fondations de notre argumentaire dans le domaine du taxi et vis-à-vis du projet de loi n° 163 en particulier. Je n'ai pas l'intention de reprendre l'ensemble de ses arguments, le temps alloué à chaque autre député ne le permettrait pas, dans un premier temps, et ses arguments étant si persuasifs et complets, ce ne serait vraiment pas la peine.

M. Chagnon: ...d'ailleurs de voir pour qu'on continue d'en discuter.

M. Mulcair: Oui, ils auraient dû déjà retirer le projet de loi comme le fait remarquer mon savant collègue le député de Westmount—Saint-Louis.

M. le Président, je vais m'attarder particulièrement au chapitre V de la loi qui traite de l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi. Mon collègue a fait un point qui, à notre sens, est fondamental. Il explique qu'il y a de nombreuses incohérences dans le projet de loi, et notamment au chapitre de cette Association professionnelle. Je tiens à rappeler une partie de son exposé où il a lu un communiqué de presse de la fédération du travail du Québec, la FTQ — les métallos plus particulièrement — qui se vantait que ce projet de loi est l'aboutissement de leurs demandes répétées au fil des ans de syndicaliser le domaine du taxi.

● (22 h 50) ●

Je tiens tout de suite à faire une précision, en partant, M. le Président. Nous n'en avons pas contre la syndicalisation par des ouvriers dans un domaine, il y a des lois qui doivent être appliquées clairement. Des lois claires en matière de relations de travail sont essentielles dans une société libre et démocratique si on veut que les forces en jeu puissent jouer chacune leur rôle respectif.

Je vois notamment mon collègue le député de Matane qui a longtemps agi à titre d'expert et a conseillé souvent les ordres professionnels, qui connaît très bien la distinction que nous allons être obligés de faire et que l'on ne retrouve pas, et qui prouve la thèse de mon collègue de Shefford que ce projet de loi n'est effectivement qu'un brouillon. Puis il y a des exemples concrets dans le chapitre V qui viennent étayer cette proposition.

M. le Président, un syndicat existe, par définition, pour défendre les intérêts socioéconomiques de ses membres. Un ordre professionnel — pour prendre un exemple bien connu — existe pour la protection du public. Non seulement ce projet de loi propose une association qui est bicéphale — un monstre à deux têtes — parce qu'on va mettre les patrons puis les employés ensemble, chaque tête est un peu schizo-phrène parce qu'à l'intérieur on va demander de faire deux choses diamétralement opposées. Je vais citer des exemples concrets dans le chapitre V.

On dit, à l'article 36: «L'association a pour fonctions principales de représenter, tant collectivement qu'individuellement, l'ensemble des titulaires de permis de chauffeur de taxi et de promouvoir leurs intérêts...» Ça, c'est une définition classique d'une représentation d'ordre syndical. Regardons deux articles plus loin: «L'association a l'intérêt légal et peut intervenir en tout temps devant la Commission, un tribunal ou une autorité municipale ou supramunicipale pour défendre les intérêts des titulaires...» Encore une fois, un exemple classique de représentation de style syndical. On ne représente pas le public, on ne représente pas la clientèle, on représente les membres.

Mais, M. le Président, il y a quelque chose d'autre que cette association est censée faire, et c'est ça l'incohérence que, nous, on trouve. On dit, toujours à l'article 36: «L'association a également pour mandat d'élaborer et d'appliquer un code de déontologie régissant les actes et comportements des titulaires de permis...» La même association est supposée de faire de la représentation, de défendre les gens du taxi et, par la même occasion, de défendre le public. C'est un peu comme si on demandait à l'Ordre des médecins de

protéger le public en appliquant un code de déontologie — c'est la deuxième partie que je viens de vous lire — mais en même temps il pourrait négocier les conventions collectives pour les médecins. Ce n'est pas comme ça que ça se produit.

Ce qu'on fait, ce qu'on crée, les différentes associations dans le domaine médical — il y a les associations des médecins généralistes, qui est un syndicat professionnel; l'Association des médecins spécialistes, qui est un syndicat professionnel — puisque justement c'est là pour défendre les intérêts socioéconomiques, pour aller défendre, aller chercher le meilleur deal possible lorsque vient le temps de négocier, et c'est par définition incompatible avec l'autre rôle qui est de défendre le public.

Prenons un autre exemple que je pense que les gens qui nous écoutent ce soir vont pouvoir suivre: un syndicat de police. Il y a une fédération de police. Les policiers et policières à travers le Québec, qui font leur travail, font comme tout le monde parfois l'objet de difficultés d'ordre administratif interne: ça peut exiger une défense par un avocat du côté syndical. Ou encore, avec les différentes structures, le public peut se plaindre de comportements. Très souvent, avec la médiation, ça peut se comprendre, mais les gens qui désirent pousser, c'est leur droit, et le policier, la policière qui a un métier à pratiquer à le droit aussi de se faire défendre.

Imaginez une seconde si c'était le syndicat des policiers qui devait en même temps entendre les plaintes du public contre les policiers. Ce sont les gens d'en face qui seraient en train de se lever et dire: Mais ça n'a pas de sens de bon sens. Comment est-ce que vous pouvez même proposer une affaire comme ça? Et pourtant, c'est exactement ce que l'on retrouve ici, au chapitre V du projet de loi n° 163 proposé par le ministre des Transports. Nous, on est contre. On dit que c'est un non-sens, dans un premier temps, de mettre les propriétaires et les locataires de taxis ensemble. Mais on dit par ailleurs: Réfléchissons trois secondes à ce qu'on demande à cette pauvre association de réaliser.

Et c'est pour nous un premier exemple, un premier élément de preuve pour étayer la thèse de mon collègue le député de Shefford. Ça a été fait sur le coin d'une table, cette affaire-là. Il n'y a même pas des références à des pouvoirs spécifiques réglementaires, c'est une sorte de «wish list» qui a été contenue dans une lettre échangée entre la FTQ puis le ministère: Bon, bien, marque qu'on va mettre un code de déontologie. Puis qu'est-ce qu'on pourrait mettre d'autre là-dedans? On va mettre ceci, puis cela. Il n'y a même pas de structure législative. Il n'y a même pas d'ordre dans ce chapitre-là: il y a un va-et-vient à l'intérieur d'un même article avec des sujets complètement différents. Mais il y a plus, et ce sont des petits exemples, certes, ce sont des détails, je veux bien, mais ce sont des détails qui trahissent bien ce qui est en train de se passer ici.

Je veux attirer... Vous, M. le Président, qui êtes homme de loi, notaire de formation et de pratique, et qui portez une attention particulière aux termes choisis. Je vais vous donner un exemple concret, deuxième paragraphe de l'article 40: «Tout titulaire de permis de chauffeur de taxi, qu'il soit membre ou non de l'Association, a droit de vote. Pour exercer ce droit, celui qui n'est pas membre doit s'enregistrer auprès de

l'Association.» Ça, c'est intéressant, parce qu'effectivement on aurait pu voir, si c'était écrit en langage courant, on aurait pu parler de détenteur de permis. Les légistes et professionnels de la rédaction législative responsables d'un projet de loi nettoient ce genre de terminologie, puis on trouve le bon terme, «titulaire du permis».

Mais vous savez qu'on enregistre des choses, mais on inscrit des personnes. Vous savez, ça. C'est une distinction que vous comprenez. Mais, si, tout d'un coup, c'est un glissement de langage, ce n'est pas grave, ça va pouvoir se corriger par le biais d'une modification. Ce n'est pas pour critiquer qu'on soulève le problème, c'est pour nous une autre indication de ce dont parlait mon collègue le député de Shefford tantôt: ça a été fait à la va-vite, cette histoire-là, ça n'a même pas fait l'objet d'une analyse attentive ou appropriée de la part des autorités rédactionnelles dans les différents endroits ici. Il y a effectivement le ministère de la Justice, il y a d'autres instances qui sont censées veiller à la qualité rédactionnelle des projets de loi.

Puis on trouve ça inquiétant d'avoir un tel potentiel d'idées, une sorte de macédoine d'idées toutes «pitchées» ensemble dans un chapitre. Et ça a été fait sous influence externe, ça, M. le Président. Ce n'est pas vrai que les professionnels de la chose légistique, des hommes et des femmes dévoués qui travaillent dans les ministères et organismes et au ministère de la Justice, sont responsables d'une telle rédaction. Nous soutenons le contraire. Nous sommes convaincus que c'est une indication additionnelle de l'improvisation dont témoigne le projet de loi n° 163.

Je tiens aussi, M. le Président, à dire que mon collègue le député de Shefford ne saurait avoir plus raison lorsqu'il affirme que l'opposition est plus que prête à collaborer sur tout projet de loi qui viserait à améliorer le service en taxi au Québec, la qualité de ce service et la sécurité du public. Mais, si vous avez déjà voyagé en France, à chaque fois qu'il y a une station de trains, on voit ça écrit: Attention, un train peut en cacher un autre. Alors, en guise de faire quelque chose avec le domaine du taxi qui nous envoie un premier train, si on ne fait pas attention en traversant, on va se faire happer par l'autre train qui s'appelle: un petit cadeau pour les partenaires de la souveraineté à la FTQ. On livre...

Une voix: ...

M. Mulcair: Oui, le député, merci, merci, le président du caucus du gouvernement nous dit: Tu as raison, et c'est bien. Il trouve que c'est bien. Mais, lui, on lui reconnaît son intégrité habituelle, il nous dit, «straight», la vérité, il la confirme, la vérité, et je l'en félicite. Lui, il dit la vérité, c'est vrai, je le félicite. Puis c'est bien ça qu'on pensait, puis on le remercie de nous confirmer là-dedans: c'est exactement ce que pense aussi mon collègue le député de Shefford, et je suis persuadé que mon collègue le député de Westmount—Saint-Louis pense également la même chose. M. le Président.

● (23 heures) ●

Mais c'est préoccupant, c'est préoccupant lorsqu'on a une telle confusion des genres. Mêler représentation et défense des intérêts des membres et

défense des intérêts du public dans une même association où par ailleurs on mêle employeurs et employés, c'est ridicule. ça ne marcherait jamais, c'est voué à l'échec. Et c'est peut-être révélateur qu'à l'intérieur d'un seul chapitre qui compte à peine une dizaine, une douzaine d'articles, à plusieurs articles, en commençant à l'article 42, on prévoit la tutelle de l'Association. Ha, ha, ha! Et on passe plus d'articles quasiment sur la tutelle éventuelle de l'Association qu'on en passe sur sa constitution puis ses règlements de départ. Ça aussi, à notre sens, M. le Président, c'est très, très révélateur d'un état d'esprit, de l'état d'esprit dans lequel c'est fait. Ils n'y croient pas plus que nous autres, à cette patente-là. Ils savent que ça ne marchera jamais. Ils prévoient déjà des articles de tutelle, puis ils les prévoient dans beaucoup plus de détails que le reste.

M. le Président, dans les différents rapports d'experts qui ont été faits sur l'industrie du taxi au Québec, on fait un constat bien simple qui est vrai: les chauffeurs de taxi, les titulaires de permis, les propriétaires ou employés dans l'industrie, le monde n'a pas assez d'argent. Contrairement au ministre des Transports, qui se promène en limousine, lui, il a un chauffeur, moi, j'en ai des centaines de chauffeurs. M. le Président, parce que je voyage tout le temps en taxi. Je fais la navette entre Montréal et Québec puis je suis rendu tout le temps à l'aéroport, je prends le taxi. Ça ferait du bien à certains ministres de sortir de leur limousine de temps en temps et d'aller se promener en taxi, ils entendraient les vraies préoccupations du vrai monde. Les chauffeurs de taxi parlent avec les gens de tous les jours puis ils parlent avec les membres de l'opposition de ce projet de loi là. Je suis sûr que ça ne viendrait pas comme une grande surprise, mais je n'ai pas encore rencontré un chauffeur de taxi qui était pour le projet de loi n° 163. Il doit bien y en avoir quelque part, sinon le ministre ne serait pas en train de mettre sa tête sur le billot.

Mais, à bien y penser, est-ce qu'il met vraiment sa tête sur le billot? La seule chose qu'il a annoncée plus souvent que sa propre démission imminente, c'est la promesse d'un virage à droite. C'est ça qu'on a eu de leur gouvernement, un virage à droite alors qu'il flashait à gauche, les casques de vélo puis les vitres teintées. Mais sa démission, il nous en parle aussi, il en a parlé depuis avant les dernières élections. Ah! peut-être, pour lui, là, hein: Allez, une autre shot pour la FTQ, «one for the boys», là, avant qu'on s'en aille. Allez, hop! une petite loi pour livrer la marchandise à la FTQ.

Une voix: Encore une promesse!

M. Mulcair: Oui, au moins les promesses auprès des partenaires de la souveraineté, ça, ils savent les tenir. Celles auprès du public, ils ne les tiennent pas. Mais la chose qui est évidente, M. le Président, c'est que le projet de loi ne livre pas la marchandise sur un élément essentiel. Où va être l'argent additionnel dont ont besoin les gens de l'industrie du taxi pour avoir des voitures plus propres, pour avoir un service plus correct? C'est où, ça? En tout cas,

Nous, on est plus que prêts, pour reprendre le terme de mon collègue de Shefford, à collaborer avec le gouvernement sur ces aspects-là. Mais, dans la mesure

où cette loi-là est, à notre sens, une manière déguisée de livrer à la FTQ ce qu'ils ont promis, on va être contre. On ne peut pas être pour une autre structure. Ce n'est pas vrai que la réponse à une demande réelle, pressante pour avoir plus de fonds pour ces gens-là, ça se résume à créer encore une structure. Ce gouvernement souffre d'une maladie qui s'appelle la structuration. Il ne croit qu'à ça. On invente d'autres bureaucraties.

Regardez ça, M. le Président. Premier article du chapitre créant l'Association: «Le règlement interne de l'Association doit établir...» Alors, regardez la contradiction inhérente. On est en train de créer une association qui est supposée être libre. Premier article, on dit: «Le règlement interne — le règlement interne à eux autres — de l'Association doit établir un poste de vice-président.» Allô, terre! Ils sont rendus qu'ils sont en train de leur dire quoi mettre dans leur règlement interne dès le premier article. C'est comme ça qu'ils vont créer une association autonome pour régler des problèmes. Voyons donc! Ils n'y croient pas plus qu'à nous autres.

Ils savent ce que c'est, cette affaire-là. C'est un jeu, un jeu qui consiste à donner à la FTQ ce que la FTQ réclame. Et ils devraient normalement toujours croire l'opposition. Mais, si, par aventure, ce soir, sur ce bout-là, ils ne nous croyaient pas, ils n'ont qu'à écouter la FTQ. General Patton's famous phrase: «Would that my enemy write a book». Ils ont écrit, la FTQ nous a écrit un communiqué de presse pour se vanter que le projet de loi n° 163, c'était la marchandise qu'ils avaient dealé avec le Parti québécois. Ce n'est pas l'opposition qui dit ça, c'est la FTQ qui a été assez tata pour le mettre dans un communiqué de presse. Qu'est-ce que tu veux qu'on fasse? On va le lire, on va vous la dire, la vérité.

En tout cas, M. le Président, de notre côté, là, on a beaucoup de respect pour une opération à visière levée, claire, qui serait: on syndicalise tel secteur ou pas, on change les lois du travail ou pas, et on peut avoir un débat ouvert là-dessus, on peut avoir divers points de vue là-dessus. Ça serait un débat franc, ouvert, sur un enjeu identifié. Mais ce qu'on reproche ici, c'est qu'il n'y a rien de clair. Il n'y a rien d'ouvert. En guise d'amélioration dans le domaine du taxi, voilà un projet de loi qui propose à son chapitre V une association professionnelle qui soi-disant va innover. Le ministre dit... Depuis ce soir, on l'entendait dans sa déclaration d'ouverture, il disait: Inquiétez-vous pas, il peut y avoir des modifications. Ce n'est pas bien rassurant. Pourquoi est-ce qu'il nous présente un projet de loi dont, dès l'ouverture, il est obligé de vous dire: Inquiétez-vous pas trop avec ce qui est écrit là-dedans, on va le changer? Ça serait comme un politicien qui se présenterait au peuple en disant: Votez pour moi, et je promets de démissionner. Ça serait à peu près dans le même style, n'est-ce pas, M. le Président.

Mais c'est ça. Le Parti québécois dit: On va vous présenter une loi, mais ne vous inquiétez pas, on n'y croit pas trop. On va la changer. Histoire peut-être d'amadouer l'opposition. On ne le sait pas. Le ministre était tout à fait ouvert, engageant tout à l'heure, en disant: Non, non, ne vous inquiétez pas, on va y aller. Mais pourquoi il le présente dans cet état-là s'il sait que c'est un travail inachevé? Est-ce que c'est si pressant que ça? Je ne crois pas. Personne, sauf la FTQ, ne trouve ça si pressant que ça. Il n'y a pas un mouvement à la base.

Moi, j'ai écouté son ministre délégué l'autre jour dire: Ah! Il faut aller dans les régions, c'est là où ça se brasse, c'est vraiment important. Ça se peut. M. le Président. Je ne demande pas mieux que de les croire, mais qu'ils amènent les preuves. Il n'y en a pas jusqu'à date. Jusqu'à date, tout ce qu'on voit, c'est le chapitre V. C'est vraiment ça, le nerf de la guerre là-dedans. C'est ça, l'essentiel pour le gouvernement.

Si le gouvernement veut vraiment faire quelque chose pour le taxi, on va l'accompagner. Comme je le disais, M. le Président, ça fait des années et des années que, par mes différentes fonctions ici, à Québec, comme député depuis six ans et demi maintenant, mais avant ça président d'un organisme — ça adonne comme ça — je trouve ça relaxant et je trouve ça le fun parler avec les chauffeurs de taxi; ils nous raient ce qu'ils entendent, c'est intéressant, c'est du monde proche du peuple. En tout cas, comme politicien je peux vous dire que c'est merveilleux de les écouter. Mais on les écoute aussi lorsqu'ils nous parlent de ce projet de loi là, et ils n'en veulent pas. Alors, qui en veut à part la FTQ? Reste à voir.

De notre côté, M. le Président, on ne saurait appuyer le projet de loi n° 163 dans son état actuel, et c'est pour ça qu'on tient à dire dès ce soir qu'on va demander des comptes au gouvernement sur un projet de loi qui laisse beaucoup à désirer. Merci, M. le Président.

● (23 h 10) ●

Le Vice-Président (M. Pinard): Merci, M. le député de Chomedey. Nous cédon maintenant la parole au député d'Abitibi-Est. M. le député.

M. André Pelletier

M. Pelletier (Abitibi-Est): Merci, M. le Président. M. le Président, il me fait plaisir d'intervenir ce soir sur ce projet de loi n° 163, projet de loi concernant les services de transport par taxi. Rappelons que la réflexion ou le travail concernant ce processus d'actualisation de la législation concernant le transport par taxi est débuté depuis les années 1997. À l'été 1999, le ministre des Transports, M. Chevrette, a déposé un livre vert qui a donné suite à une commission parlementaire en novembre de l'année dernière, l'automne dernier. Le ministre des Transports, lors de cette commission, a entendu, avec les membres de la commission, de nombreuses représentations, une centaine de mémoires. Plus de 60 organismes ont défilé devant nous pour faire connaître des besoins, exprimer aussi des problèmes, et à ce moment-là on a vécu pendant toutes ces semaines la vie et les conditions des chauffeurs de taxi et de l'industrie du taxi au Québec. Le ministre, en déposant cette loi, a fait son travail, qui n'avait peut-être pas été fait au cours des neuf années du présent gouvernement, c'est-à-dire qu'il y a là un problème, il y a là des demandes de l'industrie et du public.

Les organismes qui sont venus n'étaient pas nécessairement tous de l'industrie. Il y avait plusieurs organismes de tous les milieux, du grand public, des usagers. Et chacun est venu nous dire à sa manière, premièrement, qu'il y a plus d'une vingtaine d'années, même 22 ans, dans certains cas, entre autres au niveau

des permis, qu'il ne s'est jamais rien passé. Le ministre, je pense qu'avec... Ça aurait été inconcevable, après toute cette démarche depuis 1997, avoir entendu une soixantaine d'organismes, avoir reçu une centaine de mémoires, de ne pas analyser qu'il y avait quelque chose à faire quelque part. Je pense qu'on n'aurait pas accepté, l'opposition n'aurait pas accepté que le ministre, après autant de demandes ou autant d'intervenants, ait tout simplement dit: Bon, bien, c'était un faux problème, on reviendra dans 10 ans.

Non. Le ministre des Transports, M. Chevrette, a fait son travail, courageusement, parce que c'est un domaine compliqué, c'est un domaine où, au cours, je dirais, des 75 dernières années, dans le transport de taxi, c'est à peu près la même chose. Le taxi, qui a peut-être manqué de cadre de travail au cours des dernières décennies, au cours, au moins, des 50 dernières années, n'a pas connu l'évolution d'autres corps de métier, d'autres professions. Il y a des gens de taxi qui sont venus nous démontrer qu'ils étaient dans le domaine depuis 30, 35 ans et qu'après toutes ces années ils n'avaient rien, ils n'avaient rien devant eux, pas de fonds de retraite, pas de sécurité, ayant amassé, dans la plupart des cas, peu d'actifs. Pour certains des propriétaires, le seul actif ou le seul fonds de pension, comme ils l'appelaient eux-mêmes, qu'ils ont amassé au cours de toute cette carrière, c'était la valeur de leur permis.

Et, justement, cette valeur de permis de taxi qui varie selon la demande d'un secteur à l'autre est quelque chose qu'on doit questionner, surtout dans le public. On se demande comment... Et j'ai été le premier à le questionner. Je ne viens pas d'un endroit où le taxi cause problème. Une municipalité de région n'a pas, je ne sais pas, moi, les dizaines et les dizaines de ligues de taxi que peut compter Montréal, et donc on n'a pas la même problématique. On n'a pas les valeurs de permis de taxi comme il peut exister surtout à Montréal et ici, à Québec. Ces valeurs de permis de taxi, ça va chercher, dans certains cas, jusqu'à 60 000 \$, 70 000 \$. Donc, pour le grand public et puis, je dois avouer, pour le député que je suis, dans certains cas, c'est assez difficile à comprendre que quelqu'un, pour faire du taxi, doit acheter un permis qui coûte 60 000 piastres. Et on se demande, en bout de ligne, quel effet a cet achat du coût de taxi sur le prix du service qui est donné. Lorsque tu achètes un permis de taxi, qu'il soit à 40 000 \$ — ils ne sont pas tous à 60 000 \$, je suis d'accord — pour le rentabiliser, il faut quand même qu'il y ait beaucoup de revenus.

Donc, il y a toute cette problématique-là qui doit être questionnée. Il doit y avoir une assise quelque part pour pouvoir faire en sorte que: Qu'est-ce qu'on fait pour l'avenir? Est-ce qu'on laisse continuer cette progression de permis de taxi ou est-ce qu'on continue à bloquer comme on fait depuis 22 ans, on bloque l'émission de nouveaux permis? Est-ce qu'il n'y a pas d'autres moyens de faire les choses?

Donc, M. le Président, ce projet de loi n° 163, c'est justement une recherche du moyen de faire les choses différemment, donner un peu d'air à cette industrie-là qui, dans son évolution, fait du taxi d'une rue à l'autre, du centre-ville à l'aéroport de la même manière depuis 50 ans... Le taxi, qu'on pourrait dire, la spécialisation du taxi ne s'est pas faite. Il y a du

transport de personnes qui se fait de différentes manières, et l'industrie du taxi n'a pas bénéficié de cette spécialisation-là du taxi.

Je vais vous donner quelques exemples. Dans les grandes villes puis dans toutes les villes, il s'est développé, au cours des années, du taxi spécialisé — entre autres, je pense aux handicapés; du taxi encore plus spécialisé là, le transport de malades d'un hôpital à un autre, d'un centre de soins prolongés à un autre; toutes sortes de formes de transport spécialisé qui se sont développées en dehors de la grande profession du taxi. Une organisation de taxi mieux organisée aurait sûrement pu, au cours des dernières décennies, envahir ces champs de transport spécialisé. Ils ont déjà toute la structure. Chaque organisation de taxi a, dans certains cas, des structures de communication, des structures de gestion qui auraient pu favoriser une plus grande spécialisation. Ça n'a pas été le cas. Dans la plupart des situations, ça n'a pas été le cas.

Donc, ce projet de loi se veut d'abord un outil, un cadre, et, contrairement à ce que d'autres pourraient penser, un cadre et non un carcan, un cadre pour permettre à l'ensemble des chauffeurs de taxi et des propriétaires de compagnies de taxi, un cadre assez souple pour permettre l'imagination, quelque chose de pas rigide au point que tout le monde est pris dans une paperasse à n'en plus finir, un cadre pour faire en sorte que chacun se regroupe pour se donner des services, une espèce de mutuelle, une coopérative de services que peut se donner l'ensemble de la communauté de la profession de taxi, se donner des moyens d'intervention, pas seulement des moyens matériels de service, mais des moyens d'intervention auprès des municipalités, auprès du grand public dans certains cas, auprès du gouvernement, des moyens que ne peut pas se donner une petite organisation de taxi de 12 voitures ou sept voitures, donc un ensemble.

Et c'est ça, la loi. La loi est un cadre souple. Le ministre l'a voulue la moins compliquée possible dans son application, il a voulu permettre aussi une amélioration. Donc, comme toutes les lois, elle est perfectible. Mais l'objectif premier, c'est de faire en sorte que l'ensemble de cette industrie puisse bénéficier d'outils, de moyens pour se développer, à l'heure de ce nouveau millénaire, pour faire en sorte que cette industrie, lorsqu'on y entre, on y entre comme une profession, comme n'importe quelle autre profession, avec un avenir.

Et ce que plusieurs sont venus nous dire, c'est qu'ils avaient de la difficulté à avoir un avenir. Et, je pense, M. le Président, c'est ce que le ministre des Transports veut par cette loi, améliorer, assurer un meilleur avenir à toute l'industrie du taxi. Et c'est dans ce sens-là que j'espère que nous pourrions arriver à l'adoption de cette loi qui sera pour aider à la sécurité et au mieux-être du transport des personnes au Québec. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Pinard): Merci, M. le député d'Abitibi-Est et également adjoint parlementaire au ministre d'État aux Transports. Nous cédon maintenant la parole au président du caucus de l'opposition officielle, M. le député de Westmount—Saint-Louis, M. le député.

M. Jacques Chagnon

M. Chagnon: Merci, M. le Président. J'ai au moins un supporteur ici, en présence du docteur.

● (23 h 20) ●

M. le Président, l'orateur précédent nous a fait part de ce qu'il concevait comme étant des éléments d'amélioration que ce projet de loi pouvait apporter à la condition des chauffeurs de taxi. Je présume et je souscris à certains des éléments que l'orateur précédent a mentionnés, mais il faut regarder l'ensemble de la problématique du taxi comme étant une question un petit peu particulière.

Il y a peut-être deux dates dont il faut nous rappeler, qui sont importantes lorsqu'on parle et lorsqu'on regarde l'organisation du taxi sur le plan législatif. Je dirais que la première date, c'est 1973, au moment où on a créé ces fameuses ligues de taxi dont on vient... où ce projet de loi là cherche à les éliminer, mais elles ont été créées en 1973. Pourquoi? Justement pour permettre à l'organisation de l'industrie du taxi d'avoir des bases plus solides pour être capable de faire fonctionner et d'assurer aussi, d'une part, les chauffeurs de taxi d'avoir des conditions de travail qui soient meilleures et, en même temps, s'assurer que les clients des taxis, des chauffeurs de taxi et des taxis aient une qualité de services et un niveau de professionnalisme de la part des chauffeurs de taxi qui soient suffisamment élevés. Et ça a marché. Ça a été un succès. Ça a marché. Si on regarde la façon dont l'organisation du taxi s'est développée après 1973 et comment elle était avant 1973, on est obligé de constater qu'il y a eu une amélioration très nette au chapitre de la sécurité, au chapitre de l'amélioration du service à la clientèle et, en même temps, une meilleure coordination de l'ensemble des services offerts par les fameuses ligues de taxi.

La deuxième étape, sur le plan de la législation, ça nous amène en 1983. En 1983, le gouvernement de l'époque a modifié la loi sur le taxi. Il l'a améliorée, je présume. Et, plus récemment, en 1999, suite à la publication d'un livre vert sur une *Réforme du transport par taxi*, on a tenu des audiences publiques que le député, l'orateur précédent a mentionnées, où plusieurs groupes se sont fait entendre, et, à ce moment-là, évidemment on a regardé un peu la situation. Le livre vert de 1999 suggérait 51 modifications, 51 sujets sur lesquels on devait apporter des modifications ou des améliorations. Le projet de loi touche à quelques-unes de ces 51 réformes qui étaient suggérées par le livre vert en tant que tel. Mais il y a des éléments dans ce projet de loi qui ne vont pas exactement dans le sens de ce qu'on a entendu à la commission parlementaire à ce moment-là. Et c'est à cet effet que le député de Shefford a mentionné jusqu'à quel point ce projet de loi même se dirige dans une direction tout à fait opposée à ce que les parlementaires avaient entendu il y a un an.

Je vous rappelle, par exemple, qu'un des importants joueurs, un des importants acteurs dans le monde du taxi, le Regroupement québécois du taxi, avait profité de l'occasion de la commission parlementaire pour rappeler au ministre qu'avant toute modification, avant toute considération nouvelle dans le dossier du taxi, avant d'imposer quoi que ce soit, disait-il, entre guillemets — avant d'imposer quoi que ce

soit — il devait permettre à ses membres, aux chauffeurs de taxi, d'augmenter leur revenu. Il y a fondamentalement et principalement dans l'industrie du taxi un problème de revenu pour les gens qui y travaillent.

Le député d'Abitibi-Est mentionnait — je comprends un peu difficilement — que, par exemple, à Montréal, des permis de taxi peuvent se vendre 50 000 \$, 60 000 \$, 70 000 \$, voire 75 000 \$, 80 000 \$. Bien, il faut comprendre que c'est une industrie qui fonctionne jour et nuit, à Montréal en tout cas. Moi, je représente le centre-ville. Vous pouvez avoir un taxi à n'importe quelle heure de la nuit, du jour, n'importe quel jour par année: Noël, jour de l'An, en plein milieu de l'été ou en plein milieu de l'hiver. Et lorsque les gens s'achètent un permis de taxi puis une voiture de taxi, eh bien, elle fonctionne 24 heures par jour. Généralement, le propriétaire l'utilise pour ses fins de travail, il va l'utiliser pendant huit heures, et il va la louer à un autre chauffeur pour un autre huit heures, et il va aussi la louer à un troisième chauffeur pour un autre huit heures. Ce qui fait que l'auto a roulé 24 heures sur 24. Elle roule toujours.

C'est le même principe pour n'importe quel véhicule. L'idée, c'est que, lorsque vous opérez une flotte de taxis, une flotte d'avions, une flotte de bateaux, plus souvent... il faut que ça marche tout le temps, ces équipements-là. Et c'est pour ça qu'à Montréal la valeur d'un permis de chauffeur de taxi, d'un permis de taxi comme tel est probablement plus chère que n'importe où ailleurs au Québec, parce qu'il y a d'abord une clientèle qui est plus grande, une concentration de clientèles qui est plus grande et, en même temps, une valeur ajoutée au taxi en soi. Puisqu'on peut permettre à son propriétaire de le louer 16 heures par jour, eh bien, ça lui permet de pouvoir faire des revenus qui sont supérieurs à ce qu'on pourrait retrouver ailleurs.

Ceci étant dit, M. le Président, l'idée d'augmenter les revenus des chauffeurs de taxi doit passer soit par une augmentation du coût du service, qui, lui, est déjà réglementé... Il est déjà réglementé, il est réglementé au niveau de la Commission des transports, il est réglementé au niveau des municipalités, et, dans certains cas, il y a même une réglementation locale qui permet à des chauffeurs de taxi de pouvoir utiliser leur véhicule pour aller à certains endroits, par exemple des endroits réservés comme des aéroports. L'aéroport de Dorval est un endroit qui est réservé, il faut avoir un permis de limousine, etc., qui est organisé pour pouvoir travailler, par exemple, à l'aéroport de Dorval.

Comme il existe dans d'autres domaines, dans le domaine du dépannage, le long des autoroutes, des endroits réservés. Vous avez une crevaillon, vous avez un problème avec votre voiture sur l'autoroute, si vous avez la chance d'avoir un cellulaire, vous appelez le garage que vous connaissez, vous lui demandez de venir vous chercher, il ne viendra pas. La police va arriver un beau matin — un beau matin, en tout cas! — la police va arriver pendant que vous êtes en panne puis elle va venir vous dire: Qu'est-ce que vous avez? Je vais vous trouver le dépanneur. Parce qu'il y a un dépanneur, un service de dépannage particulier sur tel tronçon de telle route, de telle autoroute, puis ce n'est pas n'importe qui qui

peut y aller. Il y a simplement ce dépanneur-là qui peut y aller, cette dépanneuse-là qui peut venir vous chercher. Alors, c'est un peu le même phénomène que vous trouvez au niveau d'endroits ou d'accès très particuliers: les grands hôtels, l'aéroport, etc., les gares. Alors ça, c'est des phénomènes qu'on retrouve en milieu urbain, très urbanisé.

Puis, qu'on se promène à Montréal, qu'on se promène à Paris, à Londres, à Québec, allez n'importe où, puis, quand vous placotez avec des chauffeurs de taxi, comme le signalait mon collègue de Chomedey, qu'est-ce qu'ils vont vous dire, les chauffeurs de taxi? Qu'essentiellement ce qu'ils aiment dans leur métier, c'est la liberté qu'il leur procure. Pourquoi la liberté qu'il leur procure? Vous me direz: Ils travaillent fort. C'est vrai qu'ils travaillent fort, mais ils travaillent quand ils ont décidé d'aller travailler. Ils peuvent travailler 16 heures en ligne dans leur taxi, mais c'est leur choix. Et ce qu'ils aiment, c'est d'avoir le choix. Ce qu'ils aiment, c'est d'avoir le choix, puis avoir le choix, c'est avoir la liberté. Ce sont des artisans, de véritables artisans dont l'esprit d'artisanat est profondément ancré chez eux.

Et le projet de loi, dans ce sens-là, contribue à les mettre tous sur le même pied par la création particulièrement de l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi, le chapitre V. Et mettre tous les chauffeurs de taxi sur le même pied crée chez eux, au départ, une éruption cutanée énorme: ils ont des boutons. Ils disent: Moi, ce n'est pas vrai qu'on va commencer à me dire qu'on va me réglementer. Et puis, à part ça, encore une fois, le projet de loi n'est pas très subtil à cet effet-là parce que l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi crée cette Association-là sans faire de distinction entre les propriétaires de taxi puis les locataires de taxi. Alors, vous comprenez aisément...

• (23 h 30) •

Parce que je reprends l'exemple que semblait trouver curieux le député d'Abitibi-Est: Si vous avez payé votre permis de chauffeur de taxi 75 000 \$, pouvez-vous comprendre, pouvez-vous humainement comprendre que vous ne voulez pas être dans la même association que tous ceux qui sont vos locataires? Ce n'est pas une association de locataires de taxi, puis ce n'est pas une association de propriétaires de taxi, on dit: une association professionnelle de chauffeurs de taxi. Or, il y a une distinction bien claire entre les propriétaires, parce qu'ils sont propriétaires, souvent ils ont investi... L'investissement qu'ils ont de plus important, c'est leur permis de chauffeur de taxi, et ils vivent avec en étant capables de le louer puis de le sous-louer.

Alors, c'est évident que l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi... Enfin, tout le chapitre V de ce projet de loi là, tel qu'il est écrit, crée chez les chauffeurs de taxi, quels qu'ils soient, qu'ils soient locataires... Les locataires ne comprennent pas non plus. Ils disent: Ça n'a pas d'allure, le gars à qui je loue mon taxi puis moi, on va avoir tous les deux un même droit de vote dans notre Association professionnelle, on va être organisés sur le même pied; ça n'a pas bien, bien de sens. Et cette Association-là est décriée par les chauffeurs de taxi. Puis on peut en prendre encore une fois à Montréal ou à Québec, et puis ils nous en parlent.

Ils sont extrêmement critiques et sévères à l'endroit du projet de loi, mais pas de tout le projet de loi, là, il faut s'entendre. Honnêtement, là, il y a des dispositions dans ce projet de loi qui font leur affaire et qui feraient leur affaire.

Ce projet de loi là démontre d'abord, dans son chapitre I, l'objet et le champ d'application. Son chapitre II est organisé sur le permis du propriétaire de taxi, des dispositions générales qui sont normales, qu'on doit retrouver dans toute espèce de projet de loi de ce type-là. La même chose au niveau de la délivrance du permis, du renouvellement du permis, de la révocation, cession, transfert ou acquisition d'intérêt d'un permis. C'est des éléments normaux avec lesquels les chauffeurs et les propriétaires de taxi sont habitués de vivre avec. Ils transigent dans leur vie presque quotidienne avec ce genre de questions là.

Le chapitre III concerne le permis de chauffeur de taxi. Il n'y a pas vraiment d'autre problème là-dessus. Le permis d'intermédiaire en services de transport par taxi, lui peut poser un problème. Il peut poser un problème parce que, dans cette section-là, on précise les règles d'émission, des responsabilités d'un détenteur de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi. On établit que la Commission des transports du Québec doit aviser la fameuse Association professionnelle des chauffeurs de taxi avant de délivrer un permis. Donc, ça veut dire, je reviens encore avec mon exemple des propriétaires puis des locataires de taxi, puis ils sont tous ensemble dans la même Association, c'est l'Association qui va décider si on prend un permis de plus ou de moins.

Alors, l'Association, permettez-moi de vous dire, M. le Président, elle se trouve généralement en conflit d'intérêts. Elle ne peut pas avoir pour intérêt la multiplication des permis de taxi, parce que la multiplication des permis de taxi n'amène pas la multiplication des clients de taxi. Alors, si vous n'avez pas une multiplication de permis, vous allez avoir une espèce de monopole organisé, monopole contrôlé, un cartel du taxi que serait cette Association professionnelle de chauffeurs de taxi. Ce n'est pas sain, ça, dans une société, d'avoir une association professionnelle qui vient cartéliser une fonction dans une société qui est celle-là, celle des chauffeurs de taxi. Et, si ce n'est pas sain, il n'y a pas de raison pour qu'on le mette dans nos projets de loi, pas de raison pour qu'on légifère autour d'un organisme qui risque d'avoir et de causer des problèmes plus grands que le mal qu'on cherche à réparer.

D'autant plus que cette fameuse Association, on la décrit comme une personne morale régie par la partie III de la Loi sur les compagnies. On dit: «Le règlement interne de l'Association doit établir un poste de vice-président qui ne peut être comblé que par un titulaire de permis de chauffeur de taxi exerçant habituellement son métier dans la principale agglomération de taxi dont le territoire est situé sur celui de la ville de Montréal.» C'est assez particulier, ça, comme disposition dans... On va former un club, mais, dans ce club-là, il faut absolument que le vice-président... Mais un poste de vice-président doit être comblé par un titulaire dont on définit directement l'origine. Mais qu'est-ce qui arrive si le président est aussi de cette origine-là, puis le vice-président est aussi de cette origine-là? Ce qui est très

possible, très, très possible. Il y a une concertation de chauffeurs de taxi à Montréal — on le sait — qui est plus grande que partout ailleurs au Québec. Donc, on va se retrouver dans une situation encore une fois où le monopole créé par l'État sera contrôlé par un groupe très particulier, et là tout le monde va se plaindre. Alors, c'est une disposition qui vient dans le fond affecter l'objet qui devrait être celui recherché par le législateur.

On dit que cette Association a pour fonction principale de représenter collectivement et individuellement l'ensemble des titulaires de permis. C'est vrai que, évidemment, une fois que vos 17 000 titulaires de permis deviennent membres de cette Association professionnelle de taxi, ils risquent de subir une cour pour le moins effrénée de la part d'organismes de représentation constitués que sont, on l'a dit plus tôt, les syndicats.

La FTQ trouve ça bien bon. C'est vrai, ça va faire 15 ans, 20 ans que la FTQ cherche à syndiquer les taxis. Malheureusement pour la FTQ, en 1982, tel jugement de la Cour supérieure est venu dire: On ne peut pas syndiquer les taxis. On ne peut pas syndiquer les chauffeurs de taxi. Les taxis, on peut peut-être essayer de les syndiquer, mais les chauffeurs de taxi, on ne peut pas les syndiquer, pour la bonne et simple raison qu'ils sont des artisans. Et j'ai ici avec moi le jugement de la Cour supérieure qui vient dire exactement ça. C'est que les dispositions de notre droit du travail ne permettent pas de syndiquer des artisans et des industriels artisans. Donc, c'est un problème que ne pouvait reconnaître la FTQ. La seule façon de pouvoir y arriver, c'est de créer cette Association-là qui pourra donner un contrat à un syndicat, qu'il soit la FTQ, la CSN ou n'importe qui, pour donner des services aux membres. Alors, on est en train de trouver le moyen de contourner le problème qui avait été soulevé par la Cour supérieure en 1982 afin de permettre de trouver 17 000 syndiqués supplémentaires à la FTQ.

Remarquez que, c'est assez curieux, cette Association professionnelle là est aussi contrôlée par le gouvernement.

L'article 42: «Le ministre des Transports peut charger une personne qu'il désigne d'enquêter sur la gestion ou les activités de l'Association.

«La personne ainsi désignée est investie, pour les fins d'une enquête, de l'immunité et des pouvoirs d'un commissaire nommé en vertu de la Loi sur les commissions d'enquête, sauf du pouvoir d'imposer l'emprisonnement.» C'est bien le moins.

Mais: «L'administrateur doit présenter au gouvernement, dans les meilleurs délais, un rapport circonstancié de ses constatations.»

Alors: «Le gouvernement peut[...]:

«1° lever la suspension des pouvoirs du conseil d'administration;

«2° révoquer les membres du conseil d'administration qu'il désigne et ordonner la tenue d'une assemblée de l'Association.»

En fait, le ministre contrôle l'ensemble de l'organisation de cette future Association professionnelle des chauffeurs de taxi qui est décrite par les chauffeurs de taxi.

D'autre part, le temps file, M. le Président, j'aurais pu faire une critique un peu plus générale du

projet de loi, mais je suggère à votre lecture, entre autres, le chapitre IX qui, au moins, va venir créer un emploi, celui du Forum des intervenants de l'industrie du taxi. Ça, ce Forum-là composé d'un président nommé par le gouvernement et d'au plus neuf autres membres nommés par le ministre, qui, eux, verront leurs conditions de travail déterminées par le gouvernement, qui détermine la rémunération, les avantages sociaux et les autres conditions de travail du président, ce sera ce Forum qui viendra renseigner le ministre, conseiller le ministre. Comme si on avait besoin d'un organisme supplémentaire au Québec pour venir essayer d'aider le ministre à comprendre ce qui se passe dans l'industrie du taxi. L'industrie du taxi est organisée suffisamment bien pour permettre à n'importe quel ministre de savoir ce qui se passe. On n'est pas obligé de créer un poste, un forum avec un président nommé, une kyrielle de fonctionnaires qui vont travailler là-dedans pour permettre d'influencer le ministre sur ces dispositions de l'industrie du taxi.

● (23 h 40) ●

En deux mots, M. le Président, si le projet de loi comporte des éléments positifs, nous allons quand même être obligés de voter contre parce qu'il y a des arguments importants sur les problèmes que j'ai...

Le Vice-Président (M. Pinard): Merci, M. le député de Westmount—Saint-Louis. Nous cédon's maintenant la parole au député de Verdun, M. le député de Verdun.

M. Henri-François Gauthrin

M. Gauthrin: Merci, M. le Président. Vous savez, M. le Président, quand vous étiez petit, vous vous en rappelez, votre maman a dû vous dire qu'il ne faut pas faire deux choses à la fois parce qu'on les fait mal. Si vous voulez, à la...

Des voix: ...

M. Gauthrin: Non, mais c'est très sérieux, ce que je vous dis. Quand vous voulez faire deux choses en même temps, vous faites mal l'une et l'autre. Alors, c'est exactement ce qui arrive avec le projet de loi. Dans le même projet de loi on veut faire deux choses en même temps et on le fait mal. Je vais vous expliquer pourquoi.

On a deux bonnes intentions au départ, mais, quand on veut faire les deux choses en même temps dans le même projet de loi, on arrive avec quelque chose de tout croche. C'est un véritable charabia qui veut à la fois défendre le public, et à la fois protéger les chauffeurs de taxi, et à la fois protéger les propriétaires de taxi. Alors, on arrive à avoir un peu de difficultés pour faire rentrer tous ces objectifs dans le même projet de loi. Je vais vous expliquer pourquoi, si vous me permettez.

Il y a, à l'intérieur du projet de loi, une volonté de protéger le public, d'améliorer l'industrie du taxi, de faire en sorte que le public soit mieux protégé. Ça, c'est un des objectifs énoncés à l'intérieur du projet de loi. Et on pourrait l'atteindre si on n'y allait pas d'une manière toute croche.

Un deuxième objectif du projet de loi, c'est de dire: On veut améliorer la situation des personnes qui

travaillent dans l'industrie du taxi. Et vous savez qu'il y a deux types de personnes qui travaillent dans l'industrie du taxi. Vous avez des propriétaires, ceux qui sont propriétaires d'un permis de taxi, donc qui sont propriétaires du véhicule et qui parfois aussi sont des chauffeurs. Parce qu'il y a aussi le permis de chauffeur de taxi, qui est distinct du permis de propriétaire de taxi.

Alors, vous voyez, dans cette industrie complexe où il y a beaucoup de monde qui joue, vous essayez de poursuivre trois objectifs différents: rendre justice aux propriétaires de permis de taxi, améliorer la situation des chauffeurs de taxi et puis protéger le public. Et vous le faites mal en mettant tout dans cette loi-ci. Je vous explique.

L'élément central — et tous mes collègues qui sont intervenus avant... — se situe dans le chapitre V, la fameuse Association professionnelle des chauffeurs de taxi. Alors, on met tout le monde là-dedans. On met à la fois les propriétaires de permis de taxi, c'est-à-dire en quelque sorte les employeurs, le cas échéant, des chauffeurs de taxi, qui, eux aussi, sont dans cette Association. Et on dit à cette Association: Vous avez deux fonctions. Vous devez à la fois protéger le public et vous devez à la fois défendre les chauffeurs de taxi, c'est-à-dire faire deux fonctions qui sont assez opposées.

La ministre de la Justice, qui est aussi responsable de lois professionnelles, sait qu'il existe au Québec, et elle le connaît très bien, un code qui s'appelle le Code des professions. Le Code des professions fait en sorte, dans un certain nombre de professions, pas de défendre les professionnels, mais fait en sorte que la pratique des professionnels protège le public. Ça va? Et, dans ce sens-là, dans le Code des professions, vous avez un certain nombre d'éléments, dont un comité de discipline et un code d'éthique qui est inscrit à l'intérieur d'une profession.

M. le Président, vous êtes membre de la Chambre des notaires. On a d'ailleurs débattu il n'y a pas si longtemps, ici, des modifications à la Chambre des notaires. Vous qui êtes membre d'une profession, de la Chambre des notaires, vous savez parfaitement que, dans votre ordre professionnel, cet Ordre a un élément pour protéger le public, avec un code d'éthique, un syndicat, je n'irai pas dans le détail, mais une possibilité pour le public de faire appel devant un comité de discipline si un membre de votre profession ne respectait pas la profession, des éléments de la profession.

Alors, ce projet de loi voudrait faire ça. Il voudrait dire aux chauffeurs de taxi: Vous êtes un peu des professionnels. Et, dans ce cadre-là, à l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi, on donne des pouvoirs de ce type-là. On dit à l'Association: Vous devriez faire un code de discipline. Vous devriez aussi être en mesure de surveiller en quelque sorte la profession.

Vous avez, au chapitre VI, les obligations de la profession. On précise, dans le chapitre VI, les obligations de la profession. Mais vous savez bien, M. le Président, que ça ne peut pas être fait par le même groupe qui doit en même temps défendre les intérêts des employés. Je vais prendre la comparaison des médecins. Vous avez, d'un côté, vous le connaissez, l'Ordre des médecins qui a une responsabilité très claire de protéger le public dans la pratique de la médecine et il existe la

Fédération des médecins spécialistes ou la Fédération des omnipraticiens qui a comme fonction de s'assurer des conditions de travail des médecins. Vous imaginez à quel point on serait dans un système tout croche si vous disiez à l'Ordre des médecins: C'est l'Ordre qui doit négocier avec le gouvernement les questions qui touchent les rémunérations des médecins. c'est l'Ordre qui doit toucher les différentes conditions de travail des membres de la profession médicale.

Alors, c'est ce que vous faites à l'intérieur du projet de loi. C'est ce que vous faites à l'intérieur du projet de loi. Je m'excuse, vous dites non, mais c'est exactement ce que vous faites. L'Association professionnelle des chauffeurs de taxi est à la fois copiée sur le fonctionnement d'un ordre professionnel et à la fois copiée sur une association de défense des intérêts des chauffeurs de taxi. Alors là, M. le Président, vous ne pouvez pas... Et c'est l'ambiguïté qu'on a mise à l'intérieur du projet de loi. c'est l'ambiguïté qui perdure à l'intérieur complètement de ce projet de loi et qui fait qu'on a un projet de loi qui ne fonctionne pas. Premier élément.

Deuxième élément. À l'intérieur de la défense des intérêts, en ce qui touche la défense des intérêts, donc la fonction défense des intérêts des personnes dans l'industrie du taxi, vous mettez dans la même Association à la fois les personnes qui sont titulaires d'un permis de taxi et celles qui sont titulaires uniquement d'un permis de chauffeur de taxi. Comprenez-moi bien. Ça veut dire que vous mettez, entre guillemets, dans la même Association pour défendre les intérêts, d'un côté, la partie patronale en quelque sorte et, de l'autre, la partie syndicale, c'est-à-dire les employés des premiers, et puis vous les mettez tous dans la même Association et vous leur dites: Bon, bien, c'est cette Association qui doit vous représenter.

Alors, vous êtes encore dans une situation tout à fait mêlée dans ce projet de loi, où on ne comprend pas où le gouvernement veut aller, où vous mêlez à l'heure actuelle à la fois les chauffeurs de taxi, c'est-à-dire ceux qui n'ont uniquement qu'un permis de chauffeur de taxi, c'est-à-dire ceux qui ne sont pas titulaires d'un permis de propriétaire de taxi, et vous les mêlez à l'intérieur de la même Association. Vous ne pourrez pas aller de l'avant et arriver à un objectif avec cela.

● (23 h 50) ●

Il s'agirait, et ça peut se faire facilement, M. le Président, de clarifier les fonctions de chaque groupe et chaque association. Si on disait: Il est nécessaire de reconnaître qu'il y a certaines fonctions professionnelles chez les chauffeurs de taxi. Dans ces conditions-là, ayons réellement quelque chose qui soit copié sur les ordres professionnels, qui a des fonctions du type ordre professionnel, dans lesquels participe aussi le public. Comme vous le savez, dans les ordres professionnels, le public participe. Mais ce n'est pas ce qu'on a ici. On pourrait avoir quelque chose de ce niveau-là, qui aurait son code d'éthique, qui aurait son élément pour faire appliquer le chapitre VI, c'est-à-dire appliquer les éléments 48 à 59, qui décrit en quelque sorte les qualifications auxquelles on s'attend d'un chauffeur de taxi. Alors, M. le Président, ce n'est pas ce qu'on a ici. D'un autre côté, on aurait pu continuer à avoir des regroupements de personnes qui sont titulaires des

permis de taxi et ceux qui sont uniquement des regroupements de chauffeurs de taxi.

Alors, on mêle tout et on arrive à cette espèce de salmigondis assez bizarre d'un chameau à quatre pattes et six bosses, qui représente à peu près ce qu'un comité pourrait essayer de décrire, mais qui ne serait pas fonctionnel. Mais mes collègues ont signalé, et le député de Shefford l'a signalé aussi avec beaucoup de brio, un autre élément. Vous savez que, dans de nombreuses lois, on a créé des comités, des conseils consultatifs, des conseils consultatifs de gens du milieu. Vous en avez au niveau du travail, vous l'avez au niveau de l'éducation, vous avez le Conseil supérieur de l'éducation, vous avez un certain nombre de ces conseils qui sont des conseils consultatifs.

On aurait pu penser que c'était ça que voulait... Le Forum de l'industrie du taxi, est-ce que c'est quelque chose qui doit conseiller le ministre comme un conseil consultatif, comme il en existe beaucoup? Pas du tout, parce que bizarrement ce Forum, qui est constitué de gens nommés par le ministre... Et, comme je vous l'ai rappelé, il existe dans bien des cas des situations où les conseils nommés par le ministre pour le conseiller... Mais ce n'est pas ça, le Forum est nommé par le ministre, mais il a une tâche de favoriser la concertation entre les intervenants de l'industrie du taxi au regard de diverses pratiques commerciales.

Alors, vous comprenez, M. le Président, la difficulté. Si on avait voulu réellement favoriser une forme de concertation, il me semble important que les gens dans ce Forum proviennent de l'industrie même, puisque, dans le fond, c'est un forum pour permettre une forme de concertation entre les membres de l'industrie, permettre aux membres de l'industrie d'échanger. On dit «de favoriser la concertation entre les principaux intervenants de l'industrie du taxi au regard des diverses pratiques commerciales».

Écoutez, pas besoin d'avoir inventé le bouton à quatre trous pour comprendre que, si vous voulez faciliter la concertation, vous n'imposez pas une concertation. Donc, vous devez avoir une concertation qui provient du milieu, avec des gens qui sont élus, et c'est comme ça que vous pouvez favoriser une certaine forme de concertation. Mais ce n'est pas du tout ce qu'on trouve à l'intérieur du projet de loi, c'est au contraire un élément dans lequel le gouvernement nomme... Regardez, c'est fou comme... Le gouvernement va nommer ceux qui sont responsables de faire la concertation entre les gens à la base. Alors, c'est un peu comme si on nomme X, X, X, et puis, vous, je vous nomme pour que vous concertiez les gens qui sont en bas. Ce n'est pas comme ça normalement. M. le Président, qu'on doit fonctionner dans une industrie lorsqu'il y a un peu de bon sens.

Alors, c'est vrai qu'il y a à l'intérieur du projet de loi des éléments qui tentent de répondre à une problématique. Et il y a une problématique importante dans l'industrie du taxi, la première, et malheureusement elle n'est même pas répondue par les éléments à l'intérieur de ce projet de loi, c'est la situation dans laquelle se trouvent les travailleurs autonomes. Et ce n'est pas uniquement dans l'industrie du taxi que vous les trouvez, mais on les trouve là comme dans beaucoup de secteurs, actuellement, de l'activité économique. Et vous n'avez prévu, à l'intérieur de ce projet de loi,

M. le Président, aucun élément pour venir améliorer le filet de protection sociale des travailleurs autonomes et en particulier le filet de protection sociale des chauffeurs de taxi. Et je suis sûr...

Des voix: ...

M. Gauthrin: Je vois le ministre de la Solidarité sociale, qui a d'ailleurs réfléchi beaucoup sur les questions qui touchaient les fonds de pension, même si je diverge totalement d'opinions avec lui sur la manière dont il les traite. Regardez un des...

Des voix: ...

M. Gauthrin: Non, mais c'est très sérieux, et ça a été soulevé tout à l'heure par notre collègue le député d'Abitibi-Est, la situation dans laquelle se trouvent les personnes qui sont travailleurs autonomes actuellement, qui ont travaillé dans l'industrie du taxi et qui, bien souvent, arrivent au terme de leur vie professionnelle sans avoir pu avoir un mécanisme de protection du revenu, ce qu'on appelle un régime de retraite ou un régime de pension. Il y aurait beaucoup plus avantage — parce que c'est un peu ça que demande l'industrie du taxi — à protéger les revenus des gens qui œuvrent dans l'industrie du taxi en étant original et en ayant essayé d'amener des éléments de protection sociale pour les gens dans l'industrie du taxi, beaucoup plus que d'avoir cette espèce, comme je l'appelle, de chameau à trois pattes et six bosses qui...

Des voix: ...

M. Gauthrin: Non, non, mais c'est très sérieux. Ou quatre pattes ou trois bosses, si vous voulez. Six bosses.

Une voix: ...

M. Gauthrin: Oui, oui, je peux les compter, si vous voulez. Vous avez votre chameau. Il s'appelle, votre chameau, l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi. Ça, c'est le chameau, le chameau qui doit à la fois protéger...

Une voix: ...

M. Gauthrin: Non, non, mais c'est sérieux. Je rappelle les trois bosses du chameau qu'ils ont dessiné ici dans leur comité — je sais que j'ai deux minutes pour parler des trois bosses, mais je vais y arriver. Les trois bosses sont l'élément de vouloir protéger le public, à la fois de défendre les intérêts des titulaires chauffeurs de taxi qui ne sont pas propriétaires de taxi et aussi à la fois d'être en mesure de défendre les intérêts des propriétaires de flotte et les propriétaires de taxi. Vous ne pouvez pas — et vous le comprenez, M. le Président, ce n'est pas difficile — à la fois faire toutes ces fonctions dans le même organisme qui, de surcroît, si vous me permettez, est nommé par qui? Bien, par le gouvernement. Ce n'est même pas les gens qui les nomment ou qui nomment ces gens-là. Alors, vous voyez la situation dans laquelle on est.

J'implore le ministre de mettre un peu d'ordre dans son projet de loi, un peu d'ordre dans son projet de loi. Qu'il ne fasse pas deux choses à la fois ou trois choses à la fois. Qu'il sache qu'on peut très bien manger et qu'on mange à un moment, qu'on peut travailler et qu'on ne travaille pas en mangeant parce que ce n'est pas bon pour la digestion. Alors, à ce moment-là...

Une voix: ...

M. Gauthrin: Je comprends que le ministre de la Solidarité sociale a des problèmes, mais justement c'est parce qu'il travaille en mangeant qu'il a des ulcères d'estomac. Et ce n'est pas bon pour lui, à l'heure actuelle.

Mais je reviens, ici. Faisons un projet de loi dans lequel on a un organisme qui défende à la fois le public, protège le public, et un autre organisme qui soit en mesure de protéger les chauffeurs de taxi, et qu'on traite différemment les propriétaires de taxi. Parce que, en plus de ça, on met les patrons et les syndicats dans le même organisme. Ça n'a pas de bon sens. Et je comprends les ulcères d'estomac de mon collègue le député de Gouin.

● (minuit) ●

M. le Président, vous me dites que mon temps est terminé. Mais je vous dis: Renvoyons ce projet de loi, parce que l'industrie du taxi est importante et elle doit être protégée. Merci.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, merci. M. le député de Verdun. Ceci met fin à nos travaux pour ce soir. Considérant l'heure, j'ajourne au mercredi 29 novembre, à 10 heures.

(Fin de la séance à 0 h 1)

