



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de l'Assemblée

Le mardi 5 décembre 2000 — N° 147

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 5 décembre 2000

Table des matières

Présence de Sir Andrew Burns, haut-commissaire du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, et de M. Marcus Hope, consul général de Grande-Bretagne à Montréal	8413
Affaires courantes	8413
Présentation de projets de loi	8413
Projet de loi n° 173 — Loi sur la sécurité civile	8413
M. Serge Ménard	8413
Mise aux voix	8413
Consultation générale	8413
Dépôt de documents	8414
Réponse à une question inscrite au feuillet	8414
Dépôt de rapports de commissions	8414
Étude détaillée du projet de loi n° 148 — Loi modifiant la Loi sur le ministère de l'Environnement	8414
Dépôt de pétitions	8414
Offrir aux enfants handicapés de certaines régions les services spécialisés auxquels ils ont droit	8414
Questions et réponses orales	8414
Versement des ajustements salariaux aux employés des municipalités fusionnées	
Mme Monique Gagnon-Tremblay	8414
Mme Diane Lemieux	8415
Mme Monique Gagnon-Tremblay	8415
Mme Diane Lemieux	8415
Mme Monique Gagnon-Tremblay	8415
Document déposé	8415
Mme Diane Lemieux	8415
Effets des fusions municipales sur les relations et les conditions de travail	
M. André Tranchemontagne	8415
Mme Diane Lemieux	8416
M. André Tranchemontagne	8416
Mme Diane Lemieux	8416
M. Jacques Dupuis	8416
Mme Diane Lemieux	8416
Rencontre avec des représentants du milieu syndical concernant les fusions municipales	
M. François Ouimet	8416
Mme Louise Harel	8416
M. François Ouimet	8416
M. Lucien Bouchard	8417
M. François Ouimet	8417
M. Lucien Bouchard	8417
Qualité des soins offerts aux personnes âgées en centre d'hébergement	
Mme Nicole Loiselle	8417
Mme Pauline Marois	8417
Mme Nicole Loiselle	8418
Mme Pauline Marois	8418
Mme Nicole Loiselle	8418
Mme Pauline Marois	8419
M. Pierre Paradis	
Document déposé	8419
Mme Pauline Marois	8419
M. Roger Bertrand	8419
Mme Pauline Marois	8419

Table des matières (suite)

Services offerts aux enfants handicapés	
M. Mario Dumont	8419
Mme Pauline Marois	8420
M. Mario Dumont	8420
Mme Pauline Marois	8420
M. Mario Dumont	8420
Mme Nicole Léger	8420
M. David Whissell	8421
Mme Pauline Marois	8421
Décision de la Régie des marchés agricoles et alimentaires concernant les producteurs laitiers	
M. David Whissell	8421
M. Rémy Trudel	8421
M. David Whissell	8421
M. Rémy Trudel	8421
Service de transport adapté dans la région de Montréal	
M. Jean-Claude Gobé	8421
M. Guy Chevette	8422
M. Russell Williams	8422
M. Guy Chevette	8422
Budget discrétionnaire affecté au réseau routier local	
M. Yvan Bordeleau	8422
M. Guy Chevette	8422
M. Yvan Bordeleau	
Document déposé	8423
M. Guy Chevette	8423
Motions sans préavis	8423
Reconnaître l'apport des bénévoles à l'édification d'une société plus juste et solidaire	8423
M. André Boisclair	8423
M. Christos Sirros	8424
Mise aux voix	8425
Souligner l'excellence de Mme Christiane Germain, récipiendaire du prix Hotelier of the Year	8425
M. Maxime Arseneau	8425
M. Jean-Claude Gobé	8425
Mise aux voix	8426
Avis touchant les travaux des commissions	8426
Avis de sanction	8427
Affaires du jour	8427
Projet de loi n° 168 — Loi modifiant la Loi sur les conditions de travail et le régime de retraite des membres de l'Assemblée nationale	
Adoption du principe	8427
M. Jacques Brassard	8427
M. Jacques Chagnon	8430
M. Mario Dumont	8431
M. François Gendron	8432
M. Jean-Claude Gobé	8436
Mise aux voix	8438
Renvoi à la commission des institutions	8438

Table des matières (suite)

Projet de loi n° 163 — Loi concernant les services de transport par taxi	
Reprise du débat sur l'adoption du principe	8438
M. Geoffrey Kelley	8438
M. Jean-Claude Gobe	8442
Mme Monique Gagnon-Tremblay	8445
M. Jean-Marc Fournier	8448
Motion de report	8451
M. André Boisclair	8451
M. Jacques Dupuis	8454
M. Guy Chevrette	8457
M. Bernard Brodeur	8459
M. André Pelletier	8465
M. Marc Boulianne	8467
M. Henri-François Gautrin	8468
Mise aux voix	8469
Reprise du débat sur l'adoption du principe	8470
M. Yvon Marcoux	8470
M. Russell Copeman	8473
M. Serge Deslières	8475
Mme Line Beauchamp	8477
M. Lawrence S. Bergman	8480
M. François Ouimet	8482
Motion d'ajournement du débat	8484
M. François Ouimet	8484
M. Guy Chevrette	8485
M. Bernard Brodeur	8486
M. François Ouimet (réplique)	8488
Mise aux voix	8489
Reprise du débat sur l'adoption du principe	8489
M. Guy Chevrette (réplique)	8489
Vote reporté	8490
Projet de loi n° 164 — Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport	
Prise en considération du rapport de la commission qui en a fait l'étude détaillée	8491
M. Bernard Brodeur	8491
M. Guy Chevrette	8493
Mme Fatima Houda-Pepin	8494
Ajournement	8495

Le mardi 5 décembre 2000

(Dix heures quatre minutes)

Le Président: À l'ordre. Mmes, MM, les députés!
Nous allons nous recueillir un moment.
Bien. Veuillez vous asseoir.

**Présence de Sir Andrew Burns, haut-commissaire
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et
d'Irlande du Nord, et de M. Marcus Hope,
consul général de Grande-Bretagne à Montréal**

Alors, outre les enfants, que nous saluons, j'ai le plaisir également de souligner la présence dans nos tribunes du haut-commissaire du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Son Excellence Sir Andrew Burns. Alors, Sir Andrew est accompagné de son épouse et du consul général de Grande-Bretagne à Montréal, M. Marcus Hope.

Affaires courantes

Nous abordons les affaires courantes.
Il n'y a pas de déclarations ministérielles aujourd'hui.

Présentation de projets de loi

À la présentation de projets de loi, M. le leader du gouvernement.

M. Brassard: Je vous réfère, M. le Président, à l'article c du feuilleton.

Projet de loi n° 173

Le Président: Alors, en rapport avec cet article, M. le ministre de la Sécurité publique présente le projet de loi n° 173, Loi sur la sécurité civile. M. le ministre.

M. Serge Ménard

M. Ménard: Merci, M. le Président. Alors, ce projet de loi a pour objet la protection des personnes et des biens contre les sinistres et d'autres événements de même nature. À cette fin, il encadre l'organisation de la sécurité civile dans ses principales dimensions que sont la prévention, la préparation des interventions, les interventions lors de tels événements, réels ou imminents, et le rétablissement de la situation. Ainsi, le projet de loi prévoit pour les citoyens des obligations générales de prudence et de prévoyance et, pour les personnes dont les activités ou les biens présentent un risque de sinistre, des obligations de déclaration de ce risque et de mise en place de mesures de protection.

Au chapitre des responsabilités municipales, le projet de loi propose la réalisation d'un exercice de planification à l'échelle régionale visant à recenser les risques de sinistre et les ressources disponibles, à évaluer la vulnérabilité des communautés, à déterminer des objectifs de protection et les actions requises pour

les atteindre. Il prévoit aussi la possibilité pour une municipalité locale de déclarer, en cas de sinistre et à certaines conditions, un état d'urgence local conférant à elle-même, à son maire ou à une autre personne habilitée à cette fin certains pouvoirs destinés essentiellement à assurer la protection de la vie, de la santé ou de l'intégrité des personnes. Sont aussi précisées les responsabilités des ministères et organismes gouvernementaux qui apportent leur concours en matière de sécurité civile.

Par ailleurs, le ministre de la Sécurité publique se voit confier un rôle d'orientation et d'encadrement en ce domaine. Il se voit aussi charger de l'élaboration et de la mise à jour d'un plan national de sécurité civile destiné, entre autres, à soutenir les actions des autres intervenants et à assurer leur concertation. Le projet de loi prévoit aussi que le gouvernement pourra, en cas de sinistre, déclarer l'état d'urgence national sur tout ou partie du territoire du Québec afin d'assurer la protection de la vie, de la santé ou de l'intégrité des personnes. En outre, il lui donne le pouvoir de fixer des normes en matière de sécurité civile et celui de verser une assistance financière soit pour favoriser la réalisation d'activités de prévention, soit pour compenser les dépenses engagées à l'occasion d'un sinistre ou d'un autre événement qui menace la sécurité civile, soit pour favoriser la remise en état après de tels événements.

Le Président: Très bien. Est-ce que l'Assemblée accepte d'être saisie du projet de loi? M. le leader de l'opposition officielle.

M. Paradis: Oui. Simplement une précision: Est-ce qu'il est de l'intention du gouvernement de tenir des consultations générales quant à ce projet de loi?

Mise aux voix

Le Président: Alors, est-ce que d'abord l'Assemblée accepte d'être saisie du projet de loi? Oui. Alors, M. le leader du gouvernement, maintenant.

Consultation générale

M. Brassard: M. le Président, demande aussitôt faite, demande satisfaite.

Conformément à l'article 235 du règlement de l'Assemblée nationale, je présente la motion suivante:

«Que la commission des institutions procède à des consultations générales sur le projet de loi n° 173, Loi sur la sécurité civile, et ce, à compter du 13 février 2001:

● (10 h 10) ●

«Que les mémoires soient reçus au Secrétariat des commissions au plus tard le 1er février 2001: et

«Que le ministre de la Sécurité publique soit membre de ladite commission pour la durée de ce mandat.»

Le Président: Est-ce que cette motion est adoptée? Elle est adoptée.

Dépôt de documents

Au dépôt de documents, M. le leader du gouvernement, également.

Réponse à une question inscrite au feuilleton

M. Brassard: Alors, je voudrais déposer la réponse à la question n° 31 inscrite au feuilleton du 19 octobre 2000 par le député de Nelligan.

Le Président: Alors, la réponse est déposée.

Dépôt de rapports de commissions

Au dépôt de rapports de commissions, M. le président de la commission des transports et de l'environnement et député de Bellechasse.

Étude détaillée du projet de loi n° 148

M. Lachance: Merci, M. le Président. J'ai l'honneur de déposer le rapport de la commission des transports et de l'environnement qui a siégé le 1er décembre 2000 afin de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 148, Loi modifiant la Loi sur le ministère de l'Environnement. La commission a adopté le projet de loi sans amendement.

Le Président: Alors, le rapport de la commission est déposé.

Dépôt de pétitions

Au dépôt de pétitions, M. le député de Rivière-du-Loup.

M. Dumont: Oui, merci, M. le Président. Je demande le consentement, d'abord, pour déposer la pétition.

Le Président: Alors, il y a consentement.

Offrir aux enfants handicapés de certaines régions les services spécialisés auxquels ils ont droit

M. Dumont: Alors, je dépose l'extrait d'une pétition adressée à l'Assemblée nationale du Québec concernant les enfants handicapés en attente de services, par 11 349 pétitionnaires, citoyens et citoyennes de la région de Québec, du Lac-Saint-Jean, de Lanaudière, des Laurentides, du Bas-Saint-Laurent, de Chaudière-Appalaches et de Charlevoix.

«Les faits invoqués sont les suivants:

«Considérant que nous dénonçons le problème d'accès aux services de la santé et réclamons des ajouts de budgets rapidement afin d'offrir aux enfants handicapés les services auxquels ils ont droit et qui sont nécessaires à leur intégration sociale, sinon des situations inacceptables se multiplieront;

«Considérant que des enfants sont inscrits sur de longues listes d'attente, et ce, afin de pouvoir consulter des spécialistes pour recevoir un diagnostic — on parle souvent de plus d'une année;

«Considérant que des enfants dont le diagnostic de dysphasie est posé attendent de deux à quatre ans avant d'avoir accès à des services de réadaptation en raison des listes d'attente trop longues; leur entrée scolaire ainsi que les services auxquels ils ont droit en sont largement compromis, et ceci pourrait être évité si des services de soins étaient accessibles dès que le problème est identifié;

«Considérant que des enfants attendent entre un et deux ans avant d'avoir accès à un service de garde adéquat selon leur état, et aucun service d'accompagnement n'est disponible, et les ressources sont manquantes;

«Considérant que des enfants dysphasiques n'ont pas droit aux classes de langage, pour des raisons de manque de budget de la part des commissions scolaires, et pourtant, selon la Loi sur l'instruction publique, ces enfants ont droit à ce service;

«Considérant que l'intégration des enfants handicapés dans le réseau scolaire est inadéquate à plusieurs niveaux;

«L'intervention réclamée se résume ainsi:

«Nous, soussignés, citoyens et citoyennes des différentes régions désignées précédemment, demandons à l'Assemblée nationale d'investir immédiatement dans les services de santé, par exemple les services de réadaptation, dans les services de garde, ainsi que de voir à l'amélioration des services au sein des commissions scolaires.»

Je certifie que la pétition est conforme à l'original.

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

Questions et réponses orales

Ça nous amène immédiatement aujourd'hui à la période de questions et de réponses orales. Mme la députée de Saint-François, première question principale.

Versement des ajustements salariaux aux employés des municipalités fusionnées

Mme Monique Gagnon-Tremblay

Mme Gagnon-Tremblay: Merci. Alors, M. le Président, depuis des semaines, l'opposition libérale clame haut et fort que ce sont les femmes qui vont devoir payer le prix des fusions forcées des municipalités, en retardant l'échéance du 21 novembre 2001, ce qu'a toujours nié le gouvernement.

Or, M. le Président, dans une lettre de la Fédération des femmes du Québec adressée à la ministre, sa présidente, Françoise David, donne raison à l'opposition et trouve injuste que les femmes doivent attendre au moins jusqu'en 2005 pour recevoir les ajustements salariaux alors que c'est maintenant qu'elles ont besoin d'argent.

La ministre peut-elle nous dire ce qu'elle entend faire pour éviter que les femmes fassent les frais des fusions forcées?

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

Mme Diane Lemieux

Mme Lemieux: Alors, merci, M. le Président. La semaine dernière, à l'occasion de la commission parlementaire sur le projet de loi n° 170, la CSN, qui est une organisation syndicale extrêmement organisée et vigilante par rapport à l'équité salariale, a convenu que nous avons raison de prévoir une démarche qui éviterait que les droits qui sont prévus à l'équité salariale, au terme du processus de l'équité salariale, ne soient pas lésés parce qu'il y aurait une confrontation entre la réorganisation municipale et la démarche d'équité salariale — alors là je cherche l'extrait dans mes documents. Mais ça a été très intéressant comme échange, parce que la CSN a tout à fait convenu que nous avons raison, que c'était raisonnable et responsable de prévoir une mécanique un peu différente ou, enfin, qui se décale un peu dans le temps, dans le cas des municipalités, quant à leurs obligations au sujet de l'équité salariale.

La CSN nous a aussi fait un certain nombre de suggestions plus pratiques, plus techniques que je vais examiner. Mais nous avons convenu que la méthode que nous proposons, que les changements que nous proposons à la loi n° 170 quant à l'équité salariale dans les municipalités regroupées étaient corrects et adéquats. Et, je le répète, à terme, les correctifs salariaux seront rétroactifs au 21 novembre 2001 et les paiements seront faits au 21 novembre 2005.

Le Président: Mme la députée.

Mme Monique Gagnon-Tremblay

Mme Gagnon-Tremblay: M. le Président, comment la ministre peut-elle croire que les femmes n'en feront pas les frais, des fusions forcées? Et la ministre réalise-t-elle que la seule façon de ne pas pénaliser les femmes serait de retirer complètement les articles 176.27 et 176.28 introduits par l'article 102 du projet de loi et que les municipalités soient traitées de la même manière que toute entreprise privée qui fusionne avec une autre? La ministre entend-elle retirer cette référence à son projet de loi?

Des voix: Bravo!

Le Président: Mme la ministre.

Mme Diane Lemieux

Mme Lemieux: M. le Président, retirer ces dispositions qui prévoient que, dans le cas des municipalités qui sont regroupées, la démarche d'équité salariale commence au moment où les règles sont claires, retirer ces dispositions-là, c'est, au contraire, mettre en danger les efforts que doit donner la Loi sur l'équité salariale, y compris dans les municipalités. Alors, non, M. le Président, je ne vais pas les retirer, parce que, au contraire, on aurait pu mettre en péril les droits que les travailleuses doivent avoir en fonction de la démarche d'équité salariale prévue à la loi. Et c'est justement parce que j'y tiens que nous avons pris le problème de front et que nous avons envisagé des mesures permettant que les droits soient préservés. M. le Président.

Le Président: Mme la députée.

Mme Monique Gagnon-Tremblay

Mme Gagnon-Tremblay: M. le Président, la réponse de la ministre est inacceptable. Et comment peut-elle me donner une réponse, alors que justement, dans la lettre de la Fédération des femmes, on disait: «D'autant que l'on m'informe que les travaux avancent bien dans beaucoup de municipalités. Pourquoi ne pas régler en novembre 2001 les problèmes de classification des employées, et donc de redressement salarial, avant les fusions?»

Alors, M. le Président, vous me permettez de déposer la lettre, s'il vous plaît, de la Fédération des femmes du Québec. Et j'invite la ministre à prendre ses responsabilités et à retirer cet article dans son projet de loi.

Des voix: Bravo!

Document déposé

Le Président: Il y a consentement pour le dépôt de la lettre. Alors, très bien, Mme la ministre.

Mme Diane Lemieux

Mme Lemieux: M. le Président, je n'accepte pas cette affirmation à l'effet que je ne prends pas mes responsabilités. Au contraire, avoir ignoré les problèmes que posait la démarche d'équité salariale dans le cas de municipalités regroupées aurait été irresponsable. Et c'est parce que nous avons vu qu'il y avait des problèmes que nous avons apporté des solutions et que nous avons préservé les droits des travailleuses.

Le Président: M. le député de Mont-Royal, en question principale.

**Effets des fusions municipales
sur les relations et les conditions de travail**

M. André Tranchemontagne

M. Tranchemontagne: Merci, M. le Président. La ministre du Travail répète à qui veut l'entendre — et je vais la citer — qu'elle a donné des outils permettant notamment aux municipalités de passer à travers cette nouvelle réalité de relations de travail correctement. Pourtant, M. le Président, de l'avis de tous les experts en relations de travail, l'intégration des conventions collectives que propose le projet de loi sur les fusions forcées risque de plonger les nouvelles villes dans le chaos. «Dynamite», «cauchemar», «beau merdier», «machine à produire des imbroglios», voilà les termes que les experts utilisent quand il s'agit de qualifier ce projet de loi sur les fusions forcées.

Comment la ministre peut-elle prétendre réaliser les fusions forcées au bénéfice des citoyens alors que tous les experts s'entendent pour prédire un véritable chaos de relations de travail. M. le Président?

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

Mme Diane Lemieux

Mme Lemieux: M. le Président, je pense que ce qui risque le plus de provoquer un chaos, c'est le fait que l'opposition officielle continue de dire n'importe quoi et de véhiculer de l'information erronée sur les dispositions qui sont prévues à la loi n° 170. C'est ça qui va risquer de faire un chaos.

Ceci étant dit, M. le Président, c'est bien évident, et je l'ai dit à plusieurs reprises, qu'une réorganisation municipale est un projet extrêmement important pour le Québec et qu'il s'agit là d'une démarche exigeante pour tout le monde: pour les élus que nous sommes ici, à l'Assemblée nationale, pour les élus municipaux, pour les employés, et ça pose aussi des défis pour les citoyens.

● (10 h 20) ●

Nous avons prévu, je crois, ce qu'il faut pour que les choses puissent se passer correctement. Nous avons prévu des délais, par exemple, pour que la question des unités d'accréditation soit réglée dans un cadre qui est beaucoup plus raisonnable, évitant de perpétuer des procédures judiciaires. Nous avons prévu des paramètres, des balises dans la loi à plusieurs moments de l'ensemble de cette démarche. Alors, je pense que, des deux côtés, les instruments sont là pour que ça puisse se passer correctement.

Le Président: M. le député.

M. André Tranchemontagne

M. Tranchemontagne: Merci, M. le Président. En additionnelle. Qu'est-ce que la ministre répond à un spécialiste? On ne parlera pas des libéraux, on va parler d'un spécialiste, je vais parler du professeur Roger Martin, qui, pour votre information, est un expert en relations de travail aux Hautes Études commerciales. Et voici ce qu'il dit à propos des économies sur les conditions de travail et aussi sur les salaires. Voici ce qu'il dit: «Quelles économies fera-t-on avec les fusions? Peut-être ferons-nous des économies en réduisant le nombre de pots d'eau sur les tables de conseils municipaux, mais sûrement pas sur le plan des salaires.»

Qu'est-ce qu'elle répond au professeur Martin?

Le Président: Mme la ministre.

Mme Diane Lemieux

Mme Lemieux: M. le Président, cette réorganisation municipale, nous la ferons en préservant des équilibres. Autant l'opposition fait des propositions qui n'ont pour effet que de s'attaquer aux droits des employés... Parce qu'il y a aussi des employés qui sont en cause. Il faut penser aux hommes et aux femmes qui travaillent dans les municipalités qui seront regroupées, et qui ont des inquiétudes. Alors, il fallait aussi préserver des équilibres.

Je le répète, nous avons ce qu'il faut dans la loi. Il y a des messages clairs à l'effet, par exemple, que l'intégration des conventions collectives doit se faire à coût nul. Ça pose des exigences pour ceux qui auront à négocier du côté des employés, mais c'est des exigences

qui sont importantes aux yeux du gouvernement, et nous allons persister en ce sens.

Le Président: Alors, en question complémentaire, M. le député de Saint-Laurent.

M. Jacques Dupuis

M. Dupuis: En parlant d'équilibre, Mme la ministre, pourriez-vous nous dire quand, pour la dernière fois, il y a eu une grève des cols bleus à ville Saint-Laurent? Et je vous suggère de commencer votre réponse par «jamais».

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président: Mme la ministre.

Mme Diane Lemieux

Mme Lemieux: M. le Président, je ne vois pas du tout la pertinence de cette question.

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

Rencontre avec des représentants du milieu syndical concernant les fusions municipales

M. François Ouimet

M. Ouimet: M. le Président, au mois de juin dernier est intervenue une rencontre au sommet concernant les fusions forcées. Étaient présents le premier ministre du Québec, la ministre de la Métropole, la ministre du Travail, le président de la FTQ, M. Henri Massé, et M. Gilles Charland, alors au Syndicat canadien de la fonction publique. Une entente est intervenue entre le gouvernement et la FTQ sur les fusions forcées. La ministre du Travail semble avoir des blancs de mémoire à cet égard-là.

Ma question va donc directement au premier ministre du Québec: Le premier ministre du Québec peut-il fournir tous les détails entourant cette rencontre et nous dire pourquoi les intérêts des Montréalais ont été laissés de côté dans le cadre de cette rencontre?

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

Mme Louise Harel

Mme Harel: Alors, M. le Président, j'ai lu cette déclaration du député de Marquette dans le journal ce matin. Il la reprend ici, à l'Assemblée nationale, et c'est la première nouvelle que j'en ai.

Le Président: M. le député.

M. François Ouimet

M. Ouimet: M. le Président, la question s'adresse au premier ministre du Québec: Peut-il fournir les détails entourant cette rencontre? Lui, il était présent

avec M. Henri Massé et d'autres personnes. Il semble qu'il y ait plusieurs personnes qui ont des blancs de mémoire au sein de son Conseil des ministres. Peut-il nous dire qu'est-ce qui s'est passé?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lucien Bouchard

M. Bouchard: M. le Président, je n'ai pas de souvenir d'une rencontre au mois de juin...

Des voix: ...

M. Bouchard: Si vous me permettez, j'aimerais pouvoir répondre à la question. Je n'ai pas de souvenir précis, je relèverai mes agendas. Mais je rencontre beaucoup de monde, M. le Président. Je rencontre une grande quantité... Vous savez qu'une partie de ma fonction...

Des voix: ...

Le Président: M. le premier ministre.

M. Bouchard: M. le Président, vous savez qu'une partie de nos fonctions — la mienne incluse — c'est de rencontrer d'innombrables groupes et personnes. Donc, j'ai rencontré tous les intervenants, à peu près, dans ce dossier de la réforme municipale en particulier. J'ai rencontré les maires de banlieue de l'île de Montréal, j'ai rencontré, enfin, c'est évident, beaucoup de monde. Je me souviens d'avoir eu plus spécifiquement une rencontre récemment, il y a quelques semaines, avec M. Massé, mais je rencontre tous les syndicats, enfin je rencontre tout le monde, les patrons, et il a été question de la loi n° 124.

Mais, si vous examiné le projet de loi n° 170, M. le Président, vous verrez que le principe fondamental, lorsqu'il y aura... S'il faut aller devant un arbitre médiateur pour trancher un contentieux qui naîtrait à l'occasion du processus d'intégration à des conventions collectives, il est prévu une balise, un plafond inexorable au-delà duquel ne peut aller l'arbitre médiateur. Il ne faut pas que l'intégration donne lieu, que ce soit dans des négociations par le comité transitoire ou par l'arbitre qui interviendrait par la suite, à des coûts supplémentaires, justement pour protéger le public. Et nous l'avons précisé encore plus dans le projet de loi n° 170, où c'est dit très clairement, d'une façon qui ne peut pas permettre le doute.

Alors, je ne vois pas où on peut prétendre que nous avons laissé tomber les intérêts publics. Au contraire, nous avons voulu le protéger par une disposition expresse pour faire en sorte que les dépenses au titre des salaires et de rémunérations du personnel ne puissent pas être accrues à la faveur d'une intervention d'un arbitre médiateur à l'occasion de l'intégration des conventions.

Le Président: M. le député.

M. François Ouimet

M. Ouimet: M. le Président, le premier ministre est-il en train de nous dire que le deal qu'il a fait avec

M. Henri Massé de la FTQ était bon pour les citoyens de Montréal?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lucien Bouchard

M. Bouchard: N'importe qui qui a entendu ma réponse sait qu'il n'y a pas eu de deal, au contraire. Nous avons précisé très clairement ce qu'il en était et c'est dans le but de faire en sorte que l'intérêt public soit protégé, qu'il n'y ait pas de doute sur le fait que l'arbitre médiateur qui interviendra, le cas échéant, ne puisse par sa sentence arbitrale en aucun cas provoquer des coûts additionnels dans la main-d'oeuvre.

Le Président: En question principale, Mme la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne.

Qualité des soins offerts aux personnes âgées en centre d'hébergement

Mme Nicole Loiselle

Mme Loiselle: Merci, M. le Président. La semaine dernière, quand l'opposition officielle questionnait la ministre de la Santé sur les conditions de vie déplorables que subissent les personnes âgées en centre d'hébergement public, la ministre de la Santé a accusé à plusieurs reprises l'opposition officielle de faire de la démagogie, de dire des faussetés.

Pourtant, M. le Président, nous n'avons que rapporté les faits contenus dans un rapport produit en mars 2000 par les intervenants et les membres du Regroupement des centres de soins de longue durée de la région de Montréal et qui porte justement sur les impacts des services non rendus aux personnes âgées hébergées au Québec.

M. le Président, rappelez-vous bien que c'est cette même ministre qui, il y a à peine quelques mois, m'a servi le même scénario de la fausse indignation en ce qui concerne le médicament Aredia. Il faut donc croire que la vérité fait mal à cette ministre.

La ministre est-elle au courant que des pratiques très particulières se sont installées de façon insidieuse dans les centres d'hébergement publics faute de fonds, faute de ressources, à savoir, M. le Président: commencer à coucher les personnes âgées à 19 heures pour la nuit; profiter du fait qu'un résident soit sur la toilette pour le laver — rien de plus indécent: mélanger les aliments, le potage et la purée ensemble pour gaver les personnes âgées; laisser un résident au fauteuil gériatrique pour la sieste plutôt que de le mettre au lit; visiter ceux qui sont attachés à leur lit moins souvent qu'édicte par les normes de sécurité?

Est-ce que la ministre de la Santé, ce matin, continue de nier ces réalités, continue, M. le Président, de nier ces vérités?

● (10 h 30) ●

Le Président: Mme la ministre d'État à la Santé et aux Services sociaux.

Mme Pauline Marois

Mme Marois: Alors, M. le Président, je vais revenir sur quelques affirmations que la députée de

Saint-Henri—Sainte-Anne fait ce matin. Elle revient d'abord sur ce dossier de l'Aredia. J'avais dit que c'était interdit de charger des frais aux patients. Ça l'était. Il y a des gens qui l'ont fait, nous avons corrigé la situation, reprécisé la directive pour nous assurer que jamais une telle situation ne puisse se reproduire, M. le Président. Je présume que les responsables, dans les hôpitaux ou ailleurs, respectent les directives et je crois que cela va de soi. Une fois que, cependant, des cas nous sont signalés, nous intervenons et nous corrigeons la situation, ce que j'ai fait en reprécisant la directive.

Deuxièmement, c'est vrai qu'il y a des situations difficiles dans nos centres d'hébergement et de soins de longue durée. Je ne l'ai pas nié, je le répète à coeur de jour. C'est tellement vrai, M. le Président, que, depuis quelques mois, j'ai procédé à l'évaluation des besoins dans les établissements pour être capable d'y réinvestir des sommes relativement importantes nous permettant de corriger les situations les plus difficiles.

Qu'il y ait ici et là un cas ou l'autre qui demeure inacceptable, où on traite incorrectement certaines personnes âgées, je vous dis: Cela ne traduit pas — et c'est quand la députée de Sainte-Anne se met à utiliser ce langage... — ce qui se passe de façon générale dans l'ensemble de nos établissements de soins de longue durée pour les personnes âgées. Quand la députée de Sainte-Anne laisse entendre que nous traiterions incorrectement les personnes qui s'y trouvent, c'est faux, M. le Président. On fait tout ce qu'il faut faire pour accorder le soutien, offrir les services de qualité auprès de ces personnes.

Il y a des difficultés. Ce n'est pas parfait. Ça fait 10 fois que je le dis. Je peux le répéter 100 fois s'il le faut, mais le dire est une chose, tenter de corriger la situation en est une autre, et c'est ce que je fais, M. le Président.

Le Président: Mme la députée.

Mme Nicole Loiselle

Mme Loiselle: M. le Président, est-ce que la ministre de la Santé réalise que, par son irresponsabilité et par le fait qu'elle nie délibérément les vérités, des vérités que des personnes âgées sont en train de croupir dans les centres de soins de longue durée, qu'il y a des personnes âgées vulnérables et malades qui sont laissées à elles-mêmes dans les centres de soins de longue durée...

M. le Président, tout ce que j'ai dit dans cette Chambre, depuis la semaine dernière, c'est écrit noir sur blanc, chaque cas que j'ai décrit est décrit noir sur blanc dans ce document, document non produit par l'opposition officielle, mais document produit par les intervenants, par les gens des réseaux, parce qu'ils ne sont plus capables de vivre la culpabilité et l'inaction de ce gouvernement envers les personnes âgées malades et vulnérables du Québec dans les centres de soins de longue durée.

Des voix: Bravo!

Le Président: Mme la ministre.

Mme Pauline Marois

Mme Marois: La députée retombe dans ses travers habituels, elle généralise les situations et fait de la démagogie sur le dos des personnes âgées. M. le Président, et ça n'a aucun sens. Ça n'a aucun sens. Il y a des dizaines de milliers de personnes âgées qui sont actuellement prises en charge dans nos centres d'hébergement et de soins de longue durée, qui y reçoivent des soins d'une très grande qualité, par un personnel remarquablement compétent et très généreux.

Ça ne veut pas dire que tout est parfait partout. Ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas des situations sans doute inadmissibles, et nous essayons de les corriger, nous travaillons à le faire. Mais elle ne peut pas affirmer, comme elle semble le dire, en ayant, à mon point de vue, à cet égard une attitude complètement inacceptable en termes de démagogie, que c'est la situation de l'ensemble des nos centres d'hébergement et de soins de longue durée. Ce n'est pas le cas, M. le Président.

Il y a des situations difficiles, nous sommes à les corriger. Nous allons injecter des sommes assez importantes, dans les jours qui viennent, dans ces établissements en particulier, mais qu'on arrête de faire croire aux gens que c'est la situation difficile, pénible qui se vit dans l'ensemble de nos centres d'hébergement. Oui, il y a des situations à corriger, je l'ai admis. Je le dis et le redis depuis des mois ici, M. le Président.

Le Président: Mme la députée.

Mme Nicole Loiselle

Mme Loiselle: M. le Président, est-ce qu'on peut avoir un moment de vérité dans cette Chambre? Est-ce que la ministre de la Santé réalise que c'est justement ce personnel professionnel, mais écoeuré de vivre — je reprends les mots de la ministre — personnel écoeuré de subir l'inaction de ce gouvernement... Tout ce que j'ai dit, chaque mot, chaque phrase que j'ai dit dans cette Chambre depuis la semaine dernière, c'est écrit noir sur blanc dans ce document produit par le personnel...

Le Président: Je voudrais vous rappeler, Mme la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne, que je veux bien être assez large sur les possibilités de questionner, mais il faudrait que ça soit une question et non pas une réplique. Là, vous êtes en question complémentaire, c'est une question directe. Et je pense que là je vous demande de poser votre question sans autre commentaire quelconque.

Mme Loiselle: M. le Président, la ministre de la Santé réalise-t-elle que chaque mot que j'ai dit dans cette Chambre a été écrit par les intervenants qui travaillent auprès des personnes âgées en centre de soins de longue durée? Et, si la ministre de la Santé continue de nier ces faits, M. le Président, elle ne mérite pas d'être la ministre de la Santé du Québec.

Des voix: Bravo!

Le Président: Mme la ministre.

Mme Pauline Marois

Mme Marois: Alors, merci, M. le Président. Je n'ai pas pris connaissance de ce document. Je vais le faire, bien sûr, j'imagine que notre collègue le déposera. Cependant, j'ai déjà eu connaissance aussi d'un certain nombre de documents où on identifiait un certain nombre de situations fictives pour être capable de faire des démonstrations.

Alors, je vais voir le document. Je pourrai éventuellement le commenter. Mais je n'accepte pas, je n'accepte pas, et je vais le redire une autre fois. M. le Président, je n'accepte pas l'attitude de la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne qui dévalorise ce qui se fait dans nos centres d'hébergement et de soins de longue durée, où nous traitons convenablement, avec compétence, sérieusement, avec générosité, les personnes qui s'y trouvent et qui ont réponse à leurs besoins de base.

Est-ce que c'est parfait partout? Non. Est-ce qu'il y a des problèmes dans certains centres? Oui. Est-ce que nous allons les corriger? Oui, M. le Président. Nous allons réinvestir des sommes considérables dans ces centres en particulier, mais aussi dans l'aide aux personnes âgées à domicile et dans leur autre milieu de vie.

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

M. Paradis: Oui. Simplement. M. le Président, pour répondre à l'invitation de la ministre, consentement pour déposer le document auquel a fait référence la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne, en insistant sur le fait que le document...

Des voix: ...

Le Président: Si vous voulez faire cela, M. le leader de l'opposition officielle, vous pouvez poser une question complémentaire. Je préférerais, plutôt que de contrevenir au règlement.

M. Pierre Paradis**Document déposé**

M. Paradis: Est-ce que la ministre, qui a déjà le document en sa possession au ministère et dont elle n'a pas pris connaissance, peut assurer l'Assemblée nationale qu'elle va prendre connaissance d'un document qui est déposé à l'Assemblée nationale?

Le Président: Mme la ministre.

Mme Pauline Marois

Mme Marois: Bien sûr que je vais en prendre connaissance, j'ai déjà répondu cela. M. le Président. Le leader de l'opposition n'écoutait sans doute pas mes réponses.

Le Président: En question principale?

M. Bertrand (Portneuf): En complémentaire, s'il vous plaît.

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

M. Roger Bertrand

M. Bertrand (Portneuf): Oui, M. le Président. Est-ce que je comprends que la ministre, devant le discrédit systématique et injuste que pratiquent les porte-parole de l'opposition officielle à l'égard des services de santé et des services sociaux et aussi des personnes qui les dispensent, jusqu'à risquer la perte d'un système de solidarité sociale aussi fantastique que celui que nous avons, est-ce que la ministre n'estime pas justifié de dénoncer avec encore plus de vigueur l'attitude destructrice, injuste, irresponsable et électoraliste de l'opposition officielle?

Des voix: Bravo!

Le Président: Mme la ministre.

Mme Pauline Marois

Mme Marois: Alors, venant d'une personne comme le député...

Des voix: ...

Le Président: Bien. Maintenant, peut-on permettre à la ministre de répondre à la question? Bien. Mme la ministre.

● (10 h 40) ●

Mme Marois: Alors, merci, M. le Président. Cette question et ces propos venant du député de Portneuf ont sûrement un poids particulièrement important, puisqu'il a lui-même été responsable de l'ensemble du réseau de la santé et des services sociaux de la région de Québec. Et, lui, quand il se lève, il sait de quoi il parle, M. le Président!

Des voix: Bravo! Bravo!

Le Président: M. le député de Rivière-du-Loup, en question principale.

Services offerts aux enfants handicapés**M. Mario Dumont**

M. Dumont: Oui, merci, M. le Président. Les cris d'alarme des parents qui ont dans leur famille des enfants handicapés fusent de partout, particulièrement au cours des derniers mois et des dernières semaines. Aujourd'hui, j'avais l'occasion de déposer une pétition où des parents, en matière de services de garde, en matière de services de santé, en matière de non-disponibilité des services... Parce que, moi, je m'excuse, quand il y a deux ans de délai d'attente pour avoir un service, ce n'est pas un délai d'attente, c'est la non-disponibilité du service.

Plus récemment, on apprenait, la semaine passée, que des parents d'enfants autistes poursuivent le gouvernement. Alors, les parents d'enfants autistes en sont rendus à prendre une poursuite contre le gouvernement pour être entendus. Les CLSC, il y a deux semaines, l'Association des CLSC avouait être incapable, avec les ressources actuelles, d'offrir tous les

services d'orthophonie qui sont nécessaires, reconnaissait que des centres de la petite enfance sont forcés d'écarter des enfants, faute de ressources, et, eux, les CLSC, ils n'étaient pas capables de s'en occuper.

Une semaine avant, c'était le journal *La Presse* qui disait: «Les parents d'enfants handicapés sont à bout de souffle». Puis il y a une phrase assez intéressante de la journaliste, après avoir questionné tout le monde: «Avoir un enfant handicapé, c'est un désastre pour les familles pauvres, soulignent les organismes communautaires. Les parents ne peuvent pas avoir de répit. Quant aux familles de la classe moyenne, elles se ruinent.»

Puis, en fin de semaine, c'était l'Association pour la déficience intellectuelle qui demandait encore au gouvernement de l'aide, hein. C'est ce que les parents réclament du gouvernement, une écoute, de l'aide, des réponses.

Alors, ma question à la ministre, elle va être très simple: Est-ce que la ministre de la Santé et des Services sociaux, responsable en même temps de la Famille et de l'Enfance, entend le cri d'alarme des parents, cri d'alarme qui est fait, dans le fond, au nom des enfants du Québec? Et je sais qu'après la période de questions elle aura l'occasion d'annoncer des réinvestissements budgétaires. Est-ce qu'elle a l'intention de régler ces problèmes-là une fois pour toutes?

Le Président: Mme la ministre d'État à la Santé et aux Services sociaux.

Mme Pauline Marois

Mme Marois: Alors, merci, M. le Président. Je pense qu'on peut fort bien comprendre la situation d'un parent qui a un enfant handicapé dont il doit s'occuper, probablement l'une des terribles épreuves que peut vivre une famille à cet égard. Et ça demande autant, d'une part, de la compassion bien sûr, mais, au quotidien aussi des interventions et des investissements personnels, en plus de financiers, mais surtout, d'abord et avant tout, de ces investissements personnels auxquels contribuent les parents du Québec.

Nous avons, cette année, réinvesti des sommes assez importantes pour aider les enfants en difficulté, autant en santé mentale que du côté des déficiences physiques. Dans les faits, j'annoncerai d'ici quelques heures des réinvestissements qui concerneront entre autres les enfants ayant des problèmes d'autisme, ayant des problèmes et des troubles de langage et d'audition, de telle sorte qu'on puisse venir à bout de cette fameuse liste d'attente, qui est particulièrement difficile à accepter — je suis d'accord avec le député — quand ça concerne des enfants. Parce qu'on sait que plus on intervient tôt, plus on a des chances de permettre à ces enfants d'être autonomes.

Le Président: M. le député.

M. Mario Dumont

M. Dumont: Oui. Est-ce que la ministre peut enfin répondre à la question que tous les parents se posent? Est-ce qu'elle a l'intention d'établir un délai d'attente maximum? Est-ce qu'elle a l'intention de fixer

pour le Québec un standard maximum en haut duquel on ne se rendra pas en termes de délai d'attente pour des enfants pour qui les services sont absolument nécessaires pour faire de la prévention qui va être utile pour le reste de leur qualité de vie, pour le reste de leurs jours? Est-ce que, pour elle, là, il y a une limite de délai d'attente? Présentement, on a du 18, du 24 puis du 30 mois; c'est de la non-disponibilité de services. Est-ce qu'elle peut nous annoncer qu'elle va rétablir des délais d'attente respectueux des gens?

Le Président: Mme la ministre.

Mme Pauline Marois

Mme Marois: Alors, M. le Président, une première chose. Vous savez que j'ai travaillé depuis quelque temps sur les délais d'attente dans certains problèmes de santé physique. On pense entre autres à la cardiologie, on pense entre autres bien sûr à l'oncologie, aux cas de cancer. Et nous arrivons actuellement avec des procédures et des normes qui nous permettent de respecter, qui nous permettront de respecter ces délais d'attente. Je pense que c'est intéressant, ce que soulève le député de Rivière-du-Loup, à savoir que nous pourrions évaluer, dans des cas précis, jusqu'à quel moment on peut accepter qu'un jeune soit sur une liste d'attente. Et je reconnais que cette proposition va dans la ligne de ce que je compte faire dans les prochains mois, M. le Président.

Le Président: M. le député.

M. Mario Dumont

M. Dumont: J'entends ça comme un engagement. Pour le reste, est-ce que la ministre, dans le cas des services de garde, a l'intention d'adapter la politique des services de garde qui existent pour le cas des parents qui, sous un diagnostic médical reconnu, ne peuvent pas utiliser les services de garde tels qu'ils existent, pour permettre que ces parents-là ne soient pas les abandonnés du système?

Le Président: Mme la ministre déléguée à la Famille et à l'Enfance.

Mme Nicole Léger

Mme Léger: Je suis heureuse d'apprendre aujourd'hui qu'enfin le député de Rivière-du-Loup est favorable aux garderies à 5 \$, d'une part, parce qu'il a toujours dénoncé les garderies à 5 \$, il a toujours voulu abolir les garderies à 5 \$.

M. le Président, je suis très sensible à la situation des enfants handicapés et je comprends aussi le souci quotidien des familles et des parents à vouloir une meilleure qualité de vie pour leurs enfants et pour eux. Le mandat des centres à la petite enfance est premièrement d'abord de favoriser cette intégration-là des enfants handicapés dans nos centres à la petite enfance et aussi de faciliter cette socialisation.

Maintenant, nous avons des mesures bien précises pour aider les parents qui ont des enfants

handicapés. D'abord, il y a l'allocation familiale pour enfant handicapé, d'une part. Et, dans les centres à la petite enfance, nous allouons, nous octroyons des subventions, dont 2 000 \$ pour la gestion, les équipements et l'aménagement de la garderie en fonction des enfants handicapés, d'une part, et 21 \$ par jour pour les frais supplémentaires reliés au fonctionnement et à l'intégration des enfants handicapés, M. le Président.

Alors, quand l'intégration est impossible, quand l'enfant est lourdement handicapé, alors là il faut bien identifier les besoins spécifiques, regarder la situation d'une façon bien ciblée et trouver des solutions avec l'ensemble du réseau communautaire, santé, services sociaux et scolaire pour y trouver l'intégration le plus possible, si c'est le cas, et selon nos ressources collectives. Le gouvernement, M. le Président, a à coeur les familles et les enfants du Québec.

Le Président: En question complémentaire, M. le député d'Argenteuil.

M. David Whissell

M. Whissell: Je voudrais revenir à la ministre de la Santé, M. le Président. Dans les Laurentides, les listes d'attente sont toujours, encore, jusqu'à trois ans. Est-ce que nous devrions croire la ministre qui nous disait, le 10 juin 1999: Il y a effectivement des listes d'attente qui n'apparaissent pas acceptables, il faut trouver des solutions: qui nous disait, le 21 mars 2000: Je suis à travailler actuellement au partage des différentes ressources, les ressources allouées seront proportionnelles aux besoins: qui nous disait, le 12 avril 2000: Je suis à finaliser le travail avec mes collaborateurs, et les sommes seront disponibles pour investissement: qui nous disait, le 15 novembre, il y a à peine 10 jours: Nous pourrions dégager des ressources, je suis désolée, c'est très malheureux? Alors, M. le Président, pourquoi devrions-nous croire la ministre aujourd'hui?

Le Président: Mme la ministre d'État à la Santé et aux Services sociaux.

Mme Pauline Marois

Mme Marois: Le député de Gatineau en a oublié un bout, M. le Président: il a oublié qu'on avait investi des sommes considérables en réadaptation physique...

Une voix: Le député d'Argenteuil.

Mme Marois: ... — le député d'Argenteuil, pardon — nous avons procédé à des réinvestissements en réadaptation physique, M. le Président, nous avons procédé à des réinvestissements majeurs du côté des implants cochléaires, qui concernent aussi la réadaptation physique de certains enfants. Et j'annoncerai, dans quelques heures, d'autres sommes qui seront réinvesties au niveau de la réadaptation pour les enfants qui ont des difficultés au niveau du langage, M. le Président.

Le Président: En question principale, M. le député d'Argenteuil.

Décision de la Régie des marchés agricoles et alimentaires concernant les producteurs laitiers

M. David Whissell

M. Whissell: En question principale, M. le Président. Les représentants de l'UPA et des différentes fédérations de producteurs agricoles sont présentement à Québec pour leur congrès annuel. La principale fédération de producteurs, soit celle du lait, a déposé une demande au ministre de l'Agriculture: depuis maintenant trois mois, elle lui demande de revoir la décision de la Régie des marchés agricoles, qui peut être modifiée par la volonté du gouvernement. Alors, M. le Président, est-ce que le ministre a l'intention d'agir dans ce dossier?

● (10 h 50) ●

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

M. Rémy Trudel

M. Trudel: M. le Président, cette question nous occupe depuis le mois de mai 1999. Nous sommes à examiner cette question et nous avons l'intention de continuer à travailler pour répondre aux exigences du commerce international et nous conformer à la décision de l'OMC.

Le Président: M. le député.

M. David Whissell

M. Whissell: M. le Président, je pense que le ministre n'a pas saisi mes propos. Est-ce qu'il a l'intention de modifier la décision de la Régie des marchés agricoles? Et est-ce que, demain, il va proposer au Conseil des ministres de modifier cette décision?

Le Président: M. le ministre.

M. Rémy Trudel

M. Trudel: M. le Président, j'ai très bien compris la question. Ils ne peuvent pas être au Conseil des ministres, ils ont perdu les élections. Alors, quand on discute au Conseil des ministres, ces discussions sont confidentielles, et le ministre de l'Agriculture va s'occuper de ses responsabilités au Conseil des ministres.

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

Service de transport adapté dans la région de Montréal

M. Jean-Claude Gobé

M. Gobé: Oui, M. le Président. Ma question est pour le ministre des Transports et je vois qu'il s'est absenté. Est-ce qu'on pourrait lui demander de venir...

M. le Président, dans la région de Montréal, se déplacer, pour les personnes handicapées, est devenu un

véritable cauchemar. Les services de transport adapté ne suffisent plus. Quarante-deux appels téléphoniques pour rejoindre un préposé, 10 jours d'attente pour obtenir un service, service annulé à la dernière minute. Les gens doivent faire en sorte de se retrouver bien souvent déposés: ils ne peuvent pas revenir parce qu'on ne va pas les rechercher à l'endroit où on les a déposés.

Le budget 2001 de la STCUM a été déposé en ce qui concerne le transport adapté. Dès maintenant, il manque déjà 2 millions de dollars. C'est une situation extrêmement lamentable pour les personnes handicapées qui ont beaucoup de difficultés. Des partys de Noël, des soirées ont été annulés. Les gens restent 10 jours chez eux.

Qu'est-ce que le ministre des Transports va faire? Quand va-t-il enfin agir puis régler le problème du transport adapté dans la région de Montréal une fois pour toutes? Les gens n'en peuvent plus. C'est lamentable pour ces gens-là. Ce sont des gens qui sont défavorisés, et qui ont beaucoup de handicaps, et qui ont beaucoup de difficultés dans la vie quotidienne, de tous les jours, sans que le gouvernement en rajoute par un manque de services.

Le Président: M. le ministre des Transports.

M. Guy Chevette

M. Chevette: D'abord, M. le Président, il y a deux ans, nous mettions 3 millions, l'an passé, 4 millions, et, au cours de l'année même, aux mois de juin-juillet cette année, nous avons rajouté 2 millions, et, encore là, il manque des sous, je le reconnais.

M. le Président, ce n'est pas parce qu'on n'a pas mis d'argent, ce n'est pas parce qu'on n'a pas essayé d'améliorer la situation. Mais, dans le transport adapté, on se retrouve avec un problème particulier. Ce n'est pas toutes les municipalités qui participent de la même façon, alors que le subventionnement est le même mode. Il y a des villes qui ne contribuent d'aucune façon sur le foncier pour le transport adapté, alors que d'autres participent jusqu'à 20 %.

Après la période de questions, nous avons justement, M. le Président, une réunion du comité ministériel du développement social sur la question du transport adapté, et on fera rapport dans les prochaines semaines.

Le Président: M. le député de Nelligan.

M. Russell Williams

M. Williams: Est-ce que le ministre des Transports est conscient que le problème s'est aggravé depuis quelques mois? Et, malgré le fait que le président du conseil d'administration de la STCUM, M. Frank Zampino, l'ait alerté au printemps dernier et qu'une pétition de plus de 3 500 usagers ait été déposée, est-ce qu'il comprend que la situation s'est aggravée et que ce n'est pas la faute des autres? C'est lui, le responsable. Qu'est-ce qu'il va faire avant Noël pour régler ce problème pour les personnes qui ont besoin de transport adapté? Qu'est-ce que, lui, il va faire?

Le Président: M. le ministre.

M. Guy Chevette

M. Chevette: M. le Président, je comprends que le député avait rédigé sa question, mais, s'il avait écouté la réponse, il aurait vu qu'on a mis de l'argent à trois reprises. Depuis un an et demi, on a mis de l'argent à trois reprises. Je n'ai pas dit que c'était la faute du député de Nelligan, je n'ai pas dit que c'était la faute du Parti libéral avec ses déficits antérieurs, j'ai dit qu'on y voyait, qu'on se penchait et qu'après la période de questions il y avait même un comité ministériel. Il faut d'abord écouter pour comprendre.

Le Président: En question principale, M. le député de l'Acadie, maintenant.

Budget discrétionnaire affecté au réseau routier local

M. Yvan Bordeleau

M. Bordeleau: Oui, merci, M. le Président. Alors, on vient de constater aujourd'hui que les ressources consacrées aux personnes âgées, aux personnes handicapées, au transport adapté sont nettement insuffisantes. Or, nous verrons que les contraintes ne sont pas vécues de façon identique par tout le monde et qu'il y a même certains privilégiés. Au Québec, tout le monde sait que le réseau routier est dans un état pitoyable. Tous les députés de cette Assemblée savent que, dans toutes les régions du Québec, les besoins sont nombreux et les fonds consacrés à cette infrastructure essentielle au développement économique sont nettement insuffisants également.

En 1999-2000, le ministre des Transports avait une enveloppe budgétaire de 4 millions à consacrer à l'amélioration du réseau local. Si certains députés ont plus d'influence que d'autres sur le ministre des Transports, il semble bien établi que la règle d'or au sein des membres du cabinet, c'est de se servir d'abord. Le premier ministre pense probablement d'ailleurs que charité bien ordonnée commence par soi-même.

Doit-on comprendre, M. le Président, que le réseau local est par hasard plus mal en point dans le comté de Jonquière, celui représenté par le premier ministre, qui, sur un budget de 4 millions, en a accaparé un demi-million, ou dans le comté du député de Joliette, ministre des Transports, qui, lui, s'est réservé le deuxième plus important montant de l'enveloppe, soit 313 000 \$, ou dans le comté du député délégué aux Transports, celui d'Arthabaska, puisque 25 % de l'enveloppe totale de 4 millions a été accaparée par ces seuls trois ministres?

Une voix: Bravo!

Le Président: M. le ministre des Transports.

M. Guy Chevette

M. Chevette: M. le Président, à ce que je sache, la partie discrétionnaire est passée de 12 millions du temps des libéraux à 3 millions du temps de notre gouvernement. Ça, c'est la première réponse.

La deuxième réponse: Je lui demanderais très poliment, sans que je sorte de noms ici — j'ai réglé le

cas de plusieurs députés d'en face — qu'il demande à ses collègues avant de venir me questionner en Chambre, sinon je le référerai au leader de l'opposition et je le référerai à d'autres de ses collègues.

Le Président: Alors, en question complémentaire, M. le député de l'Acadie.

M. Yvan Bordeleau

Document déposé

M. Bordeleau: M. le Président, je reviens avec la question: Est-ce que le ministre des Transports peut nous expliquer pourquoi le montant le plus important de l'enveloppe, soit 550 000 \$, a été accaparé par le premier ministre pour son comté et que le deuxième montant plus important, 313 000 \$, dans cette enveloppe a été accaparé par le député de Joliette? Et je demande la permission de déposer un document intitulé *Entretien du réseau local — Enveloppe discrétionnaire des ministres*.

Le Président: Il y a consentement pour le dépôt du document? Alors, très bien. M. le ministre.

M. Guy Chevrette

M. Chevrette: Donc, M. le Président, je reverrai point par point chaque cas, mais je rappelle que le montant discrétionnaire des ministres des Transports actuels a fondu de quatre fois ce qui existait durant les libéraux. Et combien de fois chaque député libéral qui est venu me voir, chacun qui est venu me voir... Que ce soit Gatineau, que ce soit Mégantic-Compton, que ce soit Brome-Missisquoi, que ce soient d'autres députés, j'ai toujours écouté, M. le Président, et, chaque fois que c'est possible, je réponds aux demandes.

Des voix: Bravo!

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

Motions sans préavis

Nous allons aller aux motions sans préavis maintenant, et je vais... Juste un instant, je pense qu'il y avait d'abord une motion du ministre de la Solidarité sociale.

Reconnaître l'apport des bénévoles à l'édification d'une société plus juste et solidaire

M. Boisclair: M. le Président, je fais la motion suivante:

«Qu'à l'occasion du lancement de l'Année internationale des bénévoles, l'Assemblée nationale du Québec reconnaisse l'apport inestimable des milliers de bénévoles du Québec à l'édification d'une société plus juste et solidaire.»

Le Président: Alors, il y a consentement pour débattre de la motion? Une intervention de chaque côté?

M. le leader du gouvernement, une intervention de chaque côté, c'est ça? Alors, M. le ministre, d'abord.

M. André Boisclair

M. Boisclair: M. le Président, c'est avec beaucoup d'estime et de reconnaissance que je veux souligner tout particulièrement en ce 5 décembre la participation extraordinaire des bénévoles à l'enrichissement de nos sociétés. Partout dans le monde, en ce moment, des gestes de reconnaissance semblables à celui-ci se multiplient à l'endroit des artisans du bénévolat.

En 1997, l'Assemblée générale des Nations unies a déclaré que 2001 serait l'Année internationale des bénévoles. Or, en cette Journée internationale des bénévoles, c'est avec une profonde admiration à l'égard de quelque 3 millions de bénévoles au Québec que j'invite tous mes collègues députés de l'Assemblée nationale à célébrer et à promouvoir l'action bénévole sous toutes ses formes tout au cours de l'année 2001.

● (11 heures) ●

Je ne saurais, M. le Président, trop insister sur la place qu'occupe l'action bénévole...

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, ceux qui ont des occupations à l'extérieur, vous pouvez y aller immédiatement. M. le ministre, si vous voulez poursuivre votre intervention.

M. Boisclair: Je vous remercie, M. le Président. Je ne saurais donc trop insister sur la place qu'occupe l'action bénévole au sein de notre société. Au Québec, plus du cinquième de la population adulte contribue bénévolement au mieux-être de la collectivité. Plus du tiers des personnes bénévoles sont aussi actives sur le marché du travail. Enfin, le bénévolat profite à tous, et ce, de façon multiple. Je pense à l'aide remarquable que les réseaux de bénévoles apportent aux personnes âgées ou aux jeunes mamans...

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Bissonnet): M. le ministre, s'il vous plaît. C'est bien déplaisant de parler comme ça pendant qu'un orateur parle en cette Chambre. Si vous voulez poursuivre.

M. Boisclair: M. le Président, j'étais justement à dire que je pensais également à tout le travail des bénévoles qui oeuvrent dans le domaine du sport et des loisirs. Les Jeux du Québec ou le Tour de l'île de Montréal en sont des exemples éloquentes. C'est tout aussi vrai pour le mentorat, ce rôle de conseiller que jouent de plus en plus de dirigeants et de dirigeantes d'entreprises afin d'encourager des jeunes à poursuivre leurs études ou à se lancer en affaires.

Et que dire, M. le Président, des artisans de l'action bénévole? Ils sont de tous les milieux, de toutes les cultures et de tous les âges aussi. Ils ont en commun cette même générosité dans le geste et cette même compassion dans le regard. Ils se donnent sans compter parce qu'ils ont la certitude que chaque personne a droit

à sa place au sein de la société et qu'elle peut contribuer à améliorer la qualité de vie d'un parent, d'un ami, d'un voisin, d'un enfant, même d'un inconnu. Ils redonnent espoir et dignité aux plus démunis. La conviction et la détermination qui les aiment font de ces femmes et de ces hommes des bâtisseurs d'une société plus juste et plus solidaire.

C'est pourquoi, M. le Président, nous devons soutenir leur engagement et profiter de l'Année internationale des bénévoles pour reconnaître leur générosité, leur enthousiasme et leur énergie. Au cours de la prochaine année, nous voulons valoriser ce choix, nous voulons aussi le rendre encore plus attrayant. C'est entre autres pour cette raison que le gouvernement du Québec tient à ce que l'Année du bénévolat au Québec soit une année charnière pour encourager et soutenir toujours davantage la participation bénévole.

Je souhaite que ce soit une année charnière pour donner le goût aux jeunes de tenter l'expérience du bénévolat. Je sais que plusieurs écoles encouragent les jeunes à faire du bénévolat. De telles initiatives doivent se répandre cette année. Je souhaite que nous profitions de cette année pour courtiser les retraités aussi. Ils sont, comme vous le savez, M. le Président, une source incroyable de savoir, de talent et d'expérience. Nous devons, avec tous, enrichir ce goût du bénévolat.

Ainsi, le gouvernement du Québec a mandaté la Fédération des centres d'action bénévole du Québec pour la réalisation d'activités liées à l'Année internationale des bénévoles 2001. Une contribution de 1 million de dollars sera versée pour financer une large part des événements qui seront orchestrés au cours de l'année dans toutes les régions du Québec par un comité composé de représentants et de représentantes de 26 secteurs d'activité de l'action bénévole, sous la présidence de Mme Suzanne Paré, actuelle présidente de la Fédération des centres d'action bénévole du Québec. On compte ainsi améliorer la connaissance et l'importance de l'action bénévole à l'échelle du Québec, tout en assurant une participation continue de la population aux différentes activités. Colloques régionaux, tournées d'une création théâtrale, semaines thématiques, sites Internet sont au nombre des activités prévues pour mettre en évidence la contribution des bénévoles et ses effets sur l'ensemble de la population.

J'invite d'ailleurs tous les membres de l'Assemblée nationale à s'impliquer au cours de cette année à l'une ou l'autre des activités qui seront planifiées, comme je le disais tout à l'heure, dans chacune des régions du Québec. Ensemble, nous prendrons les moyens pour valoriser les précieux bénévoles du Québec et pour susciter le désir de s'impliquer.

Dans le cadre de cette année toute spéciale, le gouvernement du Québec entend donner aussi encore plus de rayonnement au prix Hommage Bénévolat-Québec. Ce prix en est, comme vous le savez, à sa quatrième édition et se veut un moment tout spécial dédié au dévouement et à l'action positive des bénévoles et des organismes. Nous avons donc prévu, M. le Président, certaines nouveautés. En plus du prix décerné dans la catégorie habituelle Bénévoles et organismes, le prix attribué dans la catégorie Jeunes bénévoles portera désormais le nom de prix Claude-Masson. Par cet hommage, nous tenons à souligner le caractère particulier de

l'implication de M. Claude Masson, vice-président et éditeur adjoint du quotidien *La Presse*, décédé il y a un peu plus d'un an. Enfin, exceptionnellement, en cette Année internationale des bénévoles 2001, nous avons créé une catégorie toute spéciale, celle du Bénévole international, qui récompensera trois Québécois qui se sont illustrés à l'échelle internationale. Les lauréats et les lauréates seront honorés encore cette année à l'Assemblée nationale à l'occasion de la cérémonie de remise des prix Hommage Bénévolat-Québec, au printemps prochain.

Tous mes collègues députés ici présents connaissent, j'en suis sûr, des bénévoles dans leur comté. Tout le monde aussi connaît des gens qui donnent chaque jour sans compter, sans rien attendre en retour. Un sourire, M. le Président, un merci fait souvent le bonheur de ces bénévoles qui travaillent trop souvent dans l'ombre. C'est à nous qu'il revient de faire la lumière sur leurs actions bénévoles. C'est à nous aussi que revient le plaisir de les montrer au grand jour. Mais, pour que nous puissions le faire, nous devons poser leur candidature. Tous les députés ici présents recevront à leur bureau de comté des formulaires de mise en candidature. Je souhaite de tout coeur que mes collègues de l'Assemblée nationale en profiteront pour regarder attentivement ce qui se fait comme action bénévole dans leur comté et feront en sorte que le gouvernement du Québec puisse rendre hommage à ces piliers qui soutiennent la société québécoise par leurs actions de partage et de solidarité. Je vous remercie, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, merci, M. le ministre, de votre intervention. Nous poursuivons le débat, et je reconnais le vice-président de la commission de l'économie et du travail et député de Laurier-Dorion, M. le député, la parole est à vous.

M. Christos Sirros

M. Sirros: M. le Président, il me fait effectivement plaisir de joindre mon nom et celui de l'ensemble de l'opposition officielle à la motion qui est présentée par le ministre pour souligner le début de l'Année internationale des bénévoles. Il va de soi que tous ceux qu'on rencontre à de multiples reprises à travers notre travail de député, qui oeuvrent au sein de différents groupes, sont des gens qui sont peut-être ceux qui posent les gestes les plus généreux qu'on peut poser dans la société, des gestes de solidarité, de donner de soi-même envers une cause ou des personnes qui vivent des moments difficiles, ou si ce n'est que pour promouvoir des enjeux ou des causes sociales qui visent à faire de notre société une meilleure place à vivre, M. le Président.

Des bénévoles, on en trouve, d'après ce que j'ai vu dans les chiffres, tout près de 3 millions au Québec, 3 millions de personnes qui, d'autres beaucoup, d'autres dans une moindre mesure, donnent de leur temps bénévolement, gratuitement envers des personnes qui vivent des situations plus difficiles, à des causes auxquelles ils croient, dans toutes sortes de domaines. Le bénévolat se retrouve à travers toutes les strates de la société, que ça soit aussi divers que vis-à-vis des jeunes qui vivent des situations dans la rue ou vis-à-vis le sport

organisé, à travers des églises jusqu'aux groupes communautaires qui font la promotion d'enjeux sociaux importants pour leurs membres, qui font avancer aussi la collectivité.

M. le Président. le minimum qu'on peut faire, c'est de souligner l'apport de ces bénévoles au mieux-être de notre société et à l'amélioration de la solidarité qu'on doit tous ressentir comme des gens qui vivent en société, ensemble. Espérons que l'ensemble de cette année sera l'occasion qu'on puisse souligner le travail et l'apport de ces milliers et milliers de bénévoles et faisons, nous tous, un regard spécial vis-à-vis tous ceux dans nos comités qui oeuvrent dans ces groupes-là et prenons toutes les occasions pour faire ressortir leur travail, le valoriser. Et donc, c'est avec enthousiasme que nous appuyons cette motion. M. le Président. Merci.

Mise aux voix

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Merci, M. le député de Laurier-Dorion, de votre intervention. Est-ce que cette motion est adoptée?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Adopté. M. le ministre délégué au Tourisme.

Souligner l'excellence de Mme Christiane Germain, récipiendaire du prix Hotelier of the Year

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

«Que l'Assemblée nationale souligne l'excellence de Mme Christiane Germain, présidente de Développement Germain-des-Prés, qui a reçu hier à Toronto le prix Hotelier of the Year, à l'occasion du 12th Annual Pinnacle Awards.»

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Consentement pour discuter de cette motion? Consentement. M. le ministre délégué au Tourisme.

M. Maxime Arseneau

M. Arseneau: Merci, M. le Président. Il est vrai que l'industrie touristique se porte très bien au Québec actuellement, des retombées sont intéressantes. En 1999, par exemple, c'étaient quelque 6,2 milliards de dollars, plus de 100 000 emplois, 34 000 entreprises dans ce secteur très important.

Plusieurs facteurs expliquent la belle performance de l'industrie touristique. Je parlerais d'abord des efforts de concertation de Tourisme Québec en regard d'une industrie très diversifiée, très éclatée. Il faut parler aussi des efforts de promotion importants consentis par le gouvernement pour présenter le Québec comme une destination de calibre international. Mais, le plus important, c'est l'élément de la qualité, le virage clientèle que l'industrie touristique québécoise s'est donné, qui permet de fidéliser les clientèles et d'assurer un produit de calibre international.

● (11 h 10) ●

Évidemment que nous sommes excessivement fiers du prix remporté et des succès remportés par Mme Germain. Je dirais que nous sommes d'autant plus fiers lorsque cette reconnaissance vient de l'extérieur du Québec. Puisque le tourisme, la clientèle la plus intéressante, je dirais, du point de vue des retombées économiques, est une clientèle internationale, lorsque cette reconnaissance vient de l'extérieur, elle porte davantage.

La semaine dernière, c'étaient CAA et AAA qui décernaient leurs cinq diamants dans la restauration; dans les cinq reconnus à la grandeur du Canada, trois étaient au Québec, dont l'Auberge North-Hatley, dans un coin que les gens connaissent très bien. Et je pense que, avec la reconnaissance d'hier, l'honneur qui s'ajoute à Mme Germain s'ajoute à toute une série de reconnaissances qu'elle a déjà remportées. Je me permets de souligner: l'hôtel désigné comme un des 22 endroits les plus agréables, où il fait bon vivre, par la revue *Condé Nast Traveler*; gagnante au Grand prix du tourisme dans la catégorie hébergement de 49 à 150 chambres, en l'an 2000; du Prix de l'excellence, en 1999; du prix du public au concours Commerce Design 2000.

Développement Germain-des-Prés exploite plusieurs établissements. Je dirais que la recette du succès est fort simple, il s'agit d'un concept d'hôtel-boutique, donc petits hôtels où il y a un rapprochement entre le personnel et la clientèle, et s'ajoutent à cela évidemment un confort, des petits détails, une grande qualité de service. Mais, plus important encore, il s'agit ici de la reconnaissance de 25 ans de métier, de 25 ans d'amour pour un métier de la part de Mme Germain. Alors, voilà qui contribue au succès et au positionnement du Québec sur la scène internationale. Je tiens donc à féliciter Mme Germain et à lui souhaiter beaucoup de succès pour l'avenir. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, merci, M. le ministre, de votre intervention. Je reconnais maintenant le porte-parole officiel de l'opposition en matière de tourisme et député de LaFontaine. M. le député, la parole est à vous.

M. Jean-Claude Gobé

M. Gobé: Alors, merci, M. le Président. Bien sûr, c'est toujours agréable de parler sur une motion comme celle-ci, une motion qui met en vedette et en valeur... qui reconnaît la valeur d'une ou d'un de nos concitoyens parce qu'ils ont des domaines bien particuliers, là. C'est un domaine très, très important qui est le domaine touristique, le domaine de l'hôtellerie, le domaine de la restauration.

Ça, M. le Président, il est vrai que le tourisme maintenant à travers le monde est une des principales industries créatrices d'emplois, particulièrement dans les régions. On sait que dans les régions, qu'elles soient du Québec ou d'ailleurs, eh bien, la création d'une institution d'hôtellerie ou de tourisme fait en sorte de donner du travail à des citoyens qui restent dans cette région-là et qui, sans cela, n'en auraient pas, ou devraient quitter la région, ou aller à la grande ville pour trouver d'autres genres d'emplois.

Alors donc, l'industrie touristique est une industrie extrêmement importante au niveau national et international, mais elle l'est aussi surtout au niveau régional. Et cela doit être pour nous une attention particulière, parce que, comme tout le monde le sait, au Québec, nous connaissons un certain nombre de problèmes de développement de nos régions, d'identification des régions. Et, lorsque des gens comme Mme Germain, eh bien, remportent ces prix, c'est un bon signal. C'est un bon indice qu'il y a des choses à faire au Québec, que nous avons la capacité, que nous avons — j'allais dire le mot en anglais — le know-how, l'expérience que maintenant un grand nombre de pays peuvent nous envier, et particulièrement nos voisins du Sud, aux États-Unis, et aussi bien sûr ceux plus à l'ouest, comme l'Ontario, qui sont nos voisins principaux, M. le Président.

Ça n'a pas toujours été comme ça au Québec, et il faut dire que depuis une trentaine d'années de grands pas ont été franchis, de grands pas ont été franchis dans tous ces domaines-là, les domaines de l'hôtellerie, de la restauration, mais aussi dans le domaine de la conscientisation par les Québécois et Québécoises qu'il y a là un secteur important et qu'ils peuvent performer, qu'ils peuvent être des leaders dans ce domaine-là. Et Mme Germain nous le démontre.

Moi, M. le Président, étant sur la Colline parlementaire depuis une quinzaine d'années, j'ai eu l'occasion de rencontrer Mme Germain à d'autres époques. J'ai eu l'occasion de parler avec elle dans divers établissements qu'elle avait. Et, à l'époque, on voyait déjà qu'elle croyait à ce qu'elle voulait faire, qu'elle avait des idées, qu'elle avait une vision de comment développer certains créneaux de l'hôtellerie, de la restauration, de l'hébergement au Québec; et elle l'a mis en application, et force est de constater qu'elle avait raison, qu'elle avait une bonne vision, qu'elle a réussi.

On sait qu'elle va ouvrir bientôt un autre établissement à Toronto. Ça va être, là encore, certainement une ambassade pour le Québec, parce que, bien sûr, ses hôtels conservent les mêmes noms, et c'est un peu la marque commerce de l'hôtellerie et du tourisme québécois qui va aller à Toronto, dans ces hôtels, cet hôtel de 150 chambres qu'elle espère construire très bientôt. Alors, un peu comme les sociétés, on sait... Prenons un exemple, les Français, qui ont des chaînes d'hôtels comme Novotel. Lorsqu'on va dans le monde, qu'on voit un Novotel, bien, on sait qu'on a un certain nombre de prestations — qualité de nourriture — qui sont françaises. Que ce soit à New York, que ce soit à Abidjan, que ce soit à Bangkok, Novotel, c'est Novotel, ça représente la France.

Eh bien, Germain maintenant est un de ceux qui va représenter le Québec. Et on doit ça à Mme Germain. Puis on lui souhaite beaucoup de succès. On la félicite, bien sûr, de ce qu'elle obtient. Et on espère que le gouvernement sera à côté d'elle — et pas en arrière — pour l'aider à prendre encore plus d'expansion et à s'établir dans d'autres régions du Québec. Toronto, c'est beau, mais il y a plein d'endroits en région qui ont besoin d'établissements comme celui-là. Et une personne comme elle, avec ses connaissances, son expérience, sa volonté, ne pourrait qu'être profitable pour le développement de tels établissements dans toutes les régions du

Québec, avec, bien sûr, s'il le faut, l'aide du ministère du Tourisme. Et on sait que le ministre n'est jamais fermé à ce genre d'initiatives ou à ce genre d'opérations.

Alors, M. le Président, je réitère mes félicitations à Mme Germain. Et je dois vous dire que je suis très fier aujourd'hui d'avoir pu prendre la parole pour la féliciter.

Mise aux voix

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, merci, M. le député de LaFontaine. Est-ce que cette motion proposée par le ministre délégué au Tourisme est adoptée? Est-ce que cette motion est adoptée?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Adopté. M. le député de Robert-Baldwin.

M. Marsan: 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 procède à des consultations particulières sur le projet de loi n° 170, Loi portant sur la réforme de l'organisation territoriale municipale des régions métropolitaines de Montréal, Québec et de l'Outaouais, plus communément appelée loi sur les fusions forcées, puisse également entendre le groupe suivant, et ce, à compter du 7 décembre 2000: la ville de Roxboro et son maire Ovide Baciuc.»

«That the Committee on Planning and Infrastructures, which will hold special consultations on Bill 170, the bill so called forced municipal mergers bill, also hear, beginning on December 7th 2000, the following group: city of Roxboro and his mayor Ovide Baciuc.»

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Est-ce qu'il y a consentement pour débattre de cette motion? Il n'y a pas de consentement, M. le député. Est-ce qu'il y a d'autres motions sans préavis?

Avis touchant les travaux des commissions

Nous en sommes maintenant aux avis touchant les commissions, M. le leader adjoint du gouvernement, et je vous salue aujourd'hui.

M. Boulerice: M. le Président, j'avise 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, après les affaires courantes jusqu'à 13 heures et de 15 heures à 18 heures, à la salle Louis-Hippolyte-LaFontaine.

J'avise également 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 — que j'appuie — aujourd'hui, après les affaires courantes jusqu'à 13 heures, de 15 heures à 18 heures et

de 20 heures à 24 heures, à la salle du Conseil législatif; et, pour terminer, M. le Président.

Que la commission de l'économie et du travail, quant à elle, poursuive l'étude détaillée du projet de loi n° 136, Loi modifiant la Loi sur les forêts et d'autres dispositions législatives, aujourd'hui, de 15 heures à 18 heures et de 20 heures à 24 heures, à la salle Louis-Joseph-Papineau.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, vos avis sont déposés.

Avis de sanction

Nous en sommes maintenant aux renseignements sur les travaux de l'Assemblée.

Je vous avise qu'il y aura sanction de plusieurs projets de loi au cabinet du lieutenant-gouverneur, aujourd'hui, à 15 heures.

Et ceci met fin à la période des affaires courantes.

Affaires du jour

Nous passons maintenant aux affaires du jour. M. le leader adjoint du gouvernement.

M. Boulerice: M. le Président, nous sommes un mardi et non pas un vendredi, donc je me sens moins gêné: article 13 du feuilleton.

Projet de loi n° 168

Adoption du principe

Le Vice-Président (M. Bissonnet): À l'article 13, M. le leader du gouvernement et ministre responsable de la Réforme parlementaire propose l'adoption du principe du projet de loi n° 168, Loi modifiant la Loi sur les conditions de travail et le régime de retraite des membres de l'Assemblée nationale. M. le leader du gouvernement et ministre responsable de la Réforme parlementaire.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: M. le Président, l'honorable lieutenant-gouverneur a pris connaissance de ce projet de loi et il en recommande l'étude à l'Assemblée.

● (11 h 20) ●

Alors, M. le Président, vous le savez, il y a quelques jours, avec trois de mes collègues, nous avons ici, en cette Chambre, souligné notre vingt-quatrième année de présence à l'Assemblée nationale. Et je peux vous dire qu'au cours de ces années il est arrivé à plusieurs reprises que nous ayons eu à prendre en considération la question de la rémunération des élus de l'Assemblée nationale. Ça s'est fait parfois dans un climat tumultueux et tourmenté, d'autres fois dans un climat plus unanime et plus consensuel. J'espère que, cette fois-ci, ce sera le deuxième climat qui prévaudra à l'Assemblée nationale et non pas un climat tumultueux, tourmenté, souvent démagogique.

Parce que c'est toujours délicat d'aborder cette question à l'Assemblée nationale, de débattre d'un projet

de loi sur cette question. C'est toujours délicat, c'est toujours difficile, je dirais, pour deux raisons.

La première, c'est parce que les députés, les élus de l'Assemblée, les parlementaires sont appelés à débattre et à se prononcer puis à adopter un projet de loi qui les concerne et qui concerne leur rémunération. Alors, vous voyez que ce n'est pas une situation facile. C'est une situation délicate parce que, ce faisant, ça laisse ou ça suscite très fréquemment et très souvent, dans bien des milieux, la tentation de la démagogie facile. C'est toujours facile, sur cette question-là, de faire de la démagogie, parce que les élus eux-mêmes, pour la bonne raison qu'ils sont parlementaires, membres de l'Assemblée nationale, législateurs, doivent débattre et adopter un projet de loi qui les concerne directement.

C'est toujours délicat aussi, je dirais, pour une deuxième raison. C'est parce que, n'oublions pas une chose, c'est qu'il y a 125 députés au Québec, 125. L'Assemblée nationale est constituée de 125 élus. Sur 7.5 millions d'habitants au Québec, il y en a 125 qui occupent cette fonction-là. Alors, forcément, il n'y en a que 125, ce qui signifie que la fonction de député, la tâche de député, les occupations multiples d'un député sont très largement méconnues. C'est compréhensible, il y en a juste 125 sur 7.5 millions. La tâche, je ne sais pas, moi, d'une infirmière, par exemple, est pas mal plus connue de la population: il y en a plus, il y en a partout, dans tous les établissements de santé, forcément, donc, c'est une tâche plus connue. La tâche de médecin, il y en a moins, c'est déjà une tâche moins connue. Et, quand vous êtes juste 125, inévitablement, vous assumez une tâche qui est très largement méconnue par une très bonne partie de la population, et donc toutes sortes d'idées ou d'opinions fausses, non fondées peuvent naître et circuler sur la fonction et la tâche de député.

Alors, pour ces deux raisons-là, je dirais, c'est là, pour moi, une tâche délicate pour l'ensemble des députés. Ça m'est arrivé à plusieurs reprises dans cette Chambre, mais c'est la première fois évidemment que, comme leader du gouvernement, j'ai à parrainer — pour employer une expression courante — un projet de loi sur cette question, puisque c'est la tradition en cette Chambre que c'est le leader du gouvernement qui présente et pilote un projet de loi sur la rémunération des députés. Alors, c'est arrivé souvent, c'est même arrivé souvent, M. le Président — j'ai au moins trois cas — que les députés ont d'eux-mêmes adopté des lois diminuant leur salaire, diminuant leur rémunération.

Deux récents, là, rappelons-nous de deux récents. En 1993, par un projet de loi, on a diminué notre rémunération de 1 %. Il ne s'en est pas parlé beaucoup dans les chaumières. Encore plus, en 1997 — c'est tout récent encore — par une autre loi, on a réduit nous-mêmes notre rémunération de 6 %.

Une voix: En 1996.

M. Brassard: En 1996, pardon, 6 %. Deux fois, tout récemment, où on a diminué notre rémunération par des lois. Je ne me souviens pas que ça ait suscité un élan d'enthousiasme et d'admiration dans divers milieux au Québec. Ça a passé presque inaperçu. Mais je sais très bien, par exemple, que, si on ne l'avait pas fait, on aurait

été la cible d'attaques assez virulentes. Mais on l'a fait. On l'a fait parce qu'on le demandait aux autres, à toute la société, de faire un effort, et il fallait que, nous aussi, on participe à cet effort. On l'a fait. Je dirais même que, dans le cas de 1996, c'est, à mon avis, la seule catégorie de personnes qui a vu sa rémunération baisser réellement, concrètement. Les autres, on leur a demandé un effort, mais ça a été un effort pour baisser les coûts globaux de main-d'oeuvre. Concrètement et individuellement, ils n'ont pas subi de diminution de salaire, de diminution de rémunération. Sauf les députés. Les députés, ça a été une diminution réelle, concrète, de 6 %.

Je me souviens même d'un événement, celui-là très traumatisant. Je m'en souviens encore, et ça a été extrêmement difficile pour nous. C'est en 1982. En 1982, l'état des finances publiques nous contraint comme gouvernement à baisser, par la loi, la rémunération de l'ensemble des employés des secteurs public et parapublic. Ça a été la fameuse piscine. Comme ils avaient déjà eu leur augmentation, alors on a réduit pendant quatre mois leur rémunération de l'ordre de 20 % pour que la diminution, sur l'année entière, équivaille à 4,8 % ou 5 %.

C'était Jean-François Bertrand, à l'époque, qui avait présenté un projet de loi, à ce moment-là, pour faire deux choses. Premièrement, modifier de façon substantielle notre régime de retraite pour le rendre pas mal moins généreux. Parce qu'avant 1982, c'était ce qu'on appelle l'«ancien régime de retraite»; c'était un régime très généreux, il n'y avait même pas de contribution de la part des députés. En 1982, on a considérablement modifié notre régime de retraite pour le rendre pas mal moins généreux, pour prévoir une contribution des élus, des députés.

Et puis, deuxièmement, comme on avait unilatéralement, par une loi, baissé les salaires des employés des secteurs public et parapublic, on a fait la même chose. Au lieu d'avoir autour de 12 % — c'était l'indice des prix à la consommation qui était le critère — on a dit: Ça n'a pas de bon sens, on impose aux employés des secteurs public et parapublic une baisse de rémunération, il faut faire preuve d'équité, nous aussi, on va baisser. On l'avait baissée à 4,8 %.

A cause du contexte de l'époque, on s'était fait planter, là, pas à peu près, là, M. le Président, vous me permettez l'expression. L'opposition, à ce moment-là, avait cédé à la tentation de la démagogie, à l'époque, et nous avait accusé de tous les maux. Finalement, un projet de loi, à ce moment-là, qui prévoyait une modification substantielle de notre régime de retraite pour le rendre pas mal moins généreux, qui prévoyait une baisse de rémunération, c'était une baisse... Évidemment, dans le projet de loi, ça apparaissait comme étant une hausse de rémunération de 4,8 %, oui, c'est sûr, sauf que c'est environ 12 % auquel on aurait eu droit; alors, on le ramenait à 4,8 %. Bien, ça a passé dans l'opinion publique — l'opposition y a aidé pas mal — comme une augmentation. On s'augmentait, les députés se donnaient une augmentation, alors qu'on la réduisait puis qu'on rendait pas mal moins généreux notre régime de retraite.

Alors, 1982, je vous le dis, M. le Président, dans ma carrière parlementaire, ça a été une période on ne peut plus traumatisante. J'ai des souvenirs plutôt amers

de cette époque. Imaginez! les élus baissent leurs salaires, les élus transforment leur régime de retraite pour le rendre pas mal moins généreux, puis on se fait planter, puis on se fait accuser de s'augmenter. C'était surréaliste, vraiment une situation carrément surréaliste, une situation kafkaïenne. Alors, bon, j'espère qu'on ne se retrouvera pas dans une situation semblable en l'an 2000.

Et ceci simplement pour vous dire que ce n'est jamais facile, c'est toujours délicat. Puis, comment peut-on procéder autrement? Nous sommes, comme élus, des législateurs, c'est-à-dire nous avons à adopter des lois, nous en adoptons de toute nature, et il arrive parfois — puis ce n'est pas toujours agréable — qu'on a à traiter de la question de notre rémunération, puis à débattre, puis à adopter un projet de loi sur cette question.

● (11 h 30) ●

Bon, ceci étant dit, M. le Président, je vous dirais que, à cet égard, il y a eu beaucoup — je ne veux rien citer parce que je ne veux pas prendre non plus trop de temps — de commentaires qui ont été faits dans presque tous les journaux, un peu partout dans les médias, sur cette question-là et que, généralement — moi, en tout cas, je n'en ai pas vu, de commentaires négatifs — la plupart des observateurs, des éditorialistes, un vieux routier du Parlement comme Normand Girard à plusieurs reprises, tout le monde en est arrivé à la conclusion que ce que recommande le rapport du comité dirigé par M. Godin et où se retrouvaient à ses côtés deux anciens présidents de l'Assemblée nationale, ces recommandations-là sont tout à fait raisonnables, que ça n'a rien d'abusif, d'aucune façon, et qu'il y a lieu que l'Assemblée les adopte et les inclue dans un projet de loi. C'est ce que je fais avec le projet de loi n° 168, M. le Président.

Quelques remarques à propos de ce rapport marqué par la sagesse. Je pense qu'il est marqué par la sagesse parce que, d'une part, il prend bien en compte le travail des députés. Ça aussi, ce n'est pas toujours facile de parler de la tâche d'un député, des fonctions d'un député parce qu'évidemment, comme je le disais au début, on est juste 125, alors, forcément, c'est largement méconnu. Mais la tâche d'un député, c'est une tâche d'abord permanente puis c'est une tâche sept jours sur sept. C'est une tâche où on ne peut compter ses heures.

Juste la tâche de parlementaire, de législateur, depuis quelques années, a connu un accroissement considérable. Comme parlementaire, dans les commissions, à l'Assemblée nationale, le fardeau de tâches s'est considérablement accru au fil des années. Puis c'est appelé à augmenter avec la loi qu'on vient d'adopter, la Loi de l'administration publique que mon collègue président du Conseil du trésor a fait adopter. Ça inclut là-dedans encore un accroissement de la tâche, parce que — puis c'est tout à fait normal, là — il faut que, comme législateurs et comme élus, on assure nos fonctions de contrôle parlementaire et nos fonctions de législateurs, donc de personnes dont la fonction consiste à examiner puis à faire des lois, mais aussi à contrôler les actes du gouvernement et de l'administration publique. Puis ça, c'est uniquement la tâche de parlementaire.

Vous le savez très bien, tous les députés le savent très bien, c'est bien plus que ça aussi, la tâche d'un député. C'est tout le volet de représentation de ses

commettants, de ses concitoyens auprès de l'administration publique, avec son équipe, son personnel politique dans les comtés. C'est considérable, cette tâche-là également. Et puis aussi l'autre tâche, plus de représentation, là, auprès de ses commettants, hein. Un député, c'est invité à peu près partout, dans tout ce qui peut se tenir comme événement dans son comté et donc ça occupe très largement ses fins de semaine, vous le savez très bien.

Et puis je ne dis pas ça pour qu'on s'apitoie sur notre sort, parce qu'on le veut, on s'est fait élire. Alors, je ne demande à personne de s'apitoyer sur notre sort, d'aucune façon. Si on est ici, c'est librement qu'on est ici. On s'est présenté comme candidat puis on s'est fait élire. Alors, je ne décris pas la tâche d'un député pour que, à l'extérieur, ça suscite de la pitié ou qu'on s'apitoie sur notre sort, Dieu m'en garde, parce que c'est volontairement, délibérément et librement qu'on a accepté d'assumer cette fonction-là. Mais c'est simplement pour dire que ce n'est pas une tâche petite, mince, c'est beaucoup de travail, c'est beaucoup de travail, c'est beaucoup d'heures de travail et c'est beaucoup de journées de travail. C'est juste ça. Je ne veux pas entrer davantage dans les détails.

Et le rapport Godin met en relief cette dimension de la fonction d'un député. Et il en arrive à un certain nombre de recommandations sur le plan de la rémunération, deux recommandations. La première, c'est de redresser la rémunération, c'est de procéder à un redressement de la rémunération. Pourquoi? Parce qu'il a fait une analyse. La loi actuelle prévoit que la rémunération d'un député est arrimée à celle d'un haut fonctionnaire, d'un cadre de classe IV. Ça date depuis plusieurs années. On l'a arrimée. Pourquoi on avait fait ça? Bien, on s'est dit: On va faire ça, comme ça, on n'aura pas à chaque fois, à chaque occasion, presque à chaque deux, trois ans, la tâche pas tellement réjouissante d'augmenter notre rémunération nous-mêmes par une loi. Si on l'arrime, si on l'accroche à un niveau de fonctionnaire-cadre classe IV, bien, on suivra la rémunération de cette catégorie de fonctionnaires. C'était ça, l'idée.

Mais ça n'a pas marché. le rapport Godin le met très clairement en relief. Ça n'a pas marché, pour toutes sortes de raisons, parce que, à l'occasion, on a diminué nous-mêmes notre salaire, comme je le mentionnais tantôt. Pour toutes sortes de raisons, ça n'a pas marché. Maintenant, en l'an 2000, après plusieurs années de ce régime, quand on compare la rémunération d'un fonctionnaire-cadre classe IV puis la rémunération d'un député, l'écart s'est élargi, ça ne s'est pas rapproché, donc l'arrimage n'a pas joué. L'arrimage n'a pas joué, c'est ça que le rapport Godin nous dit.

Alors donc, il faut penser à autre chose. D'abord, il faut réajuster, il faut un redressement raisonnable. C'est ce qu'il propose, et ce que le projet de loi que j'ai déposé propose également, un redressement. Et puis, pour l'avenir, le rapport Godin propose un comité. Il propose que, via un comité, ce comité d'experts ou de sages, périodiquement, examine la situation et la rémunération des députés et puis décide d'un niveau d'augmentation. Bon. Je vous le dis tout de suite, vous le savez, il suffit de lire le projet de loi, cette proposition-là, elle n'a pas été retenue. On ne l'a pas retenue parce

que créer un comité, ça veut dire que, périodiquement, en tant qu'élus, on va avoir de nouveau à se pencher là-dessus puis à prendre une décision, puis ce n'est pas ce qu'on veut.

Alors, le choix qui a été fait, c'est non pas de s'arrimer, comme par le passé, à un fonctionnaire-cadre de tel niveau, c'est de s'arrimer, M. le Président, à la politique de traitement des corps d'emploi des cadres supérieurs de la fonction publique. Donc, il y a une politique salariale pour les employés des secteurs public et parapublic. Cette politique salariale s'incarne dans des conventions collectives qui sont négociées entre les parties. Il y a aussi une politique de rémunération pour l'ensemble des cadres de l'État, de l'administration. Le choix qui a été fait, c'est de faire en sorte que, pour la rémunération des députés, on soit lié à la politique générale de rémunération de l'ensemble des cadres supérieurs de l'État. Ça me semble être une solution plus acceptable que celle qui prévalait jusqu'à maintenant, qui consistait à arrimer la rémunération des députés à une catégorie bien spécifique d'employés de l'État, en l'occurrence le cadre de classe IV. Là, c'est la politique.

Je pense qu'à ce moment-là on va inévitablement, je pense, faire preuve d'équité, puisque, une année où il n'y aura pas d'augmentation prévue pour les cadres supérieurs de l'État, bien, les députés n'en auront pas non plus. À une autre occasion, si on prévoit accorder une hausse de rémunération à l'ensemble des cadres de la fonction publique, bien, on aura droit à cette hausse-là, ni plus ni moins. On aura droit à cette hausse-là. C'est ça, je pense, la solution.

Et j'espère qu'à partir de ce moment-là on ne sera plus tenus, pour un bon nombre d'années, de revenir devant cette Chambre pour décider d'une question aussi délicate que celle-là et qui nous place évidemment en porte-à-faux, j'en conviens. Elle nous place en porte-à-faux, mais, comme c'est une loi, on ne peut pas la faire adopter par un autre forum. C'est une loi, alors il faut que ce soient les législateurs eux-mêmes qui l'examinent puis qui l'adoptent. C'est malheureusement la seule façon de faire.

● (11 h 40) ●

Alors, dans ces conditions, M. le Président, je pense — je reviens là-dessus puis je conclus là-dessus — tous les observateurs qui n'ont pas voulu tomber dans la démagogie facile... Parce qu'il y a de la démagogie difficile parfois, M. le Président, il y a de la démagogie plus subtile et il y a de la démagogie facile. Faire de la démagogie sur les salaires des députés, ça, c'est extraordinairement facile, d'une facilité étonnante.

La plupart, tous les observateurs n'ont pas fait preuve... n'ont pas cédé à cette tentation de la démagogie et ils ont, au contraire, fait remarquer que le contenu du rapport Godin, les recommandations du rapport Godin étaient on ne peut plus raisonnables, qu'il y avait lieu de procéder à un redressement raisonnable aussi de la rémunération du député puis qu'il y avait lieu aussi de prévoir l'avenir. Et les quelques articles du projet de loi que je présente portent là-dessus, un redressement, puis aussi prévoir comment dans l'avenir on va traiter de cette question-là. Je vous remercie, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Merci, M. le député. Alors, nous poursuivons ce débat sur le même

sujet, sur l'adoption du principe du projet de loi n° 168, et je cède la parole au président du caucus de la formation de l'opposition officielle et député de Westmount—Saint-Louis, M. le député, la parole est à vous.

M. Jacques Chagnon

M. Chagnon: Merci, M. le Président. J'écoutais avec attention les propos du député du Lac-Saint-Jean et je ricanais avec mon collègue d'en arrière en disant: Il y a un argument que le rapport Godin soulève, que le député du Lac-Saint-Jean ne pourra pas évoquer, c'est le fait que les députés n'ont pas la sécurité d'emploi. Ha, ha, ha! Or, notre collègue de Lac-Saint-Jean, comme il l'a souligné lui-même, commence sa vingt-cinquième année de présence en Chambre sans interruption. Alors, c'est donc une grande carrière qu'il faut souligner, qu'il me fait plaisir de souligner, d'ailleurs.

M. le Président, outre les éléments soulevés par le député, je voudrais simplement revenir sur quelques-uns. D'une part, il est vrai que les députés ont, d'un commun accord, voté leur diminution de salaire de 1 % en 1993, de 6 % en 1996, et de ce fait se sont retrouvés à sortir d'une règle de droit dans laquelle ils s'étaient déjà eux-mêmes incorporés en 1988, qui faisait en sorte que les salaires des députés devaient être l'égal de la médiane du salaire des fonctionnaires de classe IV et que, lorsque les fonctionnaires de classe IV recevaient des augmentations, ces augmentations auraient un effet évident... le même effet pour les députés. Or, depuis 1993, ça n'a pas fonctionné.

Mais le salaire des députés, c'est un sujet qui nous amène rapidement à un niveau de politiciaillerie facile. Pour un des rares exemples dans le monde, nous sommes juges et bénéficiaires de ce que nous avons jugé. Nous sommes juges et parties. Nous avons un projet de loi devant nous, le gouvernement nous amène un projet de loi — pour lequel j'annonce tout de suite que nous allons voter pour, sans tergiverser — et, nous, les parlementaires, nous allons avoir à adopter un projet de loi qui nous amène une augmentation de rémunération. Pas une augmentation qui va révolutionner la planète, une augmentation de 10 %, plus les augmentations prévues pour les fonctionnaires à partir du 1er janvier 2001, 1er janvier 2002.

Donc, on est pris dans une situation toujours un peu pénible d'avoir à jouer dans nos avantages, avantages financiers qui ne sont pas volés, comme le soulignait le député, mais qui font en sorte de nous amener rapidement et facilement à voir le niveau du débat baisser et faire en sorte de créer très souvent, dans ce débat-là, un niveau de politiciaillerie qui n'est jamais souhaitable, jamais souhaité.

Depuis 15 ans que je siége ici, M. le Président, je peux affirmer assez facilement que le rôle du député s'est modifié depuis 15 ans. Il a été modifié. Puis il y a des projets de loi qui ont été apportés ici, en cette Chambre, qui ont été débattus, qui ont fait en sorte de modifier de façon importante le rôle d'un député.

Je pense, entre autres, à l'adoption du projet de loi que mon collègue le député de Verdun avait fait adopter. Nous avons travaillé conjointement sur ce dossier-là, les projets de loi 197 et 198 à l'époque, en

1992-1993, qui créaient l'imputabilité des hauts fonctionnaires auprès des parlementaires. Bien, l'imputabilité des hauts fonctionnaires auprès des parlementaires, ça a impliqué la création d'une commission parlementaire nouvelle, du travail pour les députés dans toutes les commissions parlementaires à auditionner les hauts fonctionnaires de chacun des ministères sur leur administration, sur leurs erreurs, sur le rapport du Vérificateur général, sur le rapport du Protecteur du citoyen. Donc, des choses extrêmement importantes, extrêmement importantes pour l'évolution du travail d'un député, qui ont fait en sorte qu'à cause des outils comme le projet de loi n° 198 adopté par les députés les parlementaires sont devenus de plus en plus de véritables, je ne dirais pas inquisiteurs, mais ont fait en sorte de rehausser le niveau d'imputabilité des gens qui administrent la fonction publique.

Donc, le rôle de vérification qu'un député peut jouer s'il le veut — peut jouer — s'est grandement accru depuis les sept, huit dernières années, les 10 dernières années ici, au Parlement, M. le Président. Et ça, s'il y a des députés qui veulent le jouer, ils peuvent le jouer: puis des députés qui sont ici, j'en ai vu plusieurs le jouer puis le jouer à fond. Le président de la commission de l'administration publique, qui est mon voisin — je l'ai été avant lui — je sais comment ses députés, sur cette commission, travaillent, travaillent fort.

Évidemment, rien n'est parfait en ce bas monde. Si on améliore la rémunération des députés, en fait, dans le fond, si on répare le fait que les députés se soient autovotés des diminutions de salaire en 1993 puis en 1996, si on répare cette situation-là, parce que maintenant, entre autres, il ne faut pas l'oublier, le budget de l'État n'est plus déficitaire, bien si on répare cette situation-là, je sais que quelques-uns sauront dire que tous ne la méritent pas. Mais ça, c'est un jugement que seuls les électeurs pourront faire. C'est un jugement que seuls les électeurs pourront faire. Il y a des députés qui travaillent plus que d'autres, puis c'est vrai dans n'importe quel corps de métier. On le sait. On le sait, on n'est pas dupe. On connaît les forces puis les faiblesses de tous nos collègues.

Le député de Lac-Saint-Jean disait: On est 125. C'est vrai, on est 125, puis on est 125 pendant quatre ans. Puis on est 125 pendant huit ans, puis parfois il y en a quelques-uns, comme le député de Lac-Saint-Jean, qui survivent 24, 25 ans; moi-même, 15 ans. On finit par se connaître puis on finit par bien se connaître. On finit par connaître toutes nos qualités puis tous nos défauts en même temps. Alors, l'argument devient un petit peu fallacieux, et je laisse le soin, encore une fois, aux électeurs de faire le choix qu'ils ont à faire à toutes les élections: décider quels sont les meilleurs et les moins bons députés et faire le tri dans cette faune-là.

Je remarque, M. le Président, pour y avoir travaillé d'assez près au cours des deux dernières campagnes électorales, que nous vivons un problème que je ne qualifierai pas d'aigu, mais un problème réel de recrutement de candidatures pour venir se présenter, pour avoir un poste à l'Assemblée nationale, pour devenir députés. Beaucoup, beaucoup, beaucoup de gens, des travailleurs de toutes sortes de métiers ne sont pas intéressés à vivre des diminutions de salaire pour devenir députés, en plus, comme le soulignait le député

de Lac-Saint-Jean, d'être le feu roulant d'une critique régulière, ce qui est un peu normal comme personnages publics. Nous sommes inévitablement sujets à cette critique, mais parfois à cette autocritique dans la propre maison dans laquelle on vit, et ensuite une critique à l'extérieur, chez les gens que nous fréquentons et chez les gens qui nous critiquent parce que c'est leur métier de nous critiquer, comme c'est le nôtre de critiquer le gouvernement.

● (11 h 50) ●

Mais, M. le Président, cette imputabilité que les femmes et les hommes publics, dans le secteur biblique du terme, ont à avoir et à rendre comme compte vis-à-vis la population, ce n'est pas effectivement tout le monde qui est prêt à accepter cette charge et cette pression sociale. Or, il n'y a non seulement pas d'intérêt sur le plan financier à assumer cette situation-là, mais plusieurs fois, pour plusieurs personnes, il y avait un désintérêt, il y avait une diminution du niveau de revenus et du niveau de salaire pour des tas de gens qui ont décidé qu'ils ne se présentaient tout simplement pas.

Je vous ferai remarquer que le mémoire, le rapport présenté par M. Serge Godin, contenait des recommandations qui sont, somme toute, fort raisonnables et bien documentées. Il y en a une sur laquelle j'avais annoncé que mon caucus ne trouvait pas particulièrement réaliste toutefois, c'était la dernière, celle qui stipulait que dorénavant l'analyse des conditions de travail des membres de l'Assemblée nationale soit effectuée à tous les trois ans par un comité indépendant qui transmettra son rapport au président de l'Assemblée nationale. En politique, M. le Président, à tous les trois ans, il se passe toujours quelque chose qui fait en sorte que la mise sur pied du comité de sages pour réviser les conditions de travail des députés serait ou risquerait d'être remise en question et risquerait finalement de ramener la situation des députés à celle qu'elle était avant le dépôt de ce projet de loi.

Le dépôt de ce projet de loi, qui, je le rappelle, vient, dans le fond, à peu près corriger les pertes qu'ont subies les députés au cours des dernières années, n'a aucune commune mesure avec la proposition qui est faite en Ontario, dont je ne sais pas si elle sera reprise ou pas par le gouvernement Harris, une proposition d'augmenter les salaires des députés de 40 %. Nous sommes loin, nous sommes très, très loin de ce que l'on retrouve dans le travail d'un comité fait en Ontario dans ce qu'on retrouve comme projet de loi ici, M. le Président.

Et le gouvernement, plutôt que de s'en remettre à un comité indépendant qui transmettra un rapport au président à tous les trois ans, suggère, dans son projet de loi, de mettre ou de faire en sorte que les députés — une fois qu'ils auront obtenu le salaire, les pertes de salaires qu'ils ont encourues — seront maintenant organisés sur l'échelle de la politique salariale des cadres, et ça nous convient. Ça nous convient. L'évolution du revenu des cadres et l'évolution du revenu des députés devraient être de la même nature.

Tout ce que je sais, par exemple, c'est que, dans la situation actuelle, le revenu réel des citoyens, entre 1990 et l'an 2000, même avec l'adoption du projet de loi que nous allons adopter, l'évolution réelle du revenu des citoyens sera encore supérieure à ce que nous allons

adopter dans le projet de loi comme augmentation de salaire pour les députés, ce qui fait qu'il n'y a pas eu d'exagération. Ce n'est pas une situation où les députés sont en train de se mettre les deux mains dans le beurre puis en train de s'organiser pour se payer un caprice d'augmentation de salaire. On n'est pas dans cette situation-là du tout. Et on est dans une situation pour le moins très raisonnable, très, très raisonnable. Et c'est pour cette raison, M. le Président, que l'opposition officielle votera en faveur de ce projet de loi dans les étapes qui suivront. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, nous poursuivons le débat sur l'adoption du principe du projet de loi n° 168. Je cède la parole au député de Rivière-du-Loup. M. le député, la parole est à vous.

M. Mario Dumont

M. Dumont: Oui, merci, M. le Président. Alors, ça a été dit et redit, le salaire de députés est une question délicate. La vraie raison, au fond, qui rend délicate la question du salaire des députés, c'est qu'à chaque fois qu'il est question de salaire il y a quelqu'un qui paie et il y a quelqu'un qui reçoit. Et, dans le cas qui nous occupe, ceux qui reçoivent, c'est nous, mais les payeurs, ce sont les citoyens. Alors, ça nous conduit directement et inévitablement à la question: Est-ce que les citoyens en ont pour leur argent?

Et, là-dessus, je suis d'emblée tout à fait d'accord avec l'approche qu'a prise le député de Westmount—Saint-Louis, qui ne consiste pas à juger les individus, qui ne consiste pas à juger les personnes, qui consiste à reconnaître qu'il y a des gens qui sont représentatifs de la population avec toutes sortes de qualités et de défauts et que ce qu'il faut juger, c'est le système. Ce qu'il faut juger, c'est le système à l'intérieur duquel ils fonctionnent, puis se demander c'est quoi, les fonctions qu'on demande d'un parlementaire, avant de revoir sa rémunération. C'est quoi, les fonctions fondamentales? La représentation des citoyens, l'exercice du pouvoir législatif et le contrôle de l'administration publique.

Quelques citations, M. le Président, qui vont certainement intéresser les collègues. On dit: «Nous sommes dans un Parlement soi-disant souverain, mais en réalité ficelé par la ligne de parti et asservi à toutes fins utiles à la dictature effective du cabinet et de son entourage.» Alors, si on prend comme lecture cette définition-là, on a de quoi être inquiet de se lancer dans une réforme qui toucherait la rémunération des députés sans toucher aux pouvoirs et aux fonctions des députés. Alors, ces mots-là, que je viens de lire, ils ne sont pas de moi. Ils sont du fondateur du Parti québécois, René Lévesque. Et c'est un jugement... et, même si c'est un jugement qui peut ne pas plaire à l'ensemble des parlementaires, il ne faut pas se tromper, il faut descendre dans la rue pour voir que c'est un jugement qui est largement partagé par nos concitoyens.

Je fais abstraction, M. le Président, des sondages. Quand on demande aux gens la confiance qu'ils ont dans la fonction, dans le travail politique, on arrive dernier. Et, encore là, ça ne vise pas des individus. Parce qu'on va demander aux mêmes citoyens,

dans le même sondage, est-ce qu'ils ont confiance à tel, tel politicien? puis on va nommer tous les noms, puis même le plus impopulaire sur le plan personnel va être plus populaire que sa fonction. Ce qui tend à démontrer que c'est vraiment le système que les gens questionnent. C'est du fonctionnement du système que les gens sentent que les personnes qui y sont actives n'ont pas vraiment le pouvoir.

Une autre citation: «Les gens sont désabusés. Ils tournent le dos au politique. Ils cherchent à changer les choses à l'extérieur du système politique, qui, lui, a échoué.» Encore là, ces mots-là ne sont pas de moi. Ils sont du directeur des études sur le Québec, de l'Université McGill, puis on peut les retrouver dans *Le Devoir* d'hier. Bien, il y a des gens qui se posent des questions. Il n'y a pas seulement nous, à l'Assemblée, il y a des gens à l'extérieur qui se posent des questions.

Il y a un rapport qui est beaucoup plus récent, qui émane de l'Assemblée nationale. Je pense qu'ont travaillé là-dessus, sur la question du contrôle parlementaire, le vice-président de l'Assemblée nationale, le député de Saint-Maurice, la présidente de la commission des affaires sociales, la députée de Saint-François, le député de Matane, président de la commission de la culture, l'ancien président de la commission des finances publiques, le député de Richelieu, qui sont arrivés à des conclusions — si des parlementaires arrivent à cette conclusion-là, il ne faudrait pas s'étonner que des observateurs extérieurs y arrivent — en disant... Bon, ils citent l'ex-bâtonnier du Québec, dans le rapport, M. Claude Masse, qui disait, il y a quelques années, son vif dépit quant au travail des commissions parlementaires portant sur des projets de loi. Voici la citation: «Ceux qui pensent aller en commission parlementaire pour changer les choses s'illusionnent drôlement.» C'est une citation qui fait mal, mais qui est suffisamment empreinte de réalité et de réalisme pour que des parlementaires qui siègent à l'Assemblée présentement aient senti le besoin de la reprendre à l'intérieur de leur rapport.

Un peu plus loin, ils disent: «Ce besoin — on parle du besoin de réforme, le besoin de la réforme parlementaire — naît de l'insatisfaction causée par le rôle dévolu aux députés dans le travail des commissions et par la marge de manoeuvre qui leur est laissée dans l'organisation, le déroulement et le suivi des mandats qui sont confiés aux commissions.» Un peu plus loin, on parle: «...et par un encadrement trop étroit des formations politiques.» Et c'est dans le même rapport, M. le Président, qu'on nous dit: «Enfin, on ne peut discuter de la revalorisation du travail des commissions parlementaires sans aborder la question de la rémunération des députés.»

Alors, ça, c'est un comité de parlementaires de l'opposition officielle et du gouvernement qui dit que ça va ensemble. Si on parle de revalorisation du travail des commissions, il va falloir parler de rémunération des députés. Il me semble qu'un lien d'association aussi étroit devrait aller dans les deux sens, puis que ça dise très clairement qu'au moins quatre parlementaires dans l'enceinte ont jugé qu'il y avait un lien direct entre la question de la rémunération des députés puis la question du rôle qu'on veut donner aux parlementaires dans cette Assemblée.

Et je suis obligé de vous dire, M. le Président, que de s'attaquer, comme le premier ministre l'a annoncé, à la question de la rémunération dans quand même une assez grande urgence, je pense que nos concitoyens, qu'ils soient préoccupés par n'importe quelle sorte de question... On a vu des centaines de rapports, allant de la pauvreté des enfants à la sécurité dans le transport scolaire. Sur toutes sortes de questions, il y a eu des rapports. Combien de ceux-là ont été tablettés? Combien de ceux-là ont attendu des mois et des années avant d'avoir le début d'une lueur de réponse?

● (12 heures) ●

On conviendra que le rapport Godin, dans l'oeil de nos concitoyens, est un rapport qui a obtenu une réponse assez diligente. Alors, je pense, trois, quatre jours ouvrables après le dépôt du rapport, il y avait déjà un projet de loi. Donc, on veut s'attaquer à ça d'une façon rapide, d'une façon extrêmement pressante, sans s'attaquer à la réforme parlementaire. A mon avis, M. le Président, on manque le bateau. Et ce qu'on dit, dans le fond, c'est que, de la réforme parlementaire, on n'en veut pas. Revoir la façon dont fonctionne notre Assemblée, la modernisation, la démocratisation de notre Assemblée, l'assouplissement des lignes de parti, on n'en veut pas parce que, si on était pour le faire, ce serait maintenant, puis on aurait le devoir de le faire maintenant.

Il n'y aura pas de meilleur moment de repenser la démocratie de notre Parlement puis le rôle puis le pouvoir du député qu'au moment où on pense à sa rémunération. C'est vrai partout dans le monde. Quand on revoit une échelle salariale, quand on revoit les conditions de travail, quand on revoit la paie, on en profite pour revoir la définition de tâches. J'aurais souhaité que notre Assemblée ait la maturité pour faire l'ensemble de l'exercice. En l'absence d'un tel exercice et devant le refus de le faire, notre formation s'oppose au projet de loi. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Merci, M. le député de Rivière-du-Loup, de votre intervention. Nous poursuivons le débat sur l'adoption du principe du projet de loi n° 168, et je reconnais le président du caucus du parti du gouvernement et député d'Abitibi-Ouest, M. le député, la parole est à vous.

M. François Gendron

M. Gendron: Merci, M. le Président. Alors, je tenais, comme président du caucus, à parler sur ce projet de loi de la façon la plus réaliste possible, la plus pragmatique possible, parce que ce que nous faisons aujourd'hui en adoptant, ou en discutant, le principe du projet de loi n° 168, c'est effectivement donner suite, par le projet de loi, à des recommandations du rapport, qu'on a communément appelé le rapport Godin, peut-être pas dans toutes ses composantes mais, au moins, dans ses composantes essentielles, parce que mon collègue, également président du caucus de l'opposition, avait la sagesse de mentionner, effectivement, qu'il y a quelques recommandations auxquelles nous ne voulions pas donner suite, et il y a des raisons pour le faire qu'on pourrait expliciter.

Je voudrais cependant citer — c'est toujours important pour les gens qui nous écoutent — que les gens qui ont travaillé sur le rapport Godin ont pris en compte la réalité fondamentale qui vient d'être soulignée en corrélation par le député de Rivière-du-Loup en disant que, oui, certains pouvaient penser, avec raison, selon moi, qu'il y a un lien entre la fonction, le niveau de la fonction, les responsabilités — lui, il a appelé ça également la «réforme parlementaire» — et la rémunération. Et j'y reviendrai tantôt parce que, pas plus tard que quand j'aurai fini ici, M. le Président, je vais être avec un groupe de travail justement sur la réforme parlementaire. Donc, ça contredit assez rapidement quand il souligne qu'on n'en veut pas, de réforme parlementaire. On en veut une, mais il ne faut pas tout mêler.

Puis une réforme parlementaire, en ce qui me concerne, pour un parlementaire de pas mal d'expérience, ce n'est pas une responsabilité exclusive du gouvernement, surtout pas. C'est une responsabilité des formations politiques en présence, y incluant notre honorable député de Rivière-du-Loup qui parle au nom de sa formation politique qui est composée de sa personne, que je respecte beaucoup, je n'ai pas de trouble avec ça. Alors, c'est évident que, lui, il veut nous parler de vote libre. Il n'a pas de drame avec ses votes libres, lui, là. Alors, on peut en parler aussi, mais il ne faut pas tout mêler.

La réforme parlementaire, j'en suis, mais prétendre qu'on ne peut pas recevoir un rapport sur la rémunération s'il n'y a pas une évolution similaire ou au même rythme de la réforme parlementaire, qui relève beaucoup plus des parlementaires, des formations politiques en présence, il me semble que ce n'est pas parler de mêmes réalités. Là, moi, je veux vous dire très succinctement deux phrases. Le rapport Godin, il a dit ceci: «Toutefois, il n'en demeure pas moins que le niveau de l'indemnité de base des députés ne permet pas de garantir à ces derniers une rémunération appropriée et adaptée aux exigences actuelles de cette fonction. Ce niveau de rémunération risque plutôt de limiter le recrutement des candidats qualifiés et représentatifs de tous les secteurs de la société québécoise. Donc, le comité est d'avis qu'il faut améliorer les conditions de travail des députés pour permettre de continuer d'assurer un recrutement plus sain de personnes qualifiées. Les membres du comité sont également convaincus que la population québécoise a toujours intérêt — d'après moi, oui — à être représentée par des députés efficaces et possédant une bonne compréhension des besoins réels du Québec moderne.» Alors, dire que le comité n'a pas apprécié la tâche ou la fonction, c'est inexact. C'est important de revenir là-dessus et de parler du mandat.

Deuxième point rapidement que je voudrais traiter, il y a des journalistes qui ont écrit, là, qu'on était sur un fil de fer, puis que c'était bien compliqué, puis que c'était une question fragile, puis que c'était une question qui crée certains malaises, puis que c'est un sujet qui, dans l'opinion publique, n'est pas facile. C'est tout exact, ça, c'est tout exact, mais est-ce que celui qui vous parle ce matin et mon collègue leader et député du Lac-Saint-Jean qui a présenté le projet de loi se sentent mal à l'aise comme si on était sur un fil de fer puis qu'on hésite à donner suite aux recommandations du rapport

Godin? Ça, il ne faut pas mentir à la population, et, moi, je tiens tout de suite...

J'en ai jasé avec mes collègues, on en a parlé au caucus. Est-ce qu'il y a un malaise, ce matin, d'aborder ce projet de loi là? La réponse, c'est non. Est-ce qu'il y a d'autres considérations qu'on peut prendre en compte? Bien, c'est évident que la réponse est oui, qu'il y a d'autres considérations qu'on pourrait prendre en compte, parce qu'il est exact que c'était une question dite fragile dans l'opinion publique. Ce ne sera jamais le moment de discuter de ça, ce n'est jamais opportun, et c'est normal parce qu'on est pris pour parler, comme mon collègue le disait, du bénéfice que nous allons recevoir. Mais on va aller voir tantôt ce que les autres en ont dit.

Et est-ce qu'on trouve que la recommandation du rapport Godin, toujours pour ce qu'on discute, est disproportionnée, démesurée, inappropriée? Ce n'est pas ce qu'on a lu. Souvent, ça permet, d'après moi, de donner un meilleur jugement dans l'opinion publique quand les jugements sont portés par des tiers, si vous me permettez l'expression, plutôt que nous-mêmes qui allons bénéficier de la hausse. Donc, moi, je voulais dire qu'au nom de ma formation politique, même si je reconnais que c'est un sujet pas facile et fragile... On n'est pas derrière les rideaux, là, puis on n'est pas mal à l'aise, puis on le fait en plein jour, puis je le sais que, de l'autre côté, ils vont faire la même chose.

Troisième élément dont je voudrais dire quelques mots avant d'aborder le fond de la question, qui est la question du rattrapage, je voudrais parler un petit peu de la fonction. Bien, ça adonne bien parce que, la fonction, je l'exerce depuis 24 ans, tout comme mon collègue du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Donc, je ne sais pas, moi, il me semble que je me sens justifié d'en parler dans pas mal de ses composantes, dans pas mal de l'ensemble de ses éléments. Certains peuvent parler des grandeurs et des misères du métier d'homme ou de femme politique.

Et je voudrais juste citer quelques phrases d'un personnage public bien connu qu'on appelle parfois le Robin des banques. Parfois, on l'appelle par son vrai nom, M. Michaud, Yves. Je tiens à dire qu'il disait ceci: «Pour avoir exercé ce métier pendant quelques années — donc, c'est dit par d'autres; mais je tiens à vous rappeler que, moi, je l'exerce depuis 24 ans, et il n'y a pas une des phrases qu'il prend dans cet article que je ne peux pas faire mienne — et vécu presque toute ma vie aux marges du pouvoir ou de l'opposition, j'ai pu me rendre compte du degré de dévouement et de noblesse qu'il faut pour encaisser jour après jour les critiques, les contradictions, quand ce ne sont pas les bassesses de la politique partisane.» Parce que ça existe, on est en politique. Parce qu'il y a de la partisanerie, en politique, par définition. Il y en a trop.

«Le métier d'homme public ou de femme publique est probablement le plus décrié — on va tous être d'accord là-dessus — avec celui de journaliste ou autres. Et pourtant il exerce une fascination presque inexplicable. Qui plus est, malgré ce que l'on croit — et là c'est très important, M. le Président — il est loin d'enrichir ceux et celles qui l'exercent. Je n'ai jamais connu, en 30 ans — c'est toujours M. Michaud qui parle — de vie publique et parapublique, un seul homme

ou une seule femme politique qui a fait fortune en politique.» Puis là il cite les premiers ministres. M. Lesage. M. Bertrand. M. Johnson. M. Parizeau. M. Lévesque, ainsi de suite, ils l'ont tous dit, pour ces gens-là, je ne crois pas que c'est des gens qui sont venus faire fortune en politique. Vous les connaissez tous, l'histoire les connaît mieux.

Il ajoutait: «À des degrés divers, tous les premiers ministres que je viens de mentionner ont été, d'une certaine manière, obsédés, grisés, fascinés par l'exercice du pouvoir, trouvant sans doute dans l'administration des choses et le gouvernement des hommes une exaltation presque mystique. C'est sans doute parce qu'ils avaient l'impression, en faisant ce métier qui tue — ce n'est pas moi qui le dis, "ce métier qui tue": oui, on a perdu des hommes d'État, des premiers ministres du Québec qui sont décédés en fonction, donc ça ne doit pas être si reposant que ça — de maîtriser le cours d'événements, d'agir en quelque sorte sur le destin des hommes et des nations, en somme, sinon de maîtriser l'histoire, du moins d'en accélérer la marche ou d'y laisser leur marque.»

Rapidement, parce que je suis toujours sur la fonction. «Le député exerce un service public et il ne doit pas s'attendre à être considéré comme un salarié ni à être rémunéré pour les soirées, les fins de semaine, les bonis au rendement.» On n'en a pas, de boni au rendement, nous. Et c'est vrai, ça ne me gêne pas de le dire. Est-ce qu'il y a des députés plus performants que d'autres? Bien sûr, c'est la vie normale. Ce n'est pas des extraterrestres, les députés. Alors, est-ce qu'il y a des députés qui performent plus que d'autres? Bien oui, comme des avocats, comme des notaires, comme les professionnels de la vie courante, parce que les députés, quelles que soient les formations politiques, proviennent de la société québécoise, règle générale, et que, en conséquence, ils sont des hommes et des femmes avec les mêmes valeurs, plus engagés, plus performants. Mais, règle générale, il n'y a pas beaucoup de députés qui ne prennent pas leur fonction au sérieux. Je dis bien, là: Règle générale, la plupart des députés prennent leur fonction au sérieux, puis ils travaillent fort, puis il y a beaucoup d'heures là-dedans, puis il y a beaucoup de temps donné, il y a beaucoup de présence donnée, et c'est ce que M. Descôteaux, dans *Le Devoir*, disait.

● (12 h 10) ●

Nous autres, que le weekend soit chargé ou pas, il n'y a pas de boni au rendement, puis il n'y a de prime de fin de semaine, puis il n'y a pas de temps double ou de temps triple, puis on ne chiale pas, là. Il n'y a pas de problème avec ça, on le savait avant de se présenter. Mais je ne vois pas pourquoi ça nous gênerait d'en parler. Je ne vois pas pourquoi on ferait semblant que cette réalité-là n'est pas la nôtre, surtout pour ceux qui l'exercent depuis longtemps.

S'il est vrai que, par le passé, des parlementaires se votaient de généreuses conditions, surtout à l'égard de leur régime de retraite... Parce que les gens mêlent tout. Je pourrais citer des folies, des folies d'écriture que j'ai lues sur ces questions-là. Je vais le faire tantôt s'il me reste une minute. Il y en a eu de toutes les sortes. M. le Président. Ils mêlent tout, les gens mêlent tout. Moi, je parle toujours de la rémunération de base des députés, parce que c'est ça qui est la recommandation

fondamentale dans le rapport Godin. Alors, lui, il ajoutait: «Les folies du passé, il n'y en a plus, c'est un temps révolu. La rémunération proposée — oups! — est juste et équilibrée — selon lui. La refuser ne pourrait que conduire — exactement ce que notre collègue de Rivière-du-Loup ne veut pas — à dévaloriser la fonction pour effectivement faire une réforme parlementaire qui fait que le député est plus important — ce qui est le cas dans la société, ce qui est dans la responsabilité — mais non dans la lecture populaire de l'opinion publique», pour des raisons x, y, z, et ça, on pourrait l'expliquer, mais ce n'est pas ça, le débat.

M. Jean-Paul Gagné, du journal *Les Affaires*: «La dévalorisation du rôle de député et la rémunération expliquent en partie pourquoi les partis politiques ont de plus en plus de mal à recruter des gens qualifiés comme candidats à un poste de député, ce qui n'aide ni le renouvellement des partis ni la démocratie.» C'est assez sur la fonction. J'ai l'impression qu'il y a d'autres qui l'ont apprécié puis qui sont en mesure de dire: On n'a pas de problème, compte tenu du niveau de la fonction, de la hauteur de la fonction, à ce qu'il y ait un salaire qui laisse voir qu'effectivement c'est une fonction tellement significative que ça mérite d'avoir un salaire un peu plus convenable.

Sur le fond maintenant des choses, dans les minutes qu'il me reste, de quoi il s'agit exactement? C'est quoi exactement dont il s'agit? Parce que, encore là, moi, j'ai eu l'occasion de le commenter succinctement à *La Presse*, d'autres l'ont fait mieux que moi. Il s'agit essentiellement d'un rattrapage justifié. Je cite leur titre, là: *Un rattrapage justifié*. Ils n'ont pas dit «augmentation exagérée», ils ont dit «rattrapage justifié». Je cite, entre autres, ici, Mme Ginette Gagnon, du *Nouvelliste*. Elle disait: Ne versons pas dans la démagogie facile, là, puis arrêtons de crier à des scandales qui n'existent pas, en disant: Les députés vont se voter une augmentation de 15 %.

Bon, les députés vont être pris pour voter la loi. M. le député du Lac-Saint-Jean l'a dit très clairement. Mais on donne suite à un rapport, on donne suite à des gens qui ont regardé l'affaire sur des bases comparables puis qui ont porté un jugement. Alors, c'est ça qu'on va voter. C'est pour ça que c'est important, au début, de se rappeler: Moi, ce que je vais voter, c'est pour donner suite au rapport Godin. C'est ça que je vais voter tantôt.

Elle disait: «Dans le cadre de la lutte au déficit, tout le monde a fait sa part.» C'est vrai, ça a été dit. Est-ce que, nous, on l'a faite d'une façon plus durement, personnellement? La réponse, c'est oui. Est-ce que je suis déçu de ça puis que je suis hargneux? Mais non! Mais je me rappelle, moi, qu'il n'y a pas longtemps j'avais le même salaire qu'en 1994. J'ai dit à des gens: Trouvez-moi quelqu'un qui a exactement le même salaire, six, sept ans plus tard. Bien, j'ai cherché puis j'en cherche encore.

Est-ce que je reconnais qu'il y a des hausses qui ont été faiblardes dans la fonction publique? La réponse, c'est oui, on ne trichera pas avec les faits. Est-ce que ces gens-là ont bénéficié de hausses sans précédent? Bien non, bien non, bien non. Mais, nous, là, on a dit: Le 6 %, il n'est pas question de le prendre dans nos bonis, on n'en a pas; dans nos heures supplémentaires, on n'en a pas; dans notre costume de la Sûreté du Québec, on

n'en a pas: dans nos déjeuners à 15 \$. on n'en a pas. Alors, on ne peut pas le prendre ailleurs. On l'a pris sur le salaire puis on l'a pris fort sur le salaire.

Puis là, Mme Gagnon — parce que je vous disais que je la citais — je continue à la citer: «Ils sont probablement les seuls à avoir subi directement des baisses salariales. Un comité indépendant chargé de faire des recommandations au gouvernement vient d'établir — ça, j'aimerais ça que tout le monde soit attentif, pas pour vous autres, pour le citer à l'extérieur — qu'entre 1992 et l'an 2000 le salaire des élus québécois n'avait augmenté que de 1,2 %, alors que le revenu personnel de l'ensemble des salariés québécois, qui que ce soit, toutes tendances confondues, a augmenté de 12,3 %.» Bon, je sais bien, je viens de dire que je ne suis pas un salarié. Je l'ai dit, je ne suis pas un salarié comme les autres. Mais ça ne veut pas dire que je dois être à ce point généreux que je ne puisse souffrir aucune comparaison qui me permettrait de faire la démonstration que ce qui est sur la table n'est pas quelque chose d'exagéré.

Ce n'est pas pour rien qu'elle parlait, la Mme Ginette Gagnon, du *Nouvelliste*, d'un rattrapage. Et M. Samson, dans *Le Soleil*, disait à peu près la même chose, très rapidement. Il indiquait, lui aussi, dans un article de fond que j'ai mis à quelque part, que je vais trouver... De toute façon, je le sais presque par coeur. Excusez-moi, M. le Président, juste une seconde.

Alors, M. Samson, dans *Le Soleil*, disait: «Les députés furent à peu près les seuls à subir une telle amputation directe.» Et là je cite: «Le rattrapage de 10,5 % proposé par le comité consultatif est donc...» Regardez les qualifications qu'il utilisait. C'est quand même un chroniqueur habitué à nos débats. Il disait: Il s'agit d'un rattrapage modéré, inférieur à l'évolution du revenu personnel — que je viens de citer — somme toute modeste. Il parlait d'une augmentation modeste. Alors, moi, j'ai toujours parlé d'un rattrapage, et je crois que c'est dans ce sens-là qu'il faut le voir.

Puis, sur le salaire, M. Descôteaux disait exactement la même chose. Tantôt, il a parlé de la fonction, mais là je vous parle un peu de ce qu'il disait: «Les augmentations prévues constituent en réalité un rattrapage nécessaire. Convenons avec les membres du comité présidé par Godin qu'il est anormal que l'indemnité versée aux députés n'ait augmenté que de 1,2 % — toujours la même hausse que je vous citais tantôt — alors que, pour tous les autres, le pourcentage de croissance a été de 12,3 %.»

Et on pourrait continuer à citer d'autres chroniqueurs. Moi, j'arrête là. Je dis tout simplement que je n'ai pas de problème, M. le Président, à dire: Le moment est venu de donner un salaire qui correspond un peu plus à la fonction, aux multiples changements de la fonction que j'exerce depuis fort longtemps, qui est de plus en plus exigeante, parce que, c'est normal, les citoyens et les citoyennes veulent qu'on les représente le mieux possible puis qu'ils veulent qu'on fasse des débats à l'intérieur des différents forums qu'on a. Puis en même temps les deux formations politiques revendiquent, avec raison, que le député soit plus impliqué pas uniquement dans la législation. Il faut l'être dans la législation, mais il faut l'être également dans le pouvoir exécutif, il faut l'être dans des grandes orientations de société, il faut

l'être dans des débats de fond parce que, normalement, ces 125 personnes élues, elles représentent la société québécoise.

Je voudrais, parce qu'il me reste quelques minutes, M. le Président — quatre minutes, on a le temps — quand même profiter également de cette circonstance — je vous l'avait dit, que j'en ferais un petit peu — pour contrer quelques énormités, quelques folies qui se sont dites, parce que c'est accrédité dans la population. Souvent, on part une rumeur ou on écrit quelque chose, puis on la répète 100 fois, puis là les gens nous disent: Voilà, voilà ce qui arrive, voilà ce qui se passe. En particulier, dans le journal préféré du premier ministre, *Le Quotidien* du Saguenay—Lac-Saint-Jean, M. Raynald Boily disait: Bah! les députés s'interrogent, mais, dans le fond, c'est de l'hypocrisie, puis ils vont aller passer à la caisse après, puis surprenez-vous pas si le salaire du simple député va passer à au-delà de 100 000 \$ annuellement. Alors, moi, je tiens à vous dire que c'est faux, il n'en a jamais été question. Mais, quand on mêle tout, et volontairement il a tout mêlé...

J'en profite pour faire quelques phrases sur cette fameuse indemnité de fonction. Je me rappelle il y a 10, 15 ans quand on discutait ces questions-là puis qu'elle ne nous était versée que sur pièces justificatives. Presque à chaque année, moi, j'étais en mesure de prouver qu'après neuf, 10 mois d'exercice de la fonction j'avais défoncé le plafond lié à ce qu'on dit la «fonction». Encore là, je ne me lamente pas et je ne suis pas en train, ici, de plaider une fausse cause, mais j'ai horreur des gens qui trichent avec des faits puis la vérité. Un salaire de base puis une indemnité liée à une fonction, ça n'a rien à voir. Alors, quand même qu'on réécrira 100 fois: Oui, mais vous avez un 9 000 \$, 10 000 \$ ou 11 000 \$ de plus que le salaire de base, qu'on appelle «indemnité de fonction», je le sais, mais je ne le multiplierai pas par deux comme ils font, eux autres, en disant: Il n'est pas impossible. Je comprends qu'il n'est pas impossible, mais mes habits, moi, ils le sont, impossibles, les gestes liés à cette fonction-là, ils sont impossibles, et le 10 000 \$, 12 000 \$ d'indemnité de fonction, il est lié à la fonction. Je suis loin d'être sûr que la plupart du monde a deux lieux pour vivre puis qu'il a deux automobiles, pour toutes sortes de raisons, là. Alors, la fonction commande d'avoir une rémunération pour tenir compte de ça. Mais ce n'est pas du salaire, ça, M. le Président. Alors, moi, je tenais à le dire.

● (12 h 20) ●

Et d'autres sont partis en peur là-dessus, là, en parlant des dépenses de voyages puis d'autres affaires, que, oui... Oui, il y a des choses où on est couverts. Moi, voyager sur l'Abitibi puis Québec à toutes les semaines, sachant le coût des billets d'avion — ça ne me fait rien de dire ça, là — ne pensez pas que c'est moi qui paie ça. J'espère que vous êtes d'accord que ce n'est pas moi qui paie ça à chaque semaine. C'est moi qui les avance, par exemple, pour un mois et demi, mais ça, je suis capable de vivre avec ça, ce n'est pas un drame, on est habitué. Mais ce n'est pas moi qui paie ça. Mais ce n'est pas du salaire, ça.

Alors, M. le Président, je ne veux pas être plus long parce que mes collègues ont été très clairs, très explicites, à l'aise, honnêtes, au vu et au su de tout le

monde, transparents. Mais il y a là un projet de loi qui donne suite à un rapport, et je suis convaincu qu'il n'y a pas d'exagération puis qu'on est en mesure de vivre avec ça convenablement parce que ça correspond, selon le point de vue des tiers externes, à quelque chose de raisonnable. Merci.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Merci, M. le député d'Abitibi-Ouest. Alors, nous poursuivons le débat, et je reconnais le porte-parole de l'opposition officielle en matière de tourisme et député de LaFontaine, M. le député, la parole est à vous.

M. Jean-Claude Gobé

M. Gobé: Alors, merci, M. le Président. À écouter le discours fort bien documenté et fort bien présenté de mon collègue d'Abitibi, je pourrais être tenté de dire: Il n'y a pas grand-chose à rajouter, car, en effet, il a su faire le tour complet de la situation, et, bien sûr, suite à ses explications, je crois que toute personne qui a écouté ses arguments ne peut qu'être d'accord avec lui. Avant lui, le leader du gouvernement l'a présenté. Par la suite, mon collègue le député de Saint-Louis, d'une autre façon, a démontré aussi l'importance de ces questions et surtout la nécessité d'y trouver des solutions. Alors, j'aimerais peut-être en profiter, moi aussi, après 15 ans...

Ça fait 24 ans pour le député d'Abitibi, 24 ans pour le leader du gouvernement. Mon collègue le président du caucus, député de Westmount, maintenant...

Une voix: Westmount—Saint-Louis.

M. Gobé: ... Westmount—Saint-Louis, ça fait 15 ans, lui aussi. Nous avons tous ensemble connu l'évolution du parlementarisme, de la fonction de député, depuis ces années-là, plus encore ceux qui ont 24 ans. Mais, nous, depuis 15 ans, force est de constater que ça a évolué.

Je me souviens, moi, d'être arrivé, jeune député, ici et d'être entré dans cette Chambre, d'avoir participé à des commissions parlementaires, et on essayait plus ou moins d'avoir de l'information, d'avoir des cahiers sur les projets de loi. Le rôle du parlementaire était quand même assez limité et assez contrôlé par l'exécutif. Par la suite, M. le Président, les députés ont fait évoluer ce rôle-là. Des commissions parlementaires nouvelles ont été créées, une nouvelle façon d'agir aussi s'est développée. Les députés ont pris l'habitude d'aller plus profondément dans les dossiers. Mais aussi, pour ce faire, il a fallu acquérir de nouvelles qualifications, car force est de constater aujourd'hui que, lorsqu'on étudie un projet de loi — prenons l'exemple du pacte fiscal du gouvernement avec les municipalités — eh bien, on ne peut pas arriver en commission parlementaire, et s'asseoir devant, et ne pas avoir une certaine préparation ou certaines qualifications, sinon que pourrions-nous dire?

Alors, comment se fait-il que les projets de loi, que les lois soient étudiées pendant des semaines et des jours? Bien, c'est parce que les députés ont à coeur de voir qu'est-ce qu'il y a dans les projets de loi, ont à coeur de comprendre ce qu'il y a dans les textes,

qui bien souvent échappe même au côté gouvernemental, au côté du ministre, parce que c'est des textes qui sont rédigés par des fonctionnaires, et on retrouve dans les textes, des fois, des choses qui, si nous ne les voyions pas, si on ne les étudiait pas en commission parlementaire, pourraient créer des préjudices, des problèmes ou des situations désagréables pour nos concitoyens. C'est un exemple. Et, pour ce faire, il faudra une qualification. Il faut se donner la peine de le faire, il faut passer du temps, il faut étudier correctement, il faut se renseigner. Et là, M. le Président, c'est un des aspects du travail de député qui demandent donc de plus en plus aujourd'hui un niveau d'instruction, un niveau de préparation importants.

L'autre aspect, M. le Président, bien sûr, il y a l'aspect qui est celui du travail dans les circonscriptions électorales. Tout le monde sait, aujourd'hui, dans les circonscriptions électorales, la multiplicité des problèmes qui sont apportés à la connaissance des députés. Nous avons, dans les circonscriptions électorales, des citoyens qui ont des problèmes d'immigration, qui ont des problèmes de CSST, des problèmes de taxation, d'impôts, d'imposition, qui ont des problèmes de formation de la main-d'oeuvre, des problèmes d'aide sociale, des problèmes de transport adapté, des problèmes d'accès à des CHLD, des problèmes d'hospitalisation, des problèmes d'éducation, il y a des écoles qui vont fermer, des écoles qu'il faut ouvrir, des écoles qu'il faut agrandir. Ce sont là toutes...

Je pourrais en nommer encore plus longtemps, mais je fais un résumé rapide de ce que peuvent être les dossiers qui sont amenés à notre connaissance et pour lesquels les citoyens nous demandent d'intervenir et, si ce n'est d'intervenir, au moins d'y prêter une attention bienveillante, une attention appliquée, parce que c'est là des problèmes que les gens connaissent et auxquels ils ne voient aucune autre solution, aucun autre recours que d'aller dans le bureau du député et d'aller voir quelqu'un qui, pensent-ils, serait capable de dénouer les fils, de dénouer cet écheveau dans lequel ils se sentent pris dans l'administration publique, que ce soit pour un de ceux que je viens de nommer là.

M. le Président, les députés doivent faire, à ce moment-là, encore là, preuve d'une connaissance des réglementations, d'une connaissance des ministères, d'une connaissance des lois, d'une connaissance des programmes qui sont en place afin de pouvoir aiguiller les gens, afin de pouvoir intervenir pour quelquefois trouver une solution juste et acceptable par le citoyen. C'est là un rôle qui est très important. Je pense que les députés reçoivent en moyenne quelques milliers de cas par année comme ça. Regardez la somme de travail, regardez la somme d'application qu'il faut avoir. Et les citoyens attendent ça de nous. Non seulement ils s'attendent de nous à ce qu'on soit en Chambre, au Parlement pour étudier les projets de loi, pour avoir une attention particulière, mais ils attendent de nous, lorsqu'on est dans notre circonscription et même au Parlement, bien sûr, par l'intermédiaire de nos attachés politiques, eh bien, une attention à leurs problèmes immédiats, et ils espèrent qu'on trouvera bien souvent des solutions.

Ça, M. le Président, ça demande aussi une qualification, ça demande aussi de plus en plus des

connaissances assez pointues dans un certain nombre de domaines. Il faut être très polyvalent, il faut être capable d'avoir une vue sur à peu près tous les dossiers qui peuvent correspondre à l'organisation de la société québécoise. Ça, c'est l'autre partie.

Il y a aussi la partie — le leader du gouvernement en a parlé tout à l'heure — de représentation, la partie de représentation à l'extérieur, et, moi, je connais les députés. M. le Président, je ne connais pas de députés qui me disent: En fin de semaine, je n'avais pas d'activité, mais je connais des députés qui me disent: En fin de semaine, j'avais trois activités, quatre activités; j'avais, vendredi soir en arrivant, une présidence de fête d'une association de l'âge d'or; j'avais, le lendemain, le Club Kiwanis qui faisait sa fête annuelle, ou son banquet, ou sa réception annuelle; j'avais une réunion au CLSC; j'avais une clinique de sang avec les Chevaliers de Colomb; j'avais une association culturelle qui voulait absolument que je préside l'événement de spectacles à l'école faits par des jeunes élèves; il y a le patinage artistique qui, tenant son gala, a tenu à ce que je sois présent pour pouvoir honorer de la présence du député qui représente l'État, qui représente pour lui l'autorité... Les gens tenaient à ce que je sois là.

Eh bien, M. le Président, ça, c'est monnaie courante aussi, les fins de semaine, et ça demande aussi, ça, une qualification, une qualification de présentation, de disponibilité et aussi de connaissance des citoyens et de ce qui peut motiver leur engagement dans tous ces organismes bénévoles auxquels ils participent et pour lesquels ils nous invitent à voir le résultat du travail qu'ils font dans une année. Alors, ça aussi, c'est un côté important du côté du député. Et il y a bien sûr la représentation officielle, celle que nous devons faire au niveau de certains organismes, de certains événements importants, parce que nous représentons l'État et qu'il est important que l'État soit représenté dans ces situations-là.

Alors, M. le Président, j'écoutais le député de Rivière-du-Loup qui nous disait, tout à l'heure: Écoutez, il faudrait, avant d'augmenter les salaires, faire évoluer la profession, faire évoluer le parlementarisme. Mais, moi, je lui dirai: Il a déjà évolué beaucoup et il continue à évoluer. Parce que je rappellerai à votre attention qu'il y a, en cette Chambre, à la dernière session, un comité de députés qui s'est créé, avec, entre autres, le député de Matane, avec la députée de Saint-François, avec le ministre Simard, maintenant. Le président de l'Assemblée nationale y a participé. Il y a eu des réunions de députés, il y a des déjeuners-conférences qui ont eu lieu sur le rôle du député. On a reçu des questionnaires que nous avons dû remplir pour voir comment nous ferions évoluer ce travail, ce rôle que nous avons de députés aussi bien à l'Assemblée nationale par rapport au rôle du législatif vis-à-vis l'exécutif, mais aussi dans d'autres circonstances, et ça a été fait. Il y a un rapport qui a été sorti, un rapport qui a été unanime.

● (12 h 30) ●

Et je vois le député de Matane qui est dans cette Chambre, à qui on peut donner une partie importante de la paternité, avec la députée de Saint-François, de ce rapport. Nous, comme parti politique, eh bien, nous avons adopté, nous avons appuyé ce rapport, un rapport qui voit à renforcer le rôle du parlementaire, qui voit à

placer le parlementaire dans un rôle encore plus important, plus accru vis-à-vis l'exécutif, donner donc aux parlementaires des pouvoirs supplémentaires pour mieux faire valoir la voix de la population, mais faire valoir les aspirations de ses concitoyens.

Bien, nous l'avons accepté, nous l'avons adopté, et c'est quelque chose qui est en route. Et, si on peut faire confiance aux parlementaires en cette Chambre, eh bien, c'est de croire qu'ils vont continuer à faire cheminer cette réforme, à faire cheminer cette demande de modification ou d'évolution. Et le député de Rivière-du-Loup, bien sûr, comme chef de parti et parlementaire, est bienvenu sur ces comités lui aussi. Je suis certain que le député de Matane serait très heureux d'avoir le député de Rivière-du-Loup présent dans ses réunions où il parle de modernisation du rôle du député, d'accroissement de son importance au sein des commissions parlementaires et des comités. Suite au discours qu'il a fait tout à l'heure, je suis certain que le député de Matane va réitérer son invitation qui avait été faite au député de Rivière-du-Loup de participer à son comité.

M. le Président, je crois qu'il n'est pas tout à fait juste, je dirais même qu'il est injuste de dire qu'on s'occupe seulement de la question monétaire, qu'on ne s'occupe pas de l'autre question. Nous nous en occupons. Maintenant, on ne fera pas une réforme ou une évolution du parlementarisme du jour au lendemain. C'est des choses qui se travaillent, des choses qui se réfléchissent, ça prend des consensus, ça prend... C'est mettre une nouvelle façon ou une façon différente de procéder. Et, quand on sait, M. le Président, que tout dans cette Chambre, un peu comme la société d'ailleurs, est codifié et réglé par des règlements, par un certain nombre de balises pour éviter les débordements et les dérapages, eh bien, force est de comprendre que ça peut prendre un certain nombre de temps. Sauf qu'il n'en reste pas moins qu'on doit aussi travailler pour l'accélérer et faire en sorte que rapidement, eh bien, comme la société évolue, le rôle du député évolue lui aussi.

Et, comme les citoyens le demandent de plus en plus, c'est qu'ils tiennent le député de plus en plus imputable, parce que, lorsque ça va mal dans l'État, lorsque l'État québécois bat de l'aile ou lorsqu'il y a des situations économiques difficiles, des situations sociales difficiles, à qui les citoyens viennent-ils se plaindre? À qui viennent-ils faire des pressions? Qui viennent-ils critiquer? Qui viennent-ils — je vais employer un mot peut-être antiparlementaire — engueuler à l'occasion? Je m'excuse si je suis antiparlementaire. C'est le député, M. le Président, parce qu'ils considèrent que le député est responsable, est imputable de cela. Et c'est vrai qu'il l'est. C'est vrai qu'il est responsable, parce que, après tout, nous représentons le peuple. Le peuple ne peut pas être dans l'Assemblée nationale. Il ne peut y avoir 7 millions de Québécois ici. Il y en a 125, 125 qui parlent au nom de 7 millions. Eh bien, c'est vrai que ces 125 doivent être capables de parler aux 7 millions. Et, en particulier, de pouvoir parler au gouvernement. Donc à l'exécutif, c'est là le rôle du législatif. Mais, moi, je dis que c'est commencé, et déjà, d'après moi, un grand pas a été franchi dans la dernière session.

Alors, M. le Président, pour le reste, eh bien, j'oubliais un aspect de la vie du député... Et peut-être quelque chose qu'il ne faut jamais oublier, ce n'est pas

pour se plaindre ou pour se faire passer en victimes, parce que nous voulons, nous aimons ce que nous faisons, puis je suis certain que, parmi les députés qu'il y a ici, là, pas un ne voudrait partir. Je n'en connais pas beaucoup qui disent: Je suis tanné, je vais m'en aller. Puis, si on voulait prendre notre place, on serait les premiers à se battre pour garder notre place. Donc, M. le Président, il ne faut pas faire croire que nous sommes des victimes.

Mais il y a un côté aussi qui est méconnu, et les électeurs le connaissent souvent, les gens m'en parlent, moi. Peut-être que, d'un point de vue général, on feint de l'ignorer, mais les citoyens, lorsqu'ils connaissent leur député, et la grande majorité des députés sont bien connus par leurs citoyens, eh bien, ils se rendent compte aussi du sacrifice familial. Parce que n'oubliez pas, chers collègues, vous le savez tous, et les citoyens qui nous écoutent, que les horaires, les journées de travail des députés à l'extérieur, les fins de semaine, eh bien, ça implique un sacrifice familial. Nos familles paient un prix de qualité de vie du travail du mari ou du père. Il y a un prix à payer à cela, mais nous acceptons de le payer et nous demandons à nos familles de l'accepter aussi, et elles l'acceptent.

Ceci étant dit, M. le Président, nous devons aussi assurer à nos familles un niveau de vie décent, raisonnable, en compensation ne serait-ce que pouvoir leur donner une qualité de vie qui leur permet d'avoir, eh bien, un confort et certaines facilités. Et c'est là normal, parce que chaque cadre d'entreprise, chaque fonctionnaire, chaque dirigeant d'entreprise, chaque commerçant, lorsqu'il a fini, ferme sa boutique ou, lorsqu'il rentre de son entreprise, il rentre chez lui, s'occupe de ses enfants, de sa famille et de ses affaires. Mais, nous, nous sommes un peu particuliers, et nous l'avons choisi encore une fois, je dirais. Mais, quand même, il faut tenir compte aussi de cette dimension-là.

Alors, M. le Président, moi, je n'ai pas de honte, je ne suis pas mal à l'aise, après 15 ans de vie politique, voyant ce qui s'est fait, voyant ce qui se fait maintenant et ce qui est en train de se faire comme réforme, par les parlementaires eux-mêmes, je suis tout à fait en faveur de ce projet de loi là. Et je pense que la population n'a pas à être gênée de voir ses députés voter cette loi-là. S'il y avait un autre processus que, nous, le voter nous-mêmes, ce serait tant mieux, mais, vu que c'est comme ça, eh bien, M. le Président, nous le faisons, je pense, en tout honneur, en toute équité et en tenant compte du bon sens et de l'intérêt commun de la population. Alors, merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, merci, M. le député. Est-ce qu'il y a d'autres interventions?

Mise aux voix

Le principe du projet de loi n° 168, Loi modifiant la Loi sur les conditions de travail et le régime de retraite des membres de l'Assemblée nationale, est-il adopté? Adopté? Oui, M. le député de Rivière-du-Loup.

M. Dumont: Dans la foulée des propos du député de LaFontaine sur la fierté et l'absence de malaise, je

pense qu'il serait souhaitable peut-être, pour l'ensemble des parlementaires, d'avoir un vote nominal.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Est-ce qu'il y a cinq députés qui demandent un vote nominal? Il n'y a pas de vote nominal de demandé. Est-ce que le principe du projet de loi n° 168 est adopté? Adopté sur division. M. le leader adjoint du gouvernement.

Renvoi à la commission des institutions

M. Boulerice: M. le Président, je fais motion pour que ce projet de loi soit déféré à la commission des institutions pour étude détaillée.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Est-ce que cette motion est adoptée? Adopté. M. le leader adjoint du gouvernement. M. le leader adjoint du gouvernement.

M. Boulerice: M. le Président, c'est l'article 9 du feuilleton d'aujourd'hui.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): À l'article 9, compte tenu que le ministre est le porte-parole, je vais suspendre quelques instants pour permettre aux parlementaires d'être présents.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Oui, oui, c'est une poursuite. Je comprends que c'est une poursuite, mais il faut que le député qui va poursuivre soit ici, comprenez-vous? Là, on vient de finir un projet de loi. Avant qu'on poursuive avec un autre, il faut donner au moins aux parlementaires le temps de s'en venir. Et je suspends pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 37)

(Reprise à 12 h 39)

Projet de loi n° 163

Reprise du débat sur l'adoption du principe

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, à la demande du leader adjoint du gouvernement, l'Assemblée reprend le débat ajourné le 30 novembre 2000 sur l'adoption du principe du projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi. Et je reconnais le prochain intervenant, M. le président de la commission de l'administration publique, porte-parole de l'opposition en matière d'affaires autochtones et du Grand Nord 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 sur le projet de loi n° 163, la Loi concernant les services de transport par taxi: Bill 163, An Act respecting transportation services by taxi.

Et je pense qu'il faut noter d'entrée de jeu que c'est le deuxième effort de ce même gouvernement d'essayer de régler cette question. On a toujours dans nos bureaux, ici, le projet de loi n° 68 présenté par Mme la ministre du Travail, la Loi sur la reconnaissance d'une association de chauffeurs locataires de taxi. Alors, de toute évidence, M. le Président, ce gouvernement a beaucoup de difficultés à se faire une tête, à comprendre l'industrie du taxi et à agir dans l'intérêt des chauffeurs de taxi, des consommateurs, des clientèles spéciales, parce qu'il y a plusieurs clientèles spéciales dans le domaine du taxi, aussi. Alors, il faut le noter d'entrée de jeu, le gouvernement a des difficultés dans ce dossier.

● (12 h 40) ●

Parce que, tout le monde comprend, il y a des fins louables, on est ici pour assurer une meilleure protection des consommateurs. Il n'y aura aucune plainte, ici. Qu'on ait une meilleure protection pour le public dans, peu importe... industrie commerciale, je pense qu'il y a un appui des deux côtés de la Chambre pour s'assurer qu'on va protéger les consommateurs du Québec. Soit dans l'industrie du taxi soit sur le commerce sur l'Internet, il y a beaucoup d'enjeux pour les consommateurs et leur protection. Alors, ce n'est pas ici... Ça, c'est une fin louable. Et, je pense, des deux côtés de la Chambre, on a tout intérêt à avoir une meilleure protection du consommateur.

Il y a la question de la qualité des services. Et il y avait beaucoup de plaintes, surtout dans la région montréalaise, notamment concernant les véhicules des grandes flottes à Montréal. Il faut avoir une certaine qualité d'entretien, une certaine sécurité, une certaine salubrité de ces véhicules. Et, encore une fois, des deux côtés de la Chambre, ça, c'est une autre fin louable. Et je pense qu'il faut travailler ensemble parce que souvent, surtout pour les visiteurs à Montréal qui arrivent à l'aéroport, le taxi va être leur première impression de notre société. Alors, blague à part, je sais qu'entre autres David Letterman, à New York, a fait beaucoup de blagues sur le dos des chauffeurs de taxi, mais ce sont des personnages importants, ce sont des personnes qui souvent vont donner une première impression de notre société québécoise. Alors, je pense qu'on a tout intérêt à avoir une belle image pour notre société. Et la sécurité des véhicules aussi. Alors, ce n'est pas les fins... Les objectifs qui sont ici, il y a un consentement des deux côtés.

Alors, comme nous avons vu dans le débat sur la motion de scission qui a été présentée la semaine passée, sur beaucoup des éléments du projet de loi n° 163, l'opposition officielle se rallie sans problème. Mais il y a un élément, un moyen qui est mis de l'avant dans tout ça qui risque de confondre et peut-être d'atteindre la réalisation de ces objectifs, et ça, c'est la question... Et le ministre a soulevé ça dans son discours, dans la présentation de ce projet de loi, qu'il n'est pas question, mais pas question, M. le Président, d'avoir un syndicat dans l'industrie du taxi. Mais il y a une expression, en anglais, qui dit: «If it walks like a duck and it talks like a duck, the chances are it's probably a duck.» Traduction libre: Si ça marche comme un canard et si ça parle comme un canard, probablement, les chances sont bonnes que c'est un canard.

Et, quand je regarde les éléments du projet de loi qui est ici, l'Association professionnelle des taxis, on

regarde, entre autres, les pouvoirs, les rôles, les responsabilités de l'Association professionnelle des taxis, et ça va être de courtiser les membres, d'appliquer ce qu'on appelle normalement dans les relations de travail la formule Rand, c'est-à-dire que, si la majorité des personnes adhèrent à une association, on va faire cotiser l'ensemble des membres, s'ils veulent embarquer ou non. Cette Association aura le devoir de défendre les membres de l'Association notamment devant la Commission des transports et les autres instances qui sont là pour surveiller l'industrie du taxi et d'acheter les services dont ils ont besoin pour défendre les intérêts de ses membres. Alors, c'est bien beau pour le ministre de dire que ce n'est pas un syndicat, mais je pense, forcément, que ce qu'on est en train de créer ici, ça va être un syndicat des chauffeurs de taxi.

Mais la chose qui complique l'affaire et ce qui fait la distinction entre les projets de loi n° 68 et 163, c'est que, dans 163, on va mettre tout le monde ensemble. Parce qu'il y a beaucoup de types de chauffeurs de taxi, ce n'est pas uniquement les propriétaires. Parce que, règle générale, au Québec, il y a un propriétaire unique d'un véhicule qui est un chauffeur de taxi, alors il est à la fois le travailleur et le propriétaire. Mais on a également, surtout dans les grandes régions comme à Montréal, plusieurs coops qui ont une taille moyenne entre... Ce n'est pas un propriétaire chauffeur nécessairement, mais ce sont des coops qui regroupent certains services pour peut-être une dizaine de véhicules, une vingtaine. Il y a des coops qui sont plus importantes. Également, il y a des grandes compagnies de taxi qui ont des «dome lights», qu'on connaît très bien, de Diamond, de LaSalle, et les autres grandes compagnies comme ça qui ont plusieurs chauffeurs. Et ces chauffeurs locataires sont des personnes qui ressemblent le plus aux travailleurs qui travaillent pour un patron.

Mais qu'est-ce qu'on a fait dans le projet de loi n° 163 qui risque de rendre son application très, très difficile et la cohérence de ses gestes impossible? C'est qu'on a fondu tout ce monde ensemble. Alors, on n'a pas uniquement des locataires, on a également des propriétaires, on a les membres de coops, et on a tout fusionné ça ensemble dans une grande association. Alors, c'est très difficile dès le départ. Il y aura des personnes qui vont être en conflit d'intérêts parce qu'elles vont être à la fois le chauffeur de taxi et également le propriétaire de taxi. Ils vont être mélangés avec les intérêts des personnes qui sont uniquement locataires, qui ont des droits à défendre. Je ne remets pas ça en question, mais leurs intérêts sont divergents. Alors, la mise en application de ce mélange des responsabilités risque d'être très compliquée.

Et c'est pourquoi l'opposition officielle, la semaine passée, a présenté une motion de scission: d'enlever du projet de loi les passages sur la création de l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi, parce que, comme j'ai dit dès le départ, ce gouvernement n'est pas encore arrivé à une bonne solution pour cette question. On a deux projets de loi devant l'Assemblée nationale, et je pense que ça témoigne de la confusion de ce gouvernement.

Mr. Speaker, the Official Opposition presented a motion last week to divide a complicated matter which

was to take out of Bill 163 the provisions leading to the creation of a professional association for taxi drivers. And our reason for this was that the bill itself, the Government's philosophy underlying it haven't been properly developed. What we've taken is everybody who works in the taxi industry. So whether it's someone who occasionally drives a car for a friend, someone who is a permanent employee of one of the large fleets of taxi drivers, whether it's someone who is part of a cooperative of taxi drivers, whether it's someone who owns his own car, so he just drives his own car, we've taken these people who all have very divergent interests and we've put them all together in the same association, and I think it cannot work.

I think we have to rethink it because the interests of someone who's bought a permit, bought his vehicle and is a self-employed worker, his interests are going to be very different from someone who is part of a coop, who may drive a car on occasional basis, may not be the owner of the car, but drives on the weekends, maybe a student, maybe a former NDP candidate who is trying to pay off his debts by driving his taxi. So, this is something that could happen in our society. I've heard tales of former NDP candidates who drove taxis to pay off their campaign debts. It could be someone who owns a large fleet of taxis. So these interests are all different. And to put all these interests under one umbrella won't work, Mr. Speaker.

So, why the Opposition is asking the Minister to rethink his legislation or, at least, take out of his legislation those parts that deal with the professional association is because we do not think that the projet de loi is ready. We don't think that this idea of creating an association for the professional taxi drivers is right. And we've asked the Government if it could take that element out. Of course, they refused and I think we're unfortunately going to have to live with the consequences.

Mais l'autre question pour une association professionnelle où on voit le mélange des rôles... Parce que, souvent, ce qu'on demande de cette Association — comme j'ai dit, c'est un soi-disant syndicat — on va lui demander de faire les mêmes rôles qu'un syndicat. Alors, il y aura une cotisation obligatoire, il y aura une association obligatoire, il y aura la défense des intérêts des chauffeurs devant les instances comme la Commission de transports. Ça, c'est plus ou moins le devoir qu'on peut dire syndical.

Mais on ajoute à ça la notion d'un ordre professionnel. Sans la nommer un ordre professionnel, on essaie de greffer à cette Association un autre mandat, un autre rôle qui sera de faire comme un ordre professionnel qui a le mandat précis pas de défendre les membres, mais de défendre le public. Maintenant, un ordre professionnel, son mandat principal est de défendre les intérêts du public dans un domaine donné. Alors, le Barreau, l'Ordre des infirmières, les autres ont le mandat avant tout de défendre le public dans ces domaines. Et ils ont, entre autres, le devoir de faire un système de déontologie. Alors, quelqu'un qui se sent lésé par un membre d'un ordre professionnel doit avoir accès à un système impartial pour la défense de ses intérêts.

● (12 h 50) ●

Ce qu'on voit ici, ça va être aux chauffeurs de taxi, dans le sens large, avec toute la confusion que je viens de décrire, à développer un système de déontologie. Mais comment est-ce qu'on peut s'assurer de l'impartialité? Comment est-ce qu'on peut s'assurer que le membre du public qui se sentait lésé parce qu'un chauffeur de taxi de mauvaise foi — parce que, j'imagine, ça arrive de temps en temps — n'a pas pris le trajet le plus court entre deux points, a essayé de faire un petit détournement pour élargir la route qu'il veut prendre et agrandir le compte à payer à la fin du voyage... Comment est-ce qu'on va rassurer le public qui va témoigner devant d'autres chauffeurs de taxi parce qu'il se sent lésé dans une action posée par un de leurs pairs? Moi, je pense, le sens de déontologie, il faut toujours aller aux personnes qui sont impartiales.

Dans un domaine beaucoup plus fondamental mais très important, on voit que le gouvernement du Québec a créé un système de déontologie pour les gestes posés par les policiers, parce qu'il y avait très peu de confiance, dans le public, dans un système où les policiers font enquête sur eux-mêmes. Alors, qu'est-ce que le gouvernement a fait, c'est de créer un organisme autonome, impartial pour traiter ce genre de plaintes. Également, dans les ordres professionnels, c'est le même système où on a créé des lieux autonomes, indépendants pour traiter les plaintes du grand public. On ne le voit pas ici. On voit que ce soi-disant syndicat aura le rôle, aura la responsabilité de faire le traitement des personnes qui viennent du grand public.

Alors, encore une fois, c'est une confusion qu'on donne... On a vu la confusion dans la composition de cette Association professionnelle, mais également confusion dans les mandats, les rôles, les responsabilités qu'on va consacrer à l'Association professionnelle de taxi.

Dans un autre ordre d'idées, le chapitre IX, M. le Président, l'article 71 va créer le Forum des intervenants de l'industrie du taxi. Encore une fois, il faut — le Forum, ces grandes instances sont à la mode aujourd'hui — être très, très prudent dans le choix des personnes qui sont autour de la table. On a vu ça récemment dans le comité que Mme la ministre de la Culture a créé pour regarder la question des livres dans la société. J'étais étonné de voir, entre autres: on a long à dire sur les bibliothèques sans mettre un représentant des associations des bibliothèques sur le comité. Alors, le choix, la composition va toujours conditionner les réponses qu'on trouve à la fin.

Alors, quand je regarde, dans 71, les personnes qui vont être aptes à siéger sur le Forum, je pense, comme parlementaires, que nous devons réfléchir un petit peu pour s'assurer que tous les intérêts, toutes les questions qu'on veut poser sur la question de l'industrie du taxi et son rôle dans notre société sont bien représentés. On voit que le gouvernement va nommer le président, et le ministre va nommer les neuf autres représentants sur le Forum des intervenants de l'industrie du taxi. Et, parmi ces personnes, on va trouver les titulaires de permis de chauffeur de taxi, les intermédiaires en services de transport par taxi, les titulaires de permis de propriétaire de taxi, y compris ceux dont les services de transport par taxi sont spécialisés, et les clients. Au moins, les consommateurs vont être là, M. le Président.

Mais je pense qu'on a tout intérêt aussi de s'assurer qu'il y aura des représentants, premièrement, des personnes handicapées, parce que souvent le transport par taxi est un élément-clé dans les déplacements des personnes handicapées dans notre société. Alors, je pense que ça doit être clair dans le projet de loi que, dans ce Forum... Parce que souvent les personnes handicapées dans notre société sont sans voix. Je pense qu'on a tout intérêt de dire que c'est l'intention du législateur que, dans ces grands débats sur l'avenir de l'industrie du taxi, il faut avoir un des représentants, parce que le transport pour les personnes handicapées, c'est un enjeu majeur dans notre société. Bon an, mal an, on met pour 160 millions de dollars dans ce domaine, et je pense qu'on a tout intérêt qu'il y ait un représentant des utilisateurs de ces services.

Également, je pense qu'il y a un enjeu entre ce Forum et notre industrie touristique. Alors, je pense qu'il faut être plus spécifique, parce qu'il y a un rôle important pour le taxi à jouer dans le développement de nos industries touristiques au Québec.

J'ajouterais à ça — parce qu'il faut un petit peu de créativité pour élargir la composition de ce Forum — d'avoir un lien avec des transports en commun, parce que souvent, surtout en banlieue, on n'a pas besoin d'un gros autobus à 50 sièges pour nos petites rues de banlieue. Des fois, c'est beaucoup plus économique, c'est plus intéressant d'avoir le transport par taxi pour prendre la place des grands autobus. C'est plus rentable, ça donne un meilleur service.

Alors, pour ce Forum, si vraiment... Parce que sinon ça va être comme le résultat du comité Larose sur le livre au Québec: en éliminant les intérêts importants, ce n'est pas surprenant qu'il n'y avait que les écrivains, les librairies et M. Larose sur le comité. Alors, ils sont arrivés avec un rapport qui fait l'affaire des librairies et des écrivains mais qui a oublié, entre autres, les lecteurs, les personnes qui aiment lire. Et je pense qu'on a tout intérêt, avant de créer ces genres de forums qui sont censés de revenir avec des recommandations, des avis au gouvernement, de s'assurer que leur composition est très large.

Mais, juste en terminant, un des avantages d'être chauffeur de taxi, il y a une certaine autonomie. Ce sont des personnes qui, règle générale, fixent leurs propres heures. Alors, s'ils veulent travailler de 6 heures le matin jusqu'à 18 heures, s'ils veulent commencer à 18 heures et travailler jusqu'à 6 heures le matin, c'est à eux autres de gérer leurs affaires. Et c'est un métier très difficile. Je pense que, vous, M. le Président, connaissez ça mieux que nous autres ici, en Chambre, mais c'est un métier très difficile. Très agréable, il faut aimer le monde, il faut aimer parler avec le monde. Mais un des avantages — parce qu'ils ont des grandes semaines, il faut travailler 60, 70, 80 heures par semaine pour faire vivre une famille — c'est l'autonomie. C'est le fait que, moi, je n'ai pas d'association professionnelle, je n'ai pas beaucoup d'encadrement, j'ai des règlements. Parce qu'il faut réglementer cette industrie, personne ne remet ça en question.

Mais la crainte dans l'opposition officielle et la crainte de plusieurs des chauffeurs de taxi qui m'en parlent — parce que j'utilise les taxis de temps en temps étant donné que je suis, je pense, le seul membre de l'Assemblée nationale sans permis de conduire, alors j'utilise souvent les taxis, et ils sont contre cette

idée — ils ne veulent pas être mis dans l'obligation d'être membres d'une association comme ça, parce qu'ils voient que leurs intérêts sont trop divergents. Les coops qu'on trouve souvent en banlieue, les grandes flottes en ville, les propriétaires de leur voiture qui travaillent, un travailleur autonome, c'est trop divergent. Alors, de tout mettre ça dans le même panier, de tout mettre ça ensemble, c'est une idée qui n'est pas vendeuse parmi les chauffeurs de taxi qui m'ont parlé longuement à ce sujet récemment.

Alors, je pense qu'on a tout intérêt à revoir ce projet de loi parce que, dans sa forme actuelle, ce n'est pas mûr pour l'adoption. Pour ça, malgré les fins louables qui étaient identifiées dès le départ dans mon intervention, je pense qu'on a tout intérêt à voter contre le projet de loi n° 163, parce que ça ne répond ni aux besoins des consommateurs ni aux besoins des chauffeurs de taxi du Québec. Merci beaucoup, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, merci beaucoup, M. le député de Jacques-Cartier. Compte tenu de l'heure, je vais suspendre les travaux de cette Assemblée jusqu'à 15 heures, et bon appétit à vous tous!

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 2)

Le Vice-Président (M. Pinard): Mmes, MM, les députés, veuillez vous asseoir.

M. le leader adjoint du gouvernement, vous appelez...

M. Boisclair: Bien, M. le Président, nous poursuivons le débat sur le projet de loi n° 163, donc l'article 9.

Le Vice-Président (M. Pinard): Merci. Alors, à l'article 9 de notre feuillet, l'Assemblée reprend le débat ajourné le 30 novembre 2000 sur l'adoption du principe du projet de loi n° 163. Loi concernant les services de transport par taxi. Le député de Laurier-Dorion avait terminé son intervention. Alors, y a-t-il d'autres intervenants? M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Je vous remercie, M. le Président. Malheureusement, on me fait savoir, à ce moment-ci, qu'il n'y aurait pas quorum encore tout à fait. Alors, peut-être avant de commencer, pour être en règle avec le règlement...

Le Vice-Président (M. Pinard): Laissez-moi le temps de compter.

Une voix: Regardez derrière le trône. Ils sont derrière le trône.

Le Vice-Président (M. Pinard): En arrière du trône, ce n'est pas dans l'Assemblée. Alors, veuillez appeler... Et nous allons suspendre, malheureusement.

(Suspension de la séance à 15 h 3)

(Reprise à 15 h 8)

Le Vice-Président (M. Pinard): Mmes, MM. les députés qui sont debout, veuillez vous asseoir. Les autres, restez assis.

Alors, je tiens à vous rappeler que, comme il y a plusieurs commissions parlementaires qui travaillent, le quorum est de 13, et, lorsque les commissions parlementaires ne sont pas à l'oeuvre, le quorum est de 21. Alors, il faut habituellement que ce soit maintenu en tout temps.

A l'article 9 de notre feuillet, tel qu'appelé par le leader adjoint du gouvernement, l'Assemblée reprend le débat ajourné le 30 novembre 2000 sur l'adoption du principe du projet de loi n° 163. Loi concernant les services de transport par taxi. Alors, je serais prêt maintenant à reconnaître un intervenant, le député de LaFontaine, M. le député.

M. Jean-Claude Gobé

M. Gobé: Merci, M. le Président. Alors, le projet de loi n° 163, comme chacun ici le sait, est un projet de loi qui est loin de faire l'unanimité parmi les gens ou les citoyens qui vont être touchés par ce projet de loi là. Alors, c'est un projet de loi qui touche certaines réglementations et certaines manières d'organisation de notre société, particulièrement dans le domaine du taxi.

M. le Président, tout le monde connaît l'industrie du taxi au Québec. On parle d'à peu près 8 000 propriétaires de voiture de taxi et de 15 000, 16 000 chauffeurs de taxi. Il y a de nombreuses années, ou plusieurs années, en tout cas, que certaines organisations, certaines personnes veulent s'affilier ou être capables de s'affilier à des organisations syndicales. On sait qu'il y a un certain nombre de démarches qui ont été faites par des centrales syndicales en toute bonne foi, et ce n'est pas là une dénonciation d'une action, c'est une réalité, et, ma foi, tant que cela se fait selon les lois et selon les règlements, il n'y a aucune raison que ce soit décrié. On peut être d'accord ou ne pas être d'accord, ça, c'est une autre histoire.

● (15 h 10) ●

Alors, M. le Président, il y a une année déjà, à peu près à cette époque-ci, le printemps dernier, même, le gouvernement avait déposé un projet de loi, sous le parrainage de la ministre du Travail, qui visait à créer une association de chauffeurs de taxi au sens du Code du travail du Québec. Le Parlement fut saisi de ce projet, mais le gouvernement n'y donna pas suite. Pour quelle raison? Simplement parce qu'il avait senti un certain nombre de réticences de la part des gens, des citoyens et des chauffeurs de taxi en particulier, des propriétaires aussi, bien sûr, ce qui faisait en sorte que ce n'était peut-être pas la meilleure manière de procéder ou de fonctionner. En effet, à cette époque-là, le projet de loi prévoyait la création d'une association de chauffeurs de taxi unique pour la province, pour l'ensemble de la province. Donc, tous les chauffeurs de taxi ainsi que les propriétaires seraient membres de cette Association. Il ne pourrait y avoir qu'une seule et unique association.

Ce projet de loi est resté lettre morte, personne n'y a donné suite, et il est mort tranquillement au

feuillet des deux sessions qui ont suivi. Par la suite, M. le Président, eh bien, le gouvernement a tenu un certain nombre de consultations, le ministre des Transports a pris le relais de sa collègue du ministère du Travail. Il y a eu des consultations, il y a eu beaucoup de rencontres avec toutes sortes de gens, toutes sortes de groupes, et le ministre avait promis qu'il était pour amender la loi sur le taxi. Là, on ne parle pas seulement de faire une association de taxi, on ne parle pas seulement de chauffeurs de taxi et de propriétaires, mais on parle d'un certain nombre de choses, et c'est ce que nous appelons maintenant aujourd'hui... C'est ce qui a été déposé il y a maintenant une quinzaine de jours, c'est le projet de loi n° 163.

Le projet de loi n° 163, M. le Président, il touche d'abord le permis de propriétaire de taxi. Ça, ça va toucher ce permis-là. Il stipule exactement ce que c'est que le permis, mais en même temps le gouvernement nous annonce qu'il pourrait changer les règles afin de délivrer des permis de taxi temporaires, si c'était nécessaire, et aussi les pouvoirs de la réglementation qui est actuellement effectuée ou dirigée par le Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal. Alors, ce n'est pas là certainement la plus grande partie, les choses les plus importantes de ce projet de loi.

Ce qu'on retrouve en particulier, c'est au chapitre V, c'est la création de l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi. Alors, ça prévoit la formation d'une association dont le mandat serait de représenter collectivement et individuellement les titulaires de permis de chauffeur de taxi, les propriétaires comme les locataires, et de faire, selon la loi, bien sûr, la promotion de leurs intérêts, entre autres l'amélioration des pratiques dans l'industrie du taxi, la négociation d'avantages sociaux pour les chauffeurs et un code de déontologie. Alors, c'est un peu ça qu'est le projet de loi.

Par contre, on revient encore avec cette obligation d'avoir une seule et unique association de chauffeurs de taxi au Québec. Il me semble que le gouvernement a décidé encore une fois de faire du mur-à-mur, c'est-à-dire de prendre d'un bout à l'autre du pays une seule et unique organisation, et c'est étrangement semblable à ce que la collègue du ministre des Transports, la ministre du Travail, voulait faire avec son projet de loi qui était un projet de loi au sens du Code du travail du Québec, donc qui était une syndicalisation par la bande de l'industrie du taxi. Alors, pourquoi le ministre nous revient-il, pourquoi le gouvernement a-t-il jugé utile d'abandonner le projet de loi qui syndicalisait les taxis et pourquoi en présente-t-il un autre, sous le couvert d'une réforme, dans lequel on parle d'amélioration de conditions de travail, dans lequel on parle de déontologie, dans lequel on parle de nouvelles façons d'émettre les permis, de réglementation? Pourquoi juge-t-il opportun de prendre une partie du projet de loi de la ministre du Travail et de l'inclure dans son projet sur l'amélioration du taxi? C'est simplement, M. le Président, parce que le ministre et son gouvernement se sont probablement commis avec un certain nombre de personnes à l'effet de créer cette Association de chauffeurs de taxi et de faire en sorte que ces personnes ou ces organismes...

Et là je fais référence à la FTQ. On sait que la FTQ a investi beaucoup d'argent dans la précampagne

qui visait à permettre aux chauffeurs de taxi de se syndiquer. Eh bien, tout nous porte à croire, à moins qu'on nous démontre le contraire, ce qui n'a pas encore été fait actuellement. M. le Président, que c'est une manière détournée d'arriver au même procédé que celui qui était prévu dans le projet de loi de la ministre. Non pas que je sois contre la syndicalisation de qui que ce soit dans cette province, ce n'est pas là le propos que je tiens actuellement. On verra plus tard dans mon discours ce que j'en penserai, ce que j'en dirai. Mais, pour l'instant, simplement, force est de reconnaître que, encore une fois, le gouvernement prend une manière détournée, une manière un peu camouflée pour arriver à faire quelque chose dont il sait très bien que les gens ne veulent pas.

Alors, est-ce que nous, comme députés en cette Chambre, que ce soit l'opposition ou le gouvernement, on peut cautionner une façon d'agir de cette façon-là du gouvernement? Moi, je crois que nous ne pouvons pas cautionner ça parce que c'est là, à ce moment-là, M. le Président, une façon un peu amonale de fonctionner — je n'ai pas dit «immorale» mais «amonale» — pour faire en sorte de dire: On fait quelque chose, puis on fait en même temps une autre chose dont on sait que les gens ne veulent pas.

Alors, prenons l'exemple des chauffeurs de taxi. Prenons l'exemple, M. le Président, d'une association de chauffeurs de taxi dont les chauffeurs sont dans la même association que les propriétaires. Que va-t-il arriver lorsqu'il va s'agir de discuter d'augmentation de salaire pour les chauffeurs, d'augmentation de la partie dans laquelle ils louent? Parce que, vous savez, bien souvent, le chauffeur de taxi va louer le véhicule pour un certain nombre d'heures — ça peut être huit heures, 10 heures, 12 heures — et il va dire au propriétaire du taxi: Je vais te donner x dollars pour cette période-là, et, tout le reste, là, le chauffeur de taxi, à ce moment-là, paie l'essence de son véhicule, et tout l'argent qui est récupéré, bien sûr, au-delà de ce qu'il paie à son propriétaire lui revient.

Donc, M. le Président, comment on va discuter ça, comment vont-ils faire, au sein de la même Association, pour pouvoir s'entendre là-dessus? Ça va être compliqué. C'est un peu comme si on disait — je vais donner un exemple pour que les gens comprennent — qu'à partir de maintenant tout le monde dans une entreprise, du patron au travailleur, tout le monde serait syndiqué dans le même syndicat. C'est à peu près la même chose. Et là, pour pouvoir bien sûr négocier les salaires, chacun, on ne sait trop comment, devrait être capable de négocier. Et, tout le monde étant membre du même syndicat, je ne vois pas comment on arriverait à trouver une solution à cette situation. Alors, c'est le même principe.

M. le Président, le ministre des Transports va devoir revoir son projet. Ce n'est pas un projet qui est à même de bonifier vraiment l'industrie du taxi ni de faciliter la relation des chauffeurs de taxi entre eux ou avec les propriétaires de taxi. Mais c'est aussi un projet qui, à cause de l'embrigadement qu'on va faire de tous ces gens-là, va créer quelque chose de très rigide, quelque chose qui ne sera pas souple, quelque chose qui va coûter cher à administrer, qui va être compliqué. On sait que les chauffeurs de taxi sont des artisans, hein?

Ce sont des gens qui aiment ce genre de vie, pour certains, et d'autres dont c'est le seul travail qu'ils sont capables de faire pour une certaine période de temps. Ce n'est pas tout le monde qui fait carrière dans le taxi. Les gens ne restent pas là, des fois, 25, 30 ans. Il y en a, certes, mais la grande majorité des gens sont là pour un certain nombre de temps indéterminé mais, généralement, qui n'est pas sur un très, très, très long terme.

Alors, M. le Président, il aurait été plus intéressant pour le gouvernement de chercher à apporter une vraie réforme dans l'industrie du taxi au lieu de chercher à rentrer dans la structuration, de créer des mécanismes lourds, compliqués, qui l'obligent même à se donner des pouvoirs incroyables. Le gouvernement garde tous les pouvoirs, hein? Il peut, tout à l'heure, déterminer par règlement tout ce qui a trait à l'administration, à l'organisation géographique par taxi ou limousine, notamment en ce qui concerne le nombre et le prix des permis, de même que les conditions pour l'obtenir ou le conserver, la responsabilité des détenteurs de permis, la délimitation des territoires, les renseignements figurant sur les permis, les normes d'entretien, de construction, d'identification des véhicules. Le gouvernement peut déléguer à une autorité municipale ou supramunicipale certains de ces pouvoirs. Bon. Et là imaginez un peu que le gouvernement peut rentrer dans tout ce qui touche l'organisation. Même, cette Association-là ne sera pas autonome, il y aura toujours quelqu'un au-dessus d'elle qui viendra, si ça ne fait pas l'affaire du gouvernement ou d'un ministre, changer les règles du jeu ou se mêler à ça.

● (15 h 20) ●

M. le Président, les chauffeurs de taxi, les propriétaires se sont opposés, et on les comprend. On les comprend, d'abord, parce qu'ils n'ont pas forcément été consultés, eux. On ne s'est pas assis avec eux en disant: Voilà, que pensez-vous? Quelle serait la meilleure solution, selon vous, pour moderniser l'organisation du taxi? Qu'est-ce que c'est qu'on pourrait faire? Non. Ce qu'on fait, c'est qu'on fait une commission parlementaire, on écoute les gens sur l'amélioration du taxi en général, mais on se garde bien d'aller poser la vraie question, hein, aux gens, c'est-à-dire: Comment pensez-vous qu'on s'organise? Il faut changer ça, ça semble être un peu compliqué à gérer, il semble y avoir beaucoup de manières de fonctionner différentes, certaines ligues n'ont pas d'argent, n'ont pas de fonds pour pouvoir appliquer un certain nombre de normes minimales en termes de qualité ou en termes de formation ou de respect même des règles. Alors, comment on fait? Et là, à ce moment-là, on s'assoit avec les gens, on commence à discuter et, à la fin, on finit par arriver à un consensus, par arriver à une solution qui, vu qu'elle vient des citoyens, vu qu'elle vient des gens qui sont directement concernés, colle à la réalité, ce qui n'empêche pas le gouvernement de faire preuve de leadership et de délimiter le cadre à l'intérieur duquel il voit, selon lui, le fonctionnement.

Mais il n'a pas à entrer dans chacun de ces détails-là lui-même d'une manière autocratique. Cela doit être décidé en accord et en discussion avec les intervenants. C'est comme ça qu'on gère, c'est comme ça qu'on administre une société et c'est comme ça qu'on fait en sorte que les réformes fonctionnent. Parce que, si

elles collent à la réalité des gens bien sûr qui sont concernés les premiers, directement — et là je parle des propriétaires de taxi: les chauffeurs, c'est une autre histoire, on va y venir après — eh bien, M. le Président, à ce moment-là, on est sûr qu'on ne se trompe pas.

Chaque fois que le gouvernement a agi de cette façon-là, qu'il n'a pas consulté les citoyens, qu'il n'a pas consulté les gens concernés directement par un projet de loi, eh bien, à chaque fois, ça a toujours été la même histoire, les gens n'étaient pas d'accord, les gens se rebellaient, les gens étaient réticents. Lorsqu'on finit par passer, de force ou de peine et de misère, un peu comme on voudra, cette réglementation quelle qu'elle soit... Là, on parle des taxis, mais on pourrait parler, exemple, des municipalités, ou on pourrait parler des commissions scolaires, on pourrait parler de... Il y a beaucoup d'exemples comme celui-là. Eh bien, à chaque fois que ça n'a pas été fait et que ça a été fait de manière autocratique ou, comme je disais, de peine et de misère, en poussant à gauche, à droite après une crise par ci puis une crise par là, on se rend compte que ça ne fonctionne pas, on n'atteint pas les objectifs ou les résultats qui étaient ceux qui étaient recherchés au départ. C'est normal. C'est normal lorsqu'on impose des choses aux gens, hein, lorsque les gens ont des habitudes de fonctionnement, lorsqu'ils croient honnêtement que ce qu'ils font correspond à une certaine logique et qu'on les oblige à faire d'autres choses sans en discuter avec eux, sans les consulter — puis les consulter, ce n'est pas juste les écouter, là — sans discuter, sans faire un groupe de travail avec eux, sans faire quelque chose qui aboutit à un résultat. Eh bien, voilà ce qui arrive. C'est pour ça que les propriétaires ne sont pas d'accord, aujourd'hui. Ils ne sont pas contents, ils ne comprennent pas le projet de loi.

J'ai eu l'occasion, avec le porte-parole du transport chez nous, le député de Shefford, de les rencontrer ici, là, une quarantaine de gens qui étaient dans une salle, et je dois vous dire que j'ai été moi-même ébahi de voir les gens qui ne comprenaient pas qu'est-ce qu'il y avait dans ce projet de loi là, qui avaient toutes sortes d'interprétations, qui avaient toutes sortes de craintes, d'appréhensions. Et la raison est simple, M. le Président, S'ils avaient été consultés, si on avait eu des discussions avant, ils auraient compris le projet de loi, ils auraient su ce qu'il y avait dedans. Ils auraient pu être d'accord ou ne pas être d'accord, mais, au moins, ils auraient été partie à ça. Mais là ce n'est pas du tout ça qui est arrivé, les gens étaient vraiment dans une situation complète d'ignorance de ce que le gouvernement voulait faire et avaient l'impression que le gouvernement cherchait à leur en passer une petite vite en syndiquant par la bande leur profession et en les incluant, eux, avec les chauffeurs.

Il est vrai que l'industrie du taxi a besoin de correctifs, il est vrai que... Puis je suis un utilisateur de taxis, moi, j'en prends souvent. Certainement vous aussi, M. le Président, et beaucoup de députés en cette Chambre. Nous prenons le taxi pour les aéroports, pour les gares, enfin pour différentes activités, et c'est vrai que l'industrie du taxi a besoin d'un certain nombre de changements, a besoin d'être revampée un peu, hein? Il y a un besoin de formation professionnelle chez nos chauffeurs de taxi, il y a un besoin d'un code d'éthique

aussi chez nos chauffeurs de taxi, il y a un besoin, pour certains, de cours de langue chez nos chauffeurs de taxi, il y a un besoin de véhicules en meilleur état chez nos chauffeurs de taxi, il y a un besoin de cours de conduite chez certains autres chauffeurs de taxi. Ça, c'est des choses concrètes que le ministre n'aborde même pas.

Est-ce qu'on veut revaloriser le taxi ou si on veut faire un syndicat de taxis? S'il veut faire un syndicat de taxis — j'ai dit que je reviendrais là-dessus, tout à l'heure; bien, j'y reviens, M. le Président — il y a de 16 000 à 17 000 chauffeurs de taxi. On exclut les propriétaires-chauffeurs. Eh bien, que le gouvernement dépose un projet de loi selon le Code du travail et que ça se discute. On sera pour ou on sera contre, mais, au moins, ce sera clairement et aux yeux de tout le monde une action qui correspondra à ce que le gouvernement veut faire. Puis, pour l'autre côté, si le gouvernement veut arranger, veut améliorer, veut bonifier ou donner un nouvel essor à l'industrie du taxi, eh bien, qu'il présente un projet de loi pour cela, et là on pourra en discuter, et là on pourra être d'accord sur un certain nombre de choses. Mais on ne peut pas être d'accord sur deux choses comme ça en même temps. En plus, c'est contradictoire.

Alors, M. le Président, les 16 000 chauffeurs de taxi ont aussi besoin d'une amélioration de leurs conditions de travail. C'est vrai que ce n'est pas facile de passer des soirées puis des nuits à tourner dans le brouillard, dans la neige, dans la pluie, dans le grand froid à des heures souvent indues, difficiles, avec des clients pas toujours faciles non plus, dépendant des heures auxquelles ils les prennent. La sécurité n'est pas toujours optimale. L'ensemble des travailleurs du Québec ont des protections: CSST, protection sociale, protection même pour leur propre sécurité, pour la santé, enfin... Il serait intéressant, il serait normal que ces chauffeurs de taxi, qui sont des employés, puissent aussi bénéficier, comme tous les travailleurs et travailleuses québécois, de ces protections. Est-ce que ça passe par une association ou une syndicalisation? Je ne le sais pas. Peut-être qu'un respect des lois actuelles du travail pourrait suffire.

Si le gouvernement s'assurait que chacun des employés qui travaillent dans une entreprise, dont les chauffeurs de taxi, était traité comme les normes minimales du travail le demandent ou comme la loi l'oblige, déjà au départ on pourrait peut-être régler plusieurs choses. Mais, si ce n'est pas suffisant, M. le Président — et peut-être que ça ne l'est pas — eh bien, il y aurait lieu, à ce moment-là, de faire des modifications. Mais ce n'est pas sous couvert de cette Association que ça doit se faire. Il faut que le gouvernement ait le courage de le dire.

Et puis, en plus de ça, M. le Président, ce qui est à craindre, c'est que, lorsque cette Association unique pour l'ensemble de la province existera... Disons que le ministre enlèverait les patrons de cette Association-là qui feraient une association à côté. Ça se peut qu'ils fassent ça, à la fin. On peut entendre dire ça. Bien là on va se retrouver comme dans l'industrie de la construction, le gouvernement va avoir créé un monopole, hein, parce que, pour être membre de l'Association, pour pouvoir avoir un permis, il va falloir payer la cotisation. C'est la formule Rand. C'est dans le

projet de loi. Si le propriétaire ne paie pas ou le chauffeur ne paie pas sa cotisation — bien, surtout pour le chauffeur — il n'aura pas le droit de travailler. Donc, on en revient comme dans la construction au Québec. Et là on va avoir deux blocs: l'association patronale puis l'association de travailleurs.

Et là, lorsqu'ils vont commencer à négocier à la grandeur du Québec, le rapport de force du client puis de l'usager, il est où, lui? Il n'est nulle part. Lorsque ces chauffeurs-là vont décider que, pour obtenir des avantages fiscaux, pécuriaires, financiers, bien, ils font des moyens de pression, c'est les clients qui vont encore en payer, M. le Président, bien sûr le prix.

Et ce matin je posais une question en cette Chambre sur le transport adapté. Et je termine là-dessus, M. le Président. Vous savez que 400 000 déplacements par année, dans la grande région de Montréal, pour les handicapés se font par taxi. Eh bien, c'est important. Cette dimension-là n'est pas dans le projet de loi, on n'en tient pas compte, et l'Association de personnes handicapées a pourtant demandé au ministre de voir à ce que dans son projet de loi on tienne compte du problème particulier du transport adapté par taxi avec des permis spéciaux ou différents accommodements ou aménagements. Ce n'est pas le cas, et, malheureusement, je dois reconnaître que le ministre manque certainement quelque chose, parce que c'est quelque chose de très important. Pensez à tous ces handicapés qui ne peuvent pas se rendre à leur travail, qui ne peuvent pas se rendre dans les magasins, dans les banques et qui sont obligés de rester chez eux, sans transport, alors que le gouvernement avait là l'occasion unique de faire quelque chose d'intéressant pour eux. Malheureusement, il ne le fait pas.

Le Vice-Président (M. Pinard): Merci, M. le député de LaFontaine. Nous cédon maintenant la parole à Mme l'adjointe au chef de l'opposition officielle, Mme la députée de Saint-François.

Mme Monique Gagnon-Tremblay

Mme Gagnon-Tremblay: M. le Président, c'est avec beaucoup d'intérêt que j'interviens sur le principe du projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi. Je dois vous avouer bien humblement que je ne suis pas nécessairement une grande utilisatrice du taxi, mais, malgré tout, si j'interviens, c'est pour faire valoir les inquiétudes des commettants de mon comté.

● (15 h 30) ●

J'ai contacté, ou c'est-à-dire il y a déjà une personne qui m'a contactée, qui est le propriétaire de limousines de luxe, et j'ai contacté aussi un représentant de la Ligue de taxis de Sherbrooke inc., et les inquiétudes sont nombreuses. On a peur bien sûr de la disparition de l'industrie des limousines de luxe, entre autres. On est en désaccord avec le regroupement des propriétaires et des chauffeurs. Il y a une grande crainte aussi de la syndicalisation, et on est en désaccord aussi quant au renouvellement des permis intermédiaires et spécialisés pour cinq ans, et j'en passe. Alors, c'est seulement quelques inquiétudes et c'est ce sur quoi je vais bien sûr vous entretenir. M. le Président, parce que ces personnes-là comptent sur moi pour faire valoir ces

inquiétudes auprès du ministre dans le but de convaincre le ministre non seulement d'apporter des amendements, mais, sinon, de retarder l'adoption de son projet de loi afin de retourner à sa table de travail et satisfaire l'ensemble des parties.

M. le Président, l'industrie du taxi, c'est quand même une grande industrie. On me dit qu'il y a 7 800 voitures de taxi qui circulent dans nos villes. La plupart sont des travailleurs autonomes qui travaillent de longues heures. Et je dois vous avouer, là-dessus, que ce n'est pas toujours facile. Ce n'est pas un métier qui est toujours facile, parce que, quand on a l'habitude de se véhiculer, d'aller où on veut, avoir cette liberté de se conduire, on a recours généralement au taxi quand, par exemple, il fait des tempêtes incroyables. C'est lorsque le climat est vraiment très désagréable, quand il neige, quand il pleut, c'est à ce moment-là qu'on a recours, bien souvent, au taxi lorsqu'on a une voiture. Alors, vous comprendrez que ce n'est pas toujours facile pour ces gens d'avoir à se déplacer à toute heure du jour et de la nuit et aussi dans des conditions où les routes ne sont pas toujours bien dégagées, mais eux doivent passer alors que, nous, on laisse sagement notre voiture garée. Alors, je dois vous dire que je les comprends, c'est quand même un métier qui est loin d'être facile. Et aussi ils ont des horaires qui sont très, très longs pour être capables d'arriver à avoir un travail satisfaisant pour pourvoir aux besoins de la famille.

On me dit aussi, M. le Président, qu'il y a au Québec 20 ligues de taxis de moins de 20 voitures; il y a 25 ligues entre 20 et 50 voitures; il y en a quatre entre 50 et 100 voitures; il y en a cinq de 100 à 500 voitures; et il y a une ligue de 500 voitures et plus. Ce sont soit des travailleurs autonomes, c'est-à-dire des gens qui travaillent et qui ne dépendent de personne, qui ne dépendent que d'eux, alors dépendamment des heures qu'ils décident d'y injecter... et qui travaillent seuls souvent aussi au volant de leur taxi ou bien qui ont parfois soit un chauffeur, c'est-à-dire qui louent leur voiture, parce que vous ne pouvez pas être chauffeur de taxi pendant 24 heures. Alors, comme il faut rentabiliser souvent les voitures, bien on loue notre voiture à quelqu'un d'autre pour être capable de rentabiliser le coût de l'achat de la voiture.

Ce sont des travailleurs qui... Je pense qu'on va tous admettre, M. le Président, que ce sont des travailleurs qui ont besoin d'améliorer leurs conditions de travail. Ça, on est tout à fait d'accord. En cas de maladie, ces personnes-là se retrouvent sans le sou, elles ne sont pas protégées. Je pense qu'on est tous d'accord pour dire qu'il faut absolument qu'on puisse se procurer une assurance invalidité, salaire, des avantages, tout comme la majeure partie des travailleurs au Québec ont déjà. Alors, c'est des gens qui ont besoin de ce genre d'assurance en cas de maladie et d'invalidité, parce que, vous savez, quand vous êtes travailleur autonome, eh bien, comme vous dépendez de vous-même, vous devez aussi continuer à faire vos paiements. Alors, si vous avez acheté une voiture, je ne pense pas que les banquiers attendent. Ils ne se préoccupent pas nécessairement si vous êtes malade ou invalide, mais on réclame la totalité du prêt, et très rapidement.

Je pense, M. le Président, que, dans son ensemble, on peut dire que l'intention du ministre est

valable, mais la finalité du projet est questionable. Il faut, je pense, traduire dans le projet de loi la véritable intention du ministre et répondre aux besoins, aux véritables besoins non seulement des propriétaires, mais aussi des locataires, des chauffeurs et de tous les intermédiaires du taxi.

M. le Président, la ligue de taxis à Sherbrooke, j'ai communiqué avec M. Lemay, qui est le porte-parole de cette ligue, et je voudrais vous communiquer justement ses préoccupations quant au projet de loi. Au départ, il est tout à fait d'accord avec une loi qui pourrait permettre un certain encadrement pour l'ensemble des taxis au Québec. Je pense qu'on est tous d'accord pour dire qu'on a besoin d'un code d'éthique, on a besoin d'avoir un peu une certaine uniformité, on a besoin d'avoir des voitures qui font l'orgueil, finalement, des gens qui viennent de l'extérieur, qui sont propres. Aussi, il faut donner quand même un bon service à la clientèle. On est tous d'accord, ils sont tous d'accord avec ça. Et aussi, comme je le mentionnais, bon, ils veulent être sécurisés aussi en cas d'invalidité, en cas de maladie ou quoi que ce soit. Alors, ça fait partie d'une préoccupation, et ils ne sont pas en désaccord d'une loi.

Maintenant, ils sont d'accord pour que les propriétaires et les locataires puissent obtenir une sécurité d'emploi, comme je vous disais, mais, par contre, ils sont en désaccord, ils sont tout à fait en désaccord, et là je dois dire, avec la question de l'association, les propriétaires et chauffeurs qui devraient en faire partie. Alors, ils veulent absolument qu'on divise l'association des propriétaires, l'association des chauffeurs. Et ils ont une crainte bleue des syndicats, ils ont une grande inquiétude. Et, si la volonté du ministre n'est pas telle, à ce moment-là on va devoir les sécuriser, parce que, actuellement, ça fait problème et ils sont vraiment en désaccord. Alors, ils ont aussi beaucoup d'inquiétudes quant au droit du premier refus qu'ils n'ont pas. Et ils sont en désaccord avec le renouvellement des permis intermédiaires et spécialisés pour cinq ans.

Tant que le ministre n'aura pas retravaillé ces points importants, tant qu'ils n'auront pas l'assurance que des amendements seront déposés afin de les sécuriser, ils nous demandent d'intervenir en leur nom, et c'est ce que je fais. M. le Président.

Je voudrais m'exprimer sur le chapitre V dudit projet de loi n° 163, c'est-à-dire le chapitre qui concerne l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi. Alors, M. le Président, lorsque je lis l'article 36 du projet de loi, on mentionne: «L'Association a pour fonctions principales de représenter — et ça, je pense que c'est bien important de peser sur les mots qui sont exprimés — tant collectivement qu'individuellement, l'ensemble des titulaires de permis de chauffeur de taxi et de promouvoir leurs intérêts, notamment par l'amélioration des pratiques prévalant dans l'industrie du taxi à l'égard des ressources humaines, par la promotion de services et d'avantages sociaux pour les chauffeurs de taxi, par la diffusion d'informations et de formations pertinentes à leurs activités et par la promotion de l'utilisation des services de taxi.»

Ce n'est pas là qui fait le problème, M. le Président, ce n'est pas lorsqu'on parle de promotion des services et d'avantages sociaux, là où ça fait problème, c'est lorsqu'on dit «l'ensemble des titulaires de permis de

chauffeur de taxi et de promouvoir leurs intérêts». Alors, c'est ce qu'on retrouve dans le projet de loi, et je pense qu'il n'y a aucune ambiguïté à ce niveau-là.

Et vous savez, M. le Président, ce qui est inquiétant, et je pense qu'ils ont un petit peu raison de soulever cette inquiétude, c'est qu'il y a eu bien sûr, je ne sais pas si je dois parler de tractations, mais il y a eu des rencontres, entre autres, avec un syndicat. Et, bon, ce qu'on dit, mon collègue l'a soulevé, mon collègue de Shefford l'a soulevé, c'est que... «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. Mon collègue de Chomedey le mentionnait, M. le Président.

Et c'est très simple, je veux juste, M. le Président, vous rappeler... Je pense que vous allez bien comprendre parce que vous êtes un notaire. D'ailleurs, ça me fait plaisir, cet après-midi, dans cette Chambre, il y a quatre notaires, ce qui est très rare. Ce qui est très rare. Alors, pour la plupart d'entre nous, nous sommes maintenant des notaires honoraires, parce que finalement... Ça fait quand même... Ça fait 15 ans que je suis maintenant en politique, j'ai dû faire un choix. Mais, probablement à cause de notre bonne pratique et de notre sagesse, on a obtenu le titre de notaires honoraires.

Alors, M. le Président, vous allez bien comprendre et mes collègues vont comprendre aussi la différence qu'il peut y avoir entre une association et un syndicat. Vous vous souviendrez qu'au niveau de la Chambre des notaires... La Chambre des notaires doit protéger le public, hein? Alors, si, par exemple, un notaire, pour toutes sortes de raisons — puis on sait bien que ça n'arrive pas, les notaires font toujours de bonnes pratiques — il y avait une erreur, à ce moment-là on va visiter le greffe, le bureau du notaire, et on intervient parce qu'on doit protéger le public. Et je me rappelle très bien... Parce qu'il y a aussi un syndic. On peut envoyer le syndic dans le bureau du notaire, et on protège le public.

● (15 h 40) ●

On ne protège pas le notaire, on protège le public. C'est tellement vrai, M. le Président, qu'à un moment donné les notaires, vous vous en souviendrez, hein, se sont dit: On n'a pas nécessairement de protection. Les notaires n'avaient pas non plus d'assurance maladie, d'assurance invalidité. Ils étaient des travailleurs autonomes et ils n'avaient pas ces protections. Alors donc, on s'est dit: Il faudrait avoir une association qui protégerait les notaires. On a créé la Fédération, et qui est complètement à part de la Chambre des notaires, qui était une association qui avait pour intérêt de défendre les intérêts du public. On a créé la Fédération, la Fédération qui prendrait nos intérêts. Et c'est à partir de ce moment-là qu'on a pu se doter d'assurance invalidité, d'assurance salaire, d'avantages, finalement, qu'on n'avait pas auparavant. Et supposons que le syndic devient trop entreprenant, à ce moment-là, on peut faire affaire avec la Fédération qui, elle, défend les intérêts du notaire.

Alors, c'est juste pour vous démontrer, M. le Président, la différence entre justement cette Association des chauffeurs et des propriétaires de taxi. Et, quand on

dit qu'on craint énormément au niveau du syndicat. On a un peu raison parce que, tel que formulé dans la loi, quand on dit que c'est pour justement défendre les intérêts socioéconomiques de ses membres, ça ressemble drôlement à une association syndicale. Si le ministre nous dit: Non, telle n'est pas mon intention, à ce moment-là, il faudrait le dire clairement, il faudrait le préciser, il faudrait que ça soit concis, clair, il faudrait le préciser parce que, à mon avis, ça peut porter à confusion. Et c'est ce qui fait problème actuellement, c'est finalement la grande inquiétude actuellement des propriétaires et des chauffeurs de taxi.

Comme je le disais, il faudrait que ça soit clairement exprimé, parce que, mon collègue de Shefford l'a mentionné, il y a eu des rencontres qui ont eu lieu avec, entre autres, la FTQ, et je pense que ce qui a mis un peu la puce à l'oreille, c'est lorsque la FTQ a émis un communiqué de presse. La FTQ a émis un communiqué de presse en disant: On a obtenu du ministre Guy Chevrette la création d'une association professionnelle unique pour les 17 000 chauffeurs au Québec. Et, dans ce communiqué de presse, c'était clairement indiqué que la FTQ avait un objectif précis dans la formation de cette Association professionnelle. Alors, le communiqué se lit ainsi, on dit: «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 en faveur de la création prochaine d'une association professionnelle.»

Alors, je reviens, M. le Président, avec ma comparaison avec la Chambre des notaires. Si, dans ce projet de loi, on forme tout simplement une association des propriétaires, une association des chauffeurs, alors donnons-nous un bon code d'éthique, travaillons à ce niveau-là, améliorons le projet de loi. Dans un deuxième temps, si cette Association-là juge que ses droits, les droits des propriétaires ou des chauffeurs ne sont pas suffisamment bien protégés, ils se donneront une autre association qui sera une association où le syndicat pourrait intervenir. On n'a rien contre le syndicat, mais encore faut-il que ce soit clair. Il ne faut pas y aller avec des moyens détournés, il faut que ça soit très clair.

Alors, M. le Président, le projet de loi actuellement ne fait pas l'unanimité au sein des différents intervenants du milieu du taxi et la majorité des opposants croit que cette Association, comme je le mentionnais, constitue une syndicalisation déguisée, imposée par le ministre des Transports, une sorte d'entente entre la FTQ et le gouvernement. Donc, on se souviendra — ce n'est pas la première fois — que la FTQ avait essayé dans les années quatre-vingt de faire signer des milliers de cartes d'adhésion aux chauffeurs de taxi de Montréal, entre autres, et avait entrepris des démarches pour obtenir une accréditation syndicale, ce que la Cour supérieure n'avait pas accepté, finalement. Alors donc, il faudrait que ce soit très clair si tel n'est pas le cas du ministre.

Maintenant, M. le Président, je voudrais aussi vous parler des limousines de luxe, parce que j'ai un autre intervenant et commentant, M. Boutin, qui s'oppose farouchement au projet de loi concernant les limousines de luxe. Et la raison est fort simple, c'est qu'il y a toute la question du renouvellement des permis.

Alors, vous comprenez que, si, par exemple, on ne sait pas, au bout de cinq ans, si son permis sera renouvelé ou non, comment voulez-vous que les propriétaires achètent des limousines de luxe, qui sont quand même très, très chères, qui ne sont pas utilisées comme un taxi, là, régulièrement sur les routes mais qui finalement se vendent très cher? Et, si on n'a pas la confirmation, si on n'a pas une certaine validation, si on ne sait pas ce qui arrivera de notre permis dans cinq ans, bien vous comprenez que c'est très, très incertain. Justement, cette personne devait créer une entreprise pour fabriquer des limousines de luxe et a dû ou doit actuellement, songe à abandonner son projet parce que le carnet de commandes va sûrement diminuer.

Et il y a un autre problème qui est majeur, M. le Président, c'est toute la question des garanties de prêts. Comment, par exemple, une banque, une caisse populaire vont-elles prêter sur des garanties qui sont finalement des garanties qui sont fictives parce qu'on ne sait pas si le permis sera renouvelé? Si le permis n'est pas renouvelé, à ce moment-là, qu'est-ce qu'on va faire de la limousine? Ce n'est pas quelque chose qu'on peut vendre à n'importe qui, ce n'est pas quelque chose qu'on peut transférer à n'importe qui. Alors, ça fait problème. Et ce type, entre autres, est très inquiet, et non seulement M. Boutin, mais aussi tous les propriétaires de limousines actuellement.

Alors, M. le Président, vous savez, il y a des opposants. Quand on intervient, c'est pour bien sûr, représenter les intérêts des personnes qui sont concernées dans le projet de loi. Mais il y a justement une lettre qui a été envoyée, qui a été expédiée au ministre sur les limousines de grand luxe au Québec qui s'élèvent à 190, mais aussi il y a, bon... Il y a ça aussi. Justement, je lisais dans *Le Soleil*, le 30 novembre dernier, que les travailleurs de l'industrie contestent le ministre actuellement. «Le ministre des Transports a encore une longue route à parcourir pour convaincre une majorité des chauffeurs de taxi du bien-fondé d'une association professionnelle qui remplacera les ligues de taxis.»

Alors, il y a des inquiétudes non seulement à ce niveau, concernant le renouvellement des permis. Alors, je pense, M. le Président, que ça vaut la peine de prendre un temps d'arrêt, dans l'intérêt de toutes les parties, et d'obtenir un projet de loi qui soit clair, qui soit précis, sans aucune ambiguïté — ça, je pense que c'est important — et qui va surtout répondre non seulement aux besoins des propriétaires, mais qui va répondre aussi aux besoins des chauffeurs, à toutes les parties concernées, et finalement aussi qui va permettre à la population d'être fière de ces travailleurs, de ces métiers, de ces travailleurs qui travaillent jour et nuit pour leur satisfaction.

Alors, M. le Président, concernant... Comme je vous dis, il y a toute la question du renouvellement, de l'association, la question des limousines de luxe. Je le mentionnais, on est tout à fait d'accord avec une loi d'encadrement, mais encore faut-il que cette loi réponde aux besoins des parties concernées. Alors, mes collègues ont fait plusieurs interventions à tous ces niveaux. Je pense que le message, il est bien livré. Je ne sais pas s'il est compris, cependant, j'ose espérer qu'il sera compris, M. le Président, parce qu'on s'attend à ce

que le ministre dépose non seulement des amendements, mais aussi retarde si possible l'adoption de son projet de loi s'il croit qu'il ne répond pas à l'ensemble de la population. Alors, je vous remercie, M. le Président, et j'espère que le ministre va entendre les propos de l'opposition. Merci.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, merci, Mme la députée de Saint-François et également adjointe au chef de l'opposition officielle. Nous cédon maintenant la parole au whip en chef de l'opposition officielle, M. le député de Châteauguay, M. le député.

M. Jean-Marc Fournier

M. Fournier: Merci, M. le Président. C'est toujours un plaisir de suivre ma collègue de Saint-François qui, avec son calme habituel et sa pédagogie reconnue, réussit à bien remettre en contexte l'ensemble des éléments qu'on retrouve dans ce projet de loi. Et, comme elle le disait à la fin de son exposé, elle souhaite que la partie ministérielle, que le ministre notamment puisse être attentif à ses propos. Peut-être sera-t-il convaincu par la valeur des arguments. Et il n'y a pas de doute que, de la façon dont elle a fait son exposé, c'est ainsi que les choses se dérouleront. En tout cas, j'en ai une confiance inébranlable.

● (15 h 50) ●

M. le Président, mes propos concernant le projet de loi vont évidemment porter sur, principalement, ce que le ministre appelle la conception de son association professionnelle. En fait, il y a deux types, deux éléments majeurs dans le projet de loi. D'abord, la création d'une association de type syndical et, deuxièmement, l'établissement d'un forum gouvernemental. Donc, une première branche qu'on pourrait appeler de type syndicalisation et l'autre, de type bureaucratization. Dans ces deux avenues, la première question que les Québécois doivent se poser et que, nous, comme législateurs, nous devons nous poser, c'est: Est-ce bien nécessaire de créer ces deux branches, une de syndicalisation et l'autre de bureaucratization?

Commençons par regarder l'aspect syndicalisation. Essentiellement, il s'agit d'unir au sein d'une soi-disant association professionnelle les chauffeurs locataires et les chauffeurs propriétaires. À l'avance, prima facie, on peut se demander: N'y a-t-il pas entre le chauffeur locataire et le chauffeur propriétaire des intérêts divergents? Tout le monde va constater qu'ils peuvent, à certains égards, avoir des intérêts convergents — on le verra plus tard — mais je pense qu'on peut aussi admettre dès le départ qu'ils ont aussi des intérêts divergents. D'autant plus, lorsqu'on parle de la relation locataire-propriétaire ou aussi employé-employeur, à l'évidence, il y a des intérêts divergents. Pourtant, il y a le même paiement. Pourtant, il y a la même entité qui doit veiller aux intérêts des deux.

Est-ce que c'est souhaitable? Je pense qu'à voir la réaction du ministre... Je n'embarque pas tout de suite dans le raisonnement, le rationnel qui nous permet, à nous, de dire qu'il y a un problème avec cette proposition-là, je regarde simplement le comportement du ministre lui-même, et ça m'amènera, M. le Président, un peu plus tard à suggérer une voie de solution à

l'égard du projet de loi, basée notamment sur le comportement du ministre qui nous envoie des signaux qu'il faut savoir décoder.

La semaine dernière, mon collègue de Shefford — bien de nos collègues, particulièrement notre collègue de Shefford — a établi à plusieurs reprises les difficultés de ce type d'association regroupant des personnes aux intérêts divergents. Vendredi dernier, le ministre des Transports a fait connaître son intention publiquement donc d'amender le projet de loi, de ne pas créer cette entité commune pour des intervenants aux intérêts divergents condamnés au même paiement. Alors, on s'est dit, rendu à vendredi: Bon, il y a un peu de chemin qui a été fait, et il se rend compte que ça n'a pas d'allure, hein, que ces gens-là vont frapper un mur. En fait, on les amène dans une unité de division beaucoup plus qu'une unité de représentation. Donc, vendredi, on s'est dit: Bien, coudon, il y a de la place pour améliorer. Parce que le but de toute l'affaire quand on est ici, c'est d'améliorer les pièces législatives, surtout améliorer le sort des Québécois puis des Québécoises. Alors donc, vendredi il a fait un bout de chemin.

Aujourd'hui, j'apprends — c'est mon collègue de Shefford qui me dit ça, il a eu une discussion avec le ministre des Transports — qu'il est revenu sur sa décision et qu'il aurait annoncé aujourd'hui que, vendredi, il s'était laissé aller puis que c'était une mauvaise idée qu'il avait eue, qu'il ne fallait pas diviser en deux associations, une pour les locataires et une pour les propriétaires, mais qu'il fallait garder le concept initial qu'il avait.

Tout ça pour dire, M. le Président, que, un, ce n'est pas si clair que ça dans la tête du ministre actuellement. Bon, bien, on le comprend, puis je ne le condamne pas du tout. Moi, j'aime beaucoup mieux — beaucoup mieux — un ministre qui dit: Bon, j'écoute ça, ce que les gens disent, puis je suis prêt à changer, même s'il revient sur sa position le mardi matin, même s'il change d'idée pour la troisième fois. Honnêtement, j'aime mieux ça. Au moins, il avance dans le dossier, il écoute les représentations qu'on fait et puis il se dit: Qu'est-ce qui est le plus porteur? Là, on l'a échappé pendant la fin de semaine, il y a peut-être quelqu'un d'autre qui lui a parlé. Là, on recommence. On est rendu mardi, là, on va essayer de le reconvenir. Peut-être que vendredi on va le ramener où il était vendredi passé. Quand il part trop longtemps de l'Assemblée nationale, on dirait qu'il revient avec les mêmes concepts. Peut-être qu'il parle aux mêmes gens. Certains de mes collègues ont fait état de communiqués de presse, d'interventions du mouvement syndical qui semblaient appuyer les gestes législatifs du ministre. Alors, peut-être que ces gens-là lui ont placé un coup de téléphone durant le week-end, ils n'étaient pas trop contents de sa décision du vendredi.

Mais il est avec nous cette semaine, le ministre, il pourra certainement entendre... Je ne peux pas vous dire, M. le Président, je n'ai pas le droit de vous dire qu'il n'est pas là, parce que ce n'est pas réglementaire, mais je ne peux pas non plus vous dire qu'il est là, parce que ce serait induire la Chambre en erreur, là. Alors, je suis un peu condamné à vous dire qu'il doit écouter ça au perroquet et puis qu'il va suivre nos interventions durant toute la semaine, puis en espérant que vendredi il

puisse nous revenir avec la position qu'il avait vendredi dernier.

Mais, pour faire une analogie avec ce que j'ai entendu en cette Chambre il y a à peu près un mois, à peu près un mois, peut-être trois semaines, le ministre de la Solidarité sociale, à propos du projet de loi n° 102 sur les surplus de caisses et la discrimination qui est faite à l'égard des personnes retraitées du Québec, le ministre disait à l'époque qu'il ne pouvait pas donner une représentation aux personnes retraitées dans son projet de loi. Savez-vous pourquoi? Savez-vous ce qu'il a dit? Il a dit ceci — je l'avais pris en note parce que j'avais trouvé ça tellement délirant: On ne peut pas avoir un regroupement des personnes retraitées parce qu'elles ont des intérêts divergents. Les nouveaux retraités puis les retraités de longue date n'ont pas les mêmes intérêts. Le ministre est là puis il dit: C'est vrai. Ah! bien je suis content, il vient de nous rejoindre, le ministre de la Solidarité sociale, puis il dit, et je me permets de répéter, que, oui, effectivement, dans le projet de loi n° 102, il ne pouvait pas, ne voulait pas mettre les retraités au sein d'un même groupement et leur donner droit de parole parce que, entre les nouveaux retraités et les retraités de longue date, il y avait des intérêts divergents.

M. le Président, s'il faut croire le ministre de la Solidarité sociale, peut-être que le ministre des Transports aurait intérêt à avoir une petite jasette avec, parce que, si les retraités de longue date et les nouveaux retraités ont des intérêts divergents, que dire des chauffeurs propriétaires et des chauffeurs locataires? Et on a un gouvernement qui a de l'air à trouver des arguments. Peu importe s'ils se contredisent d'une pièce législative à l'autre, l'important, c'est de passer à la conclusion. Ce n'est pas bien, bien grave si ce qu'ils disent a de l'allure puis que ça se tient ou que ça se contredit, ce n'est pas important pour eux autres.

Alors là, M. le Président, je pense que c'est important qu'on retienne la vérité dans tout ça. La vérité dans tout ça, c'est que, à l'égard des retraités, moi, je pense qu'on peut les regrouper, moi, je pense que les intérêts ne sont pas à ce point divergents entre les nouveaux et ceux de longue date. Cependant, à l'égard des chauffeurs propriétaires et des chauffeurs locataires, là il me semble bien qu'il y a une différence marquée du type employé-employeur. C'est comme si le gouvernement avait tout faux dans les deux cas. Et je le soumets respectueusement, les gens le retiendront, prendront ce qu'ils veulent, ils peuvent croire le gouvernement s'ils veulent, mais, bien, bien honnêtement, je pense bien que cette idée de syndicalisation qu'on retrouve à l'égard du projet de loi actuel n'est pas à l'avantage des gens qui vont payer la cotisation de ladite Association.

Parlons-en justement, de cette Association, parlons de ses buts, de ce qu'elle a à faire. Cette Association a pour mandat de représenter, tant collectivement qu'individuellement, l'ensemble des titulaires de permis de chauffeur de taxi, propriétaires comme locataires. Elle fait la promotion de leurs intérêts — quand c'est divergent, je ne sais pas ce qu'elle fait — notamment par l'amélioration des pratiques à l'égard des ressources humaines, telles que services et avantages sociaux pour les chauffeurs — propriétaires ou locataires, on ne le sait pas — par la diffusion d'informations et de formations,

par la promotion de l'utilisation des services de taxi. Elle a également pour mandat d'élaborer et d'appliquer un code de déontologie régissant les actes et comportements des titulaires de permis et la mise en place d'un comité de discipline devant analyser les plaintes des clients de la CTQ, de la SAAQ et des autorités municipales et supramunicipales.

On retrouve là-dedans certains éléments de type ordre professionnel, code de déontologie: il y a un certain nombre d'éléments qui sont ceux-là. On retrouve aussi des éléments qui sont beaucoup plus typiques de la relation de travail employé-employeur. Et c'est là qu'il y a une confusion, M. le Président. Et ce n'est pas pour rien qu'il y a donc des travailleurs qui se sont présentés, qui sont allés voir le ministre puis qui ont fait savoir... C'est ce que *Le Soleil* titrait le 30 novembre: *Les travailleurs de l'industrie du taxi contestent le ministre*. Et je vous cite un passage: «La crainte que la nouvelle Association soit l'amorce de la syndicalisation dans le domaine du taxi et la levée du moratoire sur l'émission des permis sont les deux principales craintes des travailleurs de l'industrie du taxi.»

Bon, alors, je vous lis ce passage-là simplement pour que les gens qui nous écoutent puissent comprendre que nous sommes, nous de l'opposition officielle, en ce moment en train de se faire porte-voix d'une réalité que malheureusement le gouvernement veut absolument ignorer délibérément, alors que la situation est là. On fait un projet de loi soi-disant pour le bien des chauffeurs de taxi. Eux autres sont dans la rue puis ils disent: On n'en veut pas. Alors, à un moment donné, ce serait le fun que les lumières s'allument puis qu'on dise: Youhou! ouvrez les fenêtres, ils sont dehors, ils n'en veulent pas, on peut-u arrêter la machine? Et je pense que c'est de ça qu'il faut s'apercevoir.

● (16 heures) ●

Maintenant, le ministre a réagi à cette sortie-là. Il nous a dit, dans le même article: «Le ministre...» Et d'ailleurs il en a reparlé la semaine dernière, jeudi, je pense, jeudi. Jeudi, il nous a donné cet exemple-là: «Il a donné en exemple l'Ordre des pharmaciens, qui regroupe autant les propriétaires de pharmacies que les pharmaciens salariés dans ces établissements.» Bien, parlons-en, parlons-en, M. le Président, parce que, si on veut faire des analogies, il faut les étayer un petit peu plus que simplement dire: Il y a un ordre des pharmaciens, parce que auquel cas on pourrait bien dire: Ah, au lieu d'une association professionnelle du type syndicat, ce que vous voulez faire, c'est plus du code d'éthique, point à la ligne. Alors là vous pourriez faire une association de type ordre professionnel qui ne s'intéresse qu'à ça, du type de l'Ordre des pharmaciens.

Comment ça marche avec l'Ordre des pharmaciens? Oui, il y a un ordre des pharmaciens qui regarde non seulement les pharmaciens propriétaires, mais aussi les pharmaciens qui travaillent pour le pharmacien propriétaire ou les pharmaciens en établissement public. Ils ont un code de déontologie, ils ont des règles à respecter, mais il n'y a pas qu'un seul ordre des pharmaciens, il existe aussi quelque chose comme l'Association des pharmaciens propriétaires, M. le Président. Savez-vous pourquoi? Pour défendre l'intérêt des pharmaciens propriétaires. Et ce n'est pas à l'intérieur de l'Ordre qu'ils défendent l'intérêt des

pharmaciens propriétaires, parce que ce n'est pas la place, parce que auquel cas ils seraient en conflit avec ceux qui ne le sont pas. Alors, quand vous voulez créer une entité qui vient défendre des gens, vous vous organisez pour qu'elle soit dessinée pour défendre les gens, pas dessinée pour susciter le conflit entre des membres de ce groupe-là, qui notamment vont être obligés de payer une cote, de payer à chaque semaine un montant d'argent.

Et, lorsqu'on regarde incidemment tous les discours qui sont faits sur l'amélioration des conditions de vie des chauffeurs de taxi, ce qui devrait être la grande question qu'on devrait se poser, d'ailleurs, quand on fait un projet de loi, M. le Président, la grande question qu'on devrait se poser, c'est: A quoi ça sert? Est-ce que ce projet de loi là va être utile pour les conditions de travail des chauffeurs de taxi en termes de rémunération? Vous savez comme moi que ce n'est pas les plus gros salaires au Québec qui se font chez les chauffeurs de taxi. Après analyse du projet de loi, là, j'ai trouvé zéro augmentation de salaire pour les chauffeurs de taxi. Ça ne va pas leur donner une cenne de plus. Est-ce qu'ils vont améliorer leurs conditions de travail? Est-ce qu'ils vont être capables de jouer dans les heures un peu mieux? Est-ce que l'Association, mettant en conflit propriétaires et locataires, va permettre de faire ça? D'évidence, c'est inutile, ça sert beaucoup plus à diviser qu'à unir pour le même combat de l'amélioration des conditions de travail du milieu du taxi.

Lorsqu'on regarde l'autre aspect... On a regardé la syndicalisation; regardons la bureaucratisation. Pourquoi je dis «bureaucratisation»? C'est parce que le gouvernement, dans une plus forte proportion le ministre, a décidé de se donner un forum regroupant différents intervenants sous les aspects de représentation, aux fins du gouvernement, pour les conseils au gouvernement, du milieu du taxi. Le problème, c'est que le gouvernement, on a l'impression, se dote beaucoup plus d'un organisme-conseil tampon que d'un organisme-conseil de promotion des intérêts du milieu du taxi.

Pourquoi est-ce que le ministre n'a pas retenu une formule beaucoup plus utile, celle de tendre la main aux chauffeurs locataires, et aux chauffeurs propriétaires, et aux clients en leur demandant de proposer des gens dans ce Forum, de proposer des personnes qui vont offrir des conseils, pas que le gouvernement veut entendre, mais que le gouvernement doit entendre? Et c'est toute la différence au monde en termes de nomination de ces personnes-là. En ce moment, le président du Forum sera nommé par le premier ministre et l'ensemble des autres membres par le ministre. Alors, force est d'admettre que, lorsqu'on constitue un organisme de cette façon-là, on ne le constitue pas pour améliorer le message qui doit venir de la population, des clients des chauffeurs de taxi, mais beaucoup plus de la commande que le ministre veut proposer. Vous savez, on sait comment ça marche, on a des tonnes d'exemples où le mandat qu'on donne à son organisme est écrit de telle façon qu'il va nous amener une réponse qu'on veut entendre.

Prenons l'exemple de la commission Clair, M. le Président. Cette commission-là, on ne lui a pas dit: Évaluez les besoins, évaluez les moyens, dites-nous comment on peut régler le problème. Non, non, on a dit:

Au niveau des fonds publics, il n'y en a plus, alors trouvez-nous les moyens avec le privé. Moi, la participation du privé, dans la mesure où elle répond toujours aux conditions d'universalité des autres, je peux toujours regarder ça à un moment donné. Mais la première question avant, c'est la suivante: Je veux que les fonds publics soient utilisés au maximum pour la santé et pas pour les coupures de rubans du ministre des Finances.

Alors, pour éviter que cette discussion-là arrive, on a mis un couloir, un corridor à la commission Clair pour qu'elle ne réponde pas à cette question-là. Parce que, si la commission Clair avait vraiment fait le travail qu'elle aurait dû faire, elle se serait posé une question sur les priorités gouvernementales. M. le Président, quand le gouvernement décide de donner des centaines de millions de dollars en crédits d'impôt soi-disant pour créer des nouveaux emplois, alors qu'on sait tous que c'est pour déménager des emplois dans le multimédia, dans la Cité du commerce électronique, dont le ministre des Finances vient se péter les bretelles de deux, trois articles dans le *Washington Post*, ce qu'il devrait nous dire le ministre des Finances, c'est que tout l'argent qu'il met là-dedans a créé, depuis le début de l'année, au Québec... 4 % de tous les emplois créés au Canada ont été créés au Québec. Autrement dit, on dilapide les fonds publics à des fins cérémoniales de coupure de rubans pour le bénéfice de la visibilité du ministre des Finances. Pas pour créer de l'emploi, il s'en est créé... Seulement 4 % de tous les emplois au Canada l'ont été au Québec, cette année.

Puis, à juste titre, M. le Président, il y en a dans cette Chambre qui vont dire: Ce n'est pas juste, le député utilise les mois qu'il veut, il utilise juste cette année. C'est vrai, le 4 %, c'est juste cette année. Bien, on peut prendre depuis que le premier ministre est là. Le premier ministre actuel, depuis qu'il est là, il s'est créé, au Québec, 16 % de tous les emplois créés au Canada. Moi, je dis que c'est un fiasco. Moi, je dis: La politique économique qui consiste à subtiliser des sommes d'argent dans l'éducation et la santé pour les consacrer au trésorier de la province qui s'assoit dessus, qui s'assoit sur la caisse et qui l'utilise à ses fins, nous donne des résultats comme ceux-là. C'est un fiasco en termes de politique de développement économique et, évidemment, ça fait tout un fiasco en termes de services publics à donner à la population.

Mais ça, il ne fallait pas que ça se sache à la commission Clair. Alors, on l'a mis dans un corridor bien serré puis on a dit: Vous n'allez pas nous parler de ça. Même chose avec le Forum dans l'industrie du taxi. M. le Président. On va l'encarcaner, et il sera impossible d'avoir les vrais échos. Ça, ça aurait été utile, par exemple. Ça, ça aurait été utile d'avoir une entité, une institution qui se fait le reflet d'une situation vécue dans le réel, au quotidien. Mais ça, malheureusement, ça n'a pas été le choix du gouvernement.

Bon, j'ai moins de temps, M. le Président, mais il y a plusieurs autres dispositions dans le projet de loi, notamment cette disposition du type shérif de Nottingham. Vous savez qu'il y a des ligues qui vont se trouver à être fortement perdantes. Déjà, il y a un effet rétroactif dans le projet de loi, il y a eu une saisie des biens et il y a des ligues qui en avaient pas mal, de

biens. Constitués par qui? Par ceux qui sont membres de ces ligues-là. Alors, le gouvernement, il est allé chercher l'argent du monde, il l'a subtilisé. C'est une saisie rétroactive, et puis là, bien, après ça, il en fait ce qu'il en veut, le gouvernement.

Je dois vous dire que je suis un petit peu mal à l'aise. Je suis un petit peu mal à l'aise d'aller exproprier l'argent des gens qu'ils ont eux-mêmes gagné à la sueur de leur front. Dieu sait que, dans le domaine du taxi, M. le Président, c'est du travail. Moi, je serais un peu mal à l'aise si j'étais le gouvernement, puis surtout de dire que ce gouvernement-là serait supposément d'origine sociale-démocrate. D'origine! Ça a bien changé depuis plusieurs années, parce que, avec des dispositions comme celle-là, tout ce que ça mérite, c'est certainement la motion de report que je vous propose:

Motion de report

«Que l'étude du principe du projet de loi n° 163. Loi concernant les services de transport par taxi, soit reportée de six mois.»

Le Vice-Président (M. Pinard): Votre motion est déposée. Alors, la motion étant déposée, je vais suspendre quelques instants les travaux afin d'établir de quelle façon nous allons procéder au niveau de notre débat restreint de deux heures. Je suspends donc quelques instants et je prierais les deux leaders de bien vouloir venir me rejoindre, s'il vous plaît.

(Suspension de la séance à 16 h 10)

(Reprise à 16 h 17)

Le Vice-Président (M. Pinard): Mmes, MM, les députés, veuillez vous asseoir.

Merci. Alors, la motion de report du député de Châteauguay a été jugée recevable. La motion de report se lit comme suit:

«Que l'étude du principe du projet de loi n° 163. Loi concernant les services de transport par taxi, soit reportée de six mois.»

La motion de report donne lieu à un débat restreint de deux heures, et je céderai immédiatement la parole... Parce que les règles établies sont les suivantes: cinq minutes au député indépendant, le résidu du temps partagé en parts égales entre le gouvernement et l'opposition officielle. La partie du temps non utilisée par une des deux factions politiques sera dévolue à l'autre, et, bien entendu, les débats ne sont limités à aucune limite de temps, sauf le temps imparti à chacune des deux formations politiques. Alors, je céderai immédiatement la parole au leader adjoint du gouvernement et député de Gouin, M. le ministre.

M. André Boisclair

M. Boisclair: M. le Président, nous savions bien des choses de l'opposition libérale, mais nous ne savions pas que les libéraux étaient paresseux. Nous nous retrouvons dans une situation où depuis des mois un ministre de ce gouvernement, à savoir le député de

Joliette, ministre responsable des Transports, tente de trouver la meilleure façon pour améliorer la sécurité des usagers du transport et aussi tente d'améliorer la qualité des services qui sont offerts pour des gens...

M. Dupuis: M. le Président, une question de règlement.

Le Vice-Président (M. Pinard): Oui, M. le député de Saint-Laurent, sur une question de règlement.

M. Dupuis: M. le Président, en vertu de l'article 35 de notre règlement, le député, leader adjoint, ne peut prononcer de paroles injurieuses à l'endroit de l'opposition officielle. Or, le leader adjoint a employé un qualificatif qui est très certainement injurieux mais qui est surtout injuste, puisque les députés de l'opposition officielle, en fin de semaine, dimanche toute la journée, sont allés entendre des groupes sur les fusions municipales forcées, des groupes que le gouvernement ne voulait pas lui-même entendre. Alors, non seulement le mot qu'il a employé est-il injurieux, mais il est injuste, et je vais vous demander de lui demander de retirer ses paroles.

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

M. Boisclair: Je retire mes paroles, M. le Président, mais je voudrais qu'on m'aide à trouver le mot juste. Quelqu'un qui, plutôt que de faire ce qu'il a à faire maintenant, reporte à plus tard, on disait qu'il était paresseux. Je ne sais pas si cette situation s'applique aux députés de l'opposition, mais j'ai une motion devant moi. Ha, ha, ha! Je vais prendre le plaisir de vous la lire, chers amis:

«Que l'étude du principe du projet de loi n° 163. Loi concernant les services de transport par taxi, soit reportée de six mois.»

Ne pas remettre à plus tard ce que nous pourrions faire aujourd'hui, on dit... L'analogie, M. le Président, je pense que nos auditeurs l'ont bien comprise. Je retire mes paroles, je ne voudrais blesser personne. Mais, sur le fond des choses, l'enjeu demeure le même.

Nous avons un ministre de ce gouvernement, le ministre des Transports, qui depuis des mois discute avec des gens de l'industrie du taxi et cherche essentiellement à avoir deux objectifs. Le premier, c'est comment faire en sorte d'améliorer la sécurité pour les usagers de ce service et comment faire en sorte que ces gens aient accès à de meilleurs services, d'où l'intervention du ministre des Transports qui nous propose le projet de loi n° 163. Loi concernant les services de transport par taxi.

● (16 h 20) ●

Nous sommes donc, aujourd'hui, M. le Président, à l'étude du principe du projet de loi. J'ai entendu avec intérêt les députés de l'opposition, certains poser des questions, des questions qui sont légitimes, parfois remettre en cause le sens de certains principes du projet de loi, mais, essentiellement, je n'ai entendu personne me dire que, sur les principes qui étaient recherchés par le ministre des Transports, il y avait une

opposition des députés libéraux. Au contraire, ce que j'entends depuis le début, c'est peut-être des gens qui nous disent que, plutôt que d'emprunter une voie, il faudrait emprunter une autre voie.

Et je sais aussi qu'au moment où on se parle, alors que des débats ont lieu à l'Assemblée nationale, le ministre des Transports échange avec des députés de l'Assemblée nationale des deux côtés de l'Assemblée, puisque le ministre nous a déjà indiqué qu'il voulait apporter un certain nombre d'amendements à son projet de loi, mais des amendements qu'on va discuter, puis, le moins possible, que quelqu'un connaît la procédure parlementaire, pas au moment de l'adoption du principe, des amendements qu'on va discuter en commission parlementaire, qui vont nous permettre de bonifier le projet de loi.

Alors qu'on sait qu'il y a des amendements sur la table, alors que le ministre émet un communiqué de presse très public, en date du 1er décembre, qui nous indique de façon claire que des amendements seront proposés, on a une opposition devant nous qui dit: Nous, M. le Président, on ne veut pas faire ce débat-là; nous, on ne veut pas aller en commission parlementaire, on ne veut pas faire notre job d'écouter, d'entendre puis de voir les amendements puis d'aller dans le détail du projet de loi; on ne veut pas faire l'étude article par article, on veut attendre, puis, en plus de ça, pas attendre une semaine, là, pas attendre deux semaines, six mois.

C'est quoi, le problème? Que nous ayons des points de vue différents sur le sens d'un projet de loi, c'est dans l'ordre des choses. Nous ne vivons pas dans une société où le consensus existe, et c'est bien que l'opposition nous rappelle parfois à certaines réalités, qu'on discute, qu'on débattre. Mais, en bout de course, il faut trancher, puis le lieu pour trancher ces questions-là, bien, c'est l'Assemblée nationale. On gagne quoi? On gagne quoi à attendre, M. le Président? On gagne quoi à faire attendre des gens qui de longue date échangent avec nous sur ces questions, qui attendent une intervention législative? On gagne quoi à faire attendre six mois, alors que, d'ici quelques jours ou peut-être d'ici quelques semaines, on pourrait être en commission parlementaire à faire la job pour laquelle les gens nous ont élus, à savoir travailler à un projet de loi, le bonifier, travailler les articles? Mais, avant même qu'on fasse ce débat-là, l'opposition nous arrive au moment de l'adoption du principe et dit au gouvernement: Rentrez à la maison, oubliez ça, puis attendons six mois, puis on reviendra plus tard.

Non, M. le Président. Attendre à plus tard, ça, ça a été le style de gestion libérale. Attendre à plus tard, ça a voulu dire un déficit de 6 milliards de dollars lorsqu'on a pris le pouvoir. Attendre plus tard, ça a voulu dire que ma collègue ministre de la Santé puis son prédécesseur, le député de Charlesbourg, ont dû ramasser les pots cassés de la réforme de la santé puis faire plus tard ce qui aurait dû être fait il y a des mois, puis je pourrais donner des exemples nombreux. Attendre plus tard, c'aurait voulu dire, dans le cas de la Régie des rentes, encore une fois attendre que la situation se détériore pour légiférer, ce que ma collègue Louise Harel, alors qu'elle avait le dossier de la Régie des rentes, a dû faire pour corriger le «plus tard» des libéraux. Le «plus tard» des libéraux, ça ne mène nulle

part puis ça ne fait pas avancer le Québec. Pendant ce temps-là, c'est des gens qui comptent sur nous pour qu'on prenne des décisions, qu'on assume un leadership. Ça ne veut pas dire qu'on s'entend toujours sur tout puis sur l'ensemble des enjeux, ça ne veut pas dire qu'on doit toujours être d'accord, mais ça veut dire qu'on bouge.

Dans une industrie comme l'industrie du taxi, M. le Président, on va utiliser des termes qui se rapprochent de l'automobile, le neutre, ce n'est pas une position qui est confortable. Dans des marchés comme ceux-là, on avance ou on recule, et il est temps, comme le réclament des gens de longue date... Et un débat, si on le sait, qui a fait couler de l'encre, c'est bien cette question du taxi. Il est temps tout simplement que l'Assemblée nationale prenne une décision, et on est prêts à enclencher le processus menant à une décision. Ce processus, c'est un processus qui est riche, c'est un processus parlementaire qui nous permettrait donc d'enrichir les choses.

À sa face même, M. le Président, c'est sûr que la motion est recevable au sens de notre règlement, mais, au sens d'un agenda gouvernemental, elle est irrecevable, cette proposition. Je voudrais rappeler des propos du ministre des Transports pour ceux qui, encore aujourd'hui et malgré les discussions, malgré des affirmations qui ont été faites par le ministre des Transports, continuent en cette Assemblée à maintenir des craintes. J'ai entendu plusieurs députés dire: On a des réserves, on n'est pas sûrs, puis, finalement, si c'est ça que le ministre veut dire, il devrait nous le dire clairement. Puis là ils attendent le dépôt des amendements. Ils réclament... J'ai dit: Ce serait plus simple... J'ai même croisé un député de l'opposition ou une députée de l'opposition qui m'a dit: Bien, si on avait les amendements, on réglerait ça en une ni deux, puis, à la limite, on ne serait pas ici ce soir en train de discuter du projet de loi, puis on serait rassurés, puis on pourrait procéder plus rapidement sans que chacun des membres de l'opposition ait à prendre la parole.

Dans notre jargon, on sait que ce que ça veut dire, M. le Président, quand chacun des députés libéraux prend la parole. C'est une volonté de l'opposition — qui est fort légitime dans notre processus parlementaire — de mettre de la pression sur le gouvernement en occupant la Chambre sur un projet, bloquant ainsi l'adoption d'autres projets, puisque, la Chambre étant occupée à faire une chose, elle ne peut pas en faire deux par définition, et que ça met de la pression sur l'agenda gouvernemental. C'est légitime. J'ai moi-même contribué à ce genre d'exercice alors que j'étais dans l'opposition, mais jamais à l'adoption de principe pour réclamer des amendements alors qu'on a des garanties claires du ministre.

Comment qualifier, M. le Président, une opposition qui, plutôt que de prêter bonne foi au ministre des Transports, prend pour acquis que le ministre part, au départ, avec une présomption de culpabilité puis que, malgré ce qu'il nous a dit à la période de questions, malgré ce qu'il a dit à l'adoption de principe, malgré l'entrevue qu'il a faite aujourd'hui à Jean Lapierre — je vais vous en lire des extraits tout à l'heure — malgré le communiqué de presse qu'il a écrit hier... Ah! on n'est pas rassurés. Voyons donc! Savez-vous comment... Quand on était plus jeunes puis qu'on

jouait dans la ruelle, ce monde-là, on les appelait des pissous. Je ne dis pas que les libéraux le sont, je qualifie ceux que je côtoyais, qui avaient un comportement semblable. Mais il est où, le problème? Pourquoi pas tout simplement correctement faire notre job?

Puis je voudrais rappeler les assurances que le ministre des Transports a données à l'ensemble des parlementaires. Dans un communiqué de presse qu'il émet en date du 1er décembre, il nous dit la chose suivante: «De plus, à la suite d'échanges avec l'industrie, un amendement sera proposé afin que les différents partenaires proposent un certain nombre de personnes parmi lesquelles le ministre nommera les membres du Forum.» Le Forum, ça, c'est un des éléments importants. Le Forum des intervenants de l'industrie du taxi, c'est un des éléments importants du projet de loi. C'est une façon de faire du gouvernement qui n'est pas nouvelle. On pourrait faire rapport au Forum sur le camionnage et à d'autres secteurs de l'industrie des transports où le gouvernement a choisi cette voie pour essayer de, «discipliner» n'est peut-être pas le mot juste, mais amener les intervenants à avoir une vision commune des choses.

Il nous dit très clairement sur cette question... Et, alors que j'ai entendu des députés de l'opposition s'exprimer puis dire: Ça n'a pas de bon sens, puis on a peur, puis ce n'est pas clair, où est-ce qu'on s'en va? il nous le dit noir sur blanc, le communiqué de presse, et je cite à nouveau: «Un amendement sera proposé afin que les différents partenaires proposent un certain nombre de personnes parmi lesquelles le ministre nommera les membres du Forum. La représentation des consommateurs au Forum demeure entièrement sous la responsabilité du ministre.» Et je cite mon collègue: «De cette façon, ce Forum pourra jouer son véritable rôle, c'est-à-dire être un lieu de concertation et non de confrontation, et ce, dans le meilleur intérêt de tous.» Ça, moi, j'appelle ça, dans mon jargon, M. le Président, une assurance. J'appelle ça une garantie. Puis ça vient de la bouche d'un député qui a pas mal d'expérience, d'un ministre qui a pas mal d'expérience. Puis, s'il y a une réputation sur laquelle on peut très certainement s'entendre à son sujet, c'est qu'il tient parole. Quand il dit une chose, il la fait.

La question du partage des actifs, j'ai entendu plusieurs députés s'exprimer sur cette question, poser des questions puis dire: Ce n'est pas clair, puis on ne sait pas trop où est-ce qu'ils s'en vont. Bon, je comprends que la loi est technique. M. le Président, je comprends que les gens de l'opposition n'ont pas accès à l'ensemble des services de recherche puis n'ont pas accès à tous les avocats qu'ils souhaiteraient peut-être et dont ils auraient besoin pour étudier le projet de loi, mais qu'est-ce qu'il nous dit? Le ministre propose d'amender le projet de loi de façon à ce que, lors de la liquidation des actifs des ligues, l'argent soit remis à parts égales aux seuls membres qui y ont contribué. Dans le cas où des biens proviendraient de contributions de tiers, ces derniers seront remis à l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec, assurance numéro deux qui me justifie de dire que ça n'a pas de bon sens d'attendre six mois quand les décisions puis les intentions gouvernementales sont claires.

● (16 h 30) ●

Au pire, tout ce qu'on pourrait reprocher au ministre, c'est de ne pas l'avoir mis dans sa version originale du projet de loi. Mais ça, c'est un point de vue, puis c'est le point de vue que l'opposition va tenir, c'est le point de vue que le député de Saint-Laurent va nous rappeler tantôt. Mais, moi, ce que je serais plutôt tenté de vous soumettre puis de soumettre aux gens qui nous écoutent, c'est que ce que le gouvernement fait, c'est qu'il écoute des gens, puis on met une proposition sur la table de bonne foi. On n'est pas dans l'idéologie, ici: on est tout simplement dans une volonté d'intervenir, dans une intervention gouvernementale cohérente pour faire en sorte d'augmenter la sécurité, pour faire augmenter la qualité des services puis faire en sorte que cette industrie puisse miser sur l'ensemble des compétences dont elle a besoin pour se développer.

On n'est pas dans l'idéologie de parti politique, là, sur ces questions-là, on est dans l'industrie du taxi, là. On n'est pas dans la droite, dans la gauche, dans le livre bleu, dans le livre vert ou dans nos programmes de parti politique, là. Je serais assez surpris d'ailleurs de voir... Je ne connais pas dans le détail le programme politique de mes amis libéraux. Je sais qu'il est plutôt mince parce qu'il n'y a même pas une proposition sur la pauvreté malgré le rapport Ryan: il est plutôt mince. Mais je serais étonné que... S'ils n'ont même pas parlé de la pauvreté dans leur programme politique, comprenez-moi, M. le Président, je serais bien, bien étonné de voir des propositions sur le taxi dans leur programme, eux qui n'ont même pas été capables de mettre une ligne sur la pauvreté dans leur programme. Ah! on n'est pas dans l'idéologie, on est dans le pratique, on est dans les choses qui servent l'intérêt public, le bien commun, bon. Les assurances sont là.

Puis je pourrais citer d'autres amendements, parce que, si deux ne font pas, deux assurances, j'en donne une troisième. Les articles prévoyant la mise en place de l'Association professionnelle seront l'objet de propositions de modification afin, premièrement, d'interdire de s'immiscer dans toute question concernant la gestion des entreprises — on parle de l'Association professionnelle, M. le Président. Répondant ici à une demande exprimée par les chauffeurs propriétaires, le ministre a de plus indiqué que l'Association sera composée de deux chapitres, un réunissant les chauffeurs propriétaires et l'autre, les chauffeurs, où ils pourront échanger sur des sujets d'intérêt commun. Toutefois, il est important de rappeler que tous les chauffeurs, peu importe leur statut, devront être membres de l'Association professionnelle et qu'ils pourront y traiter de questions relatives à l'ensemble de l'industrie, notamment l'élaboration d'un code d'éthique. Troisième garantie.

Alors, finalement, quel est l'intérêt de l'opposition, M. le Président? Les garanties sont sur la table. On est prêt à discuter en commission parlementaire, mon collègue ministre des Transports l'a affirmé. Il y a une volonté d'avancer, puis, plutôt que de nous mettre des amendements concrets sur la table, on se retrouve avec une motion de report dans six mois. M. le Président, ce n'est pas de cette façon-là que nous gérons les choses. Nous agissons de façon responsable. Quand un défi se pose à nous, on relève nos manches puis on essaie d'avancer puis de tisser les zones de confort les

plus grandes possible avec les partenaires, mais aussi d'indiquer, et c'est approprié, une direction, un sens à l'action que nous voulons poser.

Et, sur le sens, M. le Président, je veux être à nouveau très clair et le dire à l'ensemble des intervenants du taxi, que nous voulons aller de l'avant avec la réforme des services de transport de taxi et nous le voulons pour le meilleur intérêt de l'ensemble des participants de cette industrie et parce qu'on veut assurer des services de meilleure qualité et des services plus diversifiés, et ce, pour que l'ensemble de la population puisse en bénéficier.

Et je pense que nous pouvons compter sur la qualité d'un dialogue. Il y a des partenaires importants avec lesquels le ministre discute, bien sûr l'opposition, incontournable dans notre processus parlementaire, mais, à nouveau, nous sommes en contact avec les gens de l'industrie, particulièrement le Conseil provincial de l'industrie du taxi pour les suggestions positives qui ont été faites. On n'est pas dans un dialogue de sourds, là, on n'est pas dans une rupture de dialogue, on est dans un contexte où le monde échange, où le climat est bon. Sauf que peut-être, M. le Président, qu'il y a du monde, que je n'oserais pas nommer, qui voudrait que le climat s'envenime, qui voudrait que les choses deviennent plus compliquées. Il y a du monde parfois qui prend un malin plaisir à jeter de l'huile sur le feu puis à tenir des propos qui contribuent... plutôt que de rassurer les gens puis de démontrer une volonté d'aller de l'avant, qui font peur. La technique de la peur, M. le Président, il y a des gens qui la maîtrisent passablement bien...

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

Le Vice-Président (M. Brouillet): M. le député de Saint-Laurent, question de règlement.

M. Dupuis: Le député de Gouin n'a pas le droit, M. le Président, de tenir des propos injurieux à l'égard de nos collègues de l'Assemblée nationale. Or, les propos qu'il vient de tenir sont injurieux à l'endroit de son collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, écoutez, disons que vous pourriez peut-être nuancer un peu vos propos. Vous n'avez pas prêté de mauvaises intentions, mais il y a quand même aussi d'autres termes, même si on ne prête pas de mauvaises intentions, des termes injurieux. Alors, je vous inviterais à faire attention autant que possible.

M. Boisclair: M. le Président, s'il y en a un qui a l'habitude de respecter le règlement, c'est bien moi. Puis, si le chapeau fait au député de Saint-Laurent, qu'il le porte. C'est son problème, ce n'est pas le mien. Je vous ai tout simplement rappelé qu'il y a des gens dans cette Assemblée qui sont bien bons pour faire des grands discours, pour attiser la flamme et pour parfois susciter des craintes puis prêter de mauvaises intentions au...

M. Dupuis: Question de règlement. C'est exactement ce que je disais, que le député de Gouin n'a

pas le droit de faire à l'endroit de son collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Monsieur... Non, écoutez, M. le député de Saint-Laurent, j'ai bien écouté, la deuxième fois, là, non, il n'y a pas de propos injurieux là-dedans. Parce que, à ce moment-là, il faudrait censurer les trois quarts de nos propos ici, dans cette Chambre. Non, je crois que... Alors, je vous cède la parole, M. le ministre.

M. Boisclair: J'espère ne pas faire outrage au règlement, mais il y en a pour qui aussi le chapeau de victime leur va bien. Je n'ai identifié personne, mais vous avez vu le comportement d'un membre de cette Assemblée qui a tenté de faire des rappels au règlement et que vous avez dû vous-même rappeler à l'ordre. Si le chapeau de victime fait au député de Saint-Laurent, M. le Président, je regrette, qu'il le porte. Puis ça, c'est son problème, ce n'est pas le mien.

J'essaie tout simplement de lui dire... De quoi a-t-il peur, alors que toutes les assurances sont là? Puis j'étais en train de rappeler que nous ne sommes pas dans une situation où il y a rupture de dialogue, nous sommes dans une situation où le dialogue se poursuit. Puis, à la limite, le seul reproche que le député libéral pourrait faire, c'est, au ministre, de dire: Bien, écoutez, il aurait dû, peut-être, attendre avant de déposer son projet de loi, poursuivre des discussions. Mais, voyons donc, à chaque fois qu'un projet de loi est déposé, ce n'est pas parce qu'un projet de loi est là que soudainement c'est la vérité révélée. On est prêt à discuter avec du monde, on ne se comporte pas de façon autocrate, autoritaire, puis pas moyen d'apporter des amendements.

Est-ce qu'on a vu plusieurs projets de loi déposés à l'Assemblée nationale puis sans aucune modification — des projets de loi significatifs, là, je parle — ni en commission parlementaire ni après des recommandations de députés de l'opposition? C'est très rare. D'ailleurs, si le parlementarisme existe, c'est parce qu'on veut que des députés s'expriment puis bonifient des projets de loi. C'est dans l'ordre des choses qu'il y ait, encore aujourd'hui, des amendements qui sont apportés au projet de loi. Mais est-ce que c'est en disant: On rentre à la maison, on plie les bagages, on ferme nos livres, on attend six mois puis là on reviendra? Voyons donc!

Alors, M. le Président, à quoi servirait cette motion? À continuer à faire peur au monde. Cette motion nous empêcherait d'apporter des clarifications législatives qu'on veut apporter au projet de loi, et ça, ça ne sert pas l'intérêt public. La seule chose que ça peut servir, c'est l'intérêt partisan du Parti libéral du Québec. Puis le gouvernement dira non à cette motion.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, je vous remercie, M. le ministre de la Solidarité sociale. M. le député de Saint-Laurent, je vous cède la parole.

M. Jacques Dupuis

M. Dupuis: M. le Président, je n'avais pas l'intention, à l'origine, d'intervenir sur la motion de report tout simplement pour permettre à mon collègue le

député de Shefford d'intervenir lui-même sur cette motion-là, le député de Shefford ayant consacré — tout le monde en convient — un nombre d'heures important au projet de loi sous étude. Il a rencontré des groupes, il a discuté avec les gens qui sont concernés par ce projet de loi là, il a même eu des discussions avec le ministre des Transports lui-même. Je pense que nous devons tous lui lever notre chapeau pour le travail qu'il a effectué dans ce dossier-là. Je n'avais donc pas l'intention de prendre la parole sur la motion de report mais plutôt de permettre au député de Shefford de lui-même vous faire part de ses commentaires.

● (16 h 40) ●

Mais, en entendant le leader adjoint du gouvernement, le député de Gouin, M. le Président, j'ai eu la réflexion suivante et je m'en voudrais de ne pas la faire partager aux gens qui pourraient nous écouter, y compris les ministériels qui sont présents en Chambre. Ça prend un front de boeuf de la part du député de Gouin pour venir affirmer en cette Chambre que la motion de report n'a pour but que de faire retarder les travaux du gouvernement. Ça prend un front de boeuf pour venir prétendre en Chambre que les députés de l'opposition officielle font une motion de report pour aucune autre raison que la seule bonne raison pour laquelle elle est faite, la motion de report. M. le Président, parce que nous prenons à coeur les intérêts des gens qui sont concernés par cette question-là. Et le député de Shefford peut en témoigner.

On ne peut pas dire la même chose de la part du député de Gouin qui est le ministre qui vient de défendre, il y a à peine quelques jours, un projet de loi sur l'utilisation des surplus en régime privé de retraite, dans lequel projet de loi il a fait toutes les obstructions. Il s'est servi de toute son autorité de ministre pour empêcher que des gens, des retraités qui ne sont pas syndiqués, des retraités aient voix au chapitre dans l'utilisation des surplus d'un régime de retraite, un ministre qui, de son autorité, a décrété que des patrons et des travailleurs syndiqués s'entendraient sur l'utilisation des surplus des régimes de retraite, mais n'a pas voulu — n'a pas voulu — a refusé systématiquement de donner voix au chapitre à des employés qui n'étaient pas syndiqués.

M. le Président, ça prend un front de boeuf pour être venu affirmer ça cet après-midi, et je le défie de mettre de la conviction dans le discours qu'il a prononcé cet après-midi sur la question du transport en taxi, de se lever, de rappeler son projet de loi n° 102 et de faire les amendements qui vont faire en sorte que les représentations que l'opposition officielle lui a faites de façon constante soient écoutées de sa part et qu'effectivement on puisse reconnaître aux retraités et aux travailleurs non syndiqués le droit d'avoir leur mot à dire en ce qui a trait au surplus des régimes de retraite.

Je termine là-dessus, M. le Président, parce que j'ai peur qu'il ne l'ait pas entendu. C'est la dernière fois que je le dis: Ça prend un front de boeuf pour être venu affirmer ce qu'il a affirmé...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, M. le député de Saint-Laurent, je vous ai laissé aller, et tout ça, mais je dois vous dire que l'ensemble de votre intervention est non pertinente en fonction de la

question qui est à l'ordre du jour, à débattre. Alors, je m'en vais céder la parole maintenant au prochain intervenant.

Alors, vous pouvez continuer sur le projet de loi, sur ce qui est à l'ordre du jour.

M. Dupuis: Je sais que le leader adjoint préférerait que le député de Saint-Laurent se taise, mais, voyez-vous, M. le Président...

Le Vice-Président (M. Brouillet): ...intervenu sur ça, M. le député de Saint-Laurent. Je dois reconnaître, je vous ai laissé quand même... On est large dans notre intervention. Je voudrais simplement faire reconnaître que vous étiez complètement hors sujet. Je suis prêt à vous accorder la parole pour la suite. Très bien.

M. Dupuis: Alors, voyez-vous, M. le Président, la beauté de la démocratie en cette Chambre, c'est que les députés de ce côté-ci ne sont pas des députés ministériels. Alors, on ne peut pas les faire taire comme le premier ministre réussit à les faire taire. C'est ça, la beauté de la démocratie, et c'est pour ça que je vais continuer mon discours.

M. le Président, sur le projet de loi sous étude, vous vous appellerez — et je sais que vous avez été un auditeur attentif des débats qui se sont tenus en cette Chambre la semaine dernière, dans le débat sur le projet de loi — la semaine dernière, l'opposition officielle, dans ses représentations qu'elle faisait au ministre des Transports, lui a constamment représenté que le projet de loi comportait des erreurs importantes. Elles ont été révélées par mon collègue, de façon très éloquente d'ailleurs, le député de Shefford, et les erreurs étaient tellement évidentes dans le projet de loi sur le transport que l'opposition officielle a déposé une motion de scission, parce que l'opposition officielle prétendait qu'il y avait dans ce projet de loi là plusieurs principes et qu'on devait attaquer ces questions-là dans différents débats. Les ministériels n'ont pas voulu discuter de cette question-là. Ils ont proposé une motion d'ajournement.

Or, M. le Président, entre le moment où la motion d'ajournement a été acceptée et vendredi dernier, effectivement le ministre des Transports avait changé d'opinion sur une question fondamentale qui est contenue dans le projet de loi sur le transport. Tantôt, le député de Gouin a lu ce qu'il a, à ma connaissance et selon mon souvenir, qualifié d'une déclaration d'aujourd'hui du ministre des Transports alors que, en fait, ce qu'il a fait, c'est qu'il a lu un communiqué du ministre des Transports de vendredi dernier, communiqué dans lequel, M. le Président, vendredi dernier, alors que nous lui avions reproché tout au long de la semaine de créer à l'intérieur du projet de loi sur le transport une association professionnelle, une seule association professionnelle dans laquelle se retrouverait... Et nous lui disions: Écoutez, c'est illogique, là, pensez à votre affaire, ça n'a pas de bon sens. Il créait une association professionnelle dans laquelle on retrouverait et on retrouvera les chauffeurs propriétaires et les chauffeurs de taxi employés. Ça n'avait pas de sens, ça ne faisait pas de sens. Nous l'avons plaidé pendant toute la semaine. Nous l'avons également plaidé pendant la motion pour scission. Et, vendredi dernier, le ministre

des Transports, revenant à ses sens, s'est dit: Dans le fond, ça a bien du bon sens, ce qu'ils me disent, alors je vais modifier et je vais, dans un communiqué, annoncer que dorénavant, et je le cite au texte: «Les articles prévoyant la mise en place de l'Association professionnelle seront l'objet de propositions de modification afin de, premièrement, lui interdire — à l'Association — de s'immiscer dans toute question concernant la gestion des entreprises.»

Bien sûr, il y avait un mosus de problème là et il y a un problème là, M. le Président. Si les chauffeurs propriétaires font partie de l'Association professionnelle, c'est clair que les intérêts des chauffeurs propriétaires ne sont pas les mêmes que les intérêts des chauffeurs employés. Et c'est pour ça que nous disions ad nauseam au ministre des Transports: Repensez donc à votre affaire, ça n'a pas de sens. Il se rend à notre suggestion, vendredi dernier. Il ajoute, dans son communiqué: «Répondant ainsi à une demande exprimée par les chauffeurs propriétaires, le ministre a de plus indiqué que l'Association sera composée de deux chapitres, un réunissant les chauffeurs propriétaires et l'autre, les chauffeurs, où ils pourront échanger sur des sujets d'intérêt commun.»

De telle sorte qu'au contraire de ce que disait le député de Gouin tantôt sur le fait que nos représentations n'ont rien à voir avec le projet de loi et qu'on fait de l'obstruction pour faire de l'obstruction, au contraire de ce qu'affirmait le député de Gouin, ce que nous avons plaidé la semaine dernière, ce que nous avons représenté au ministre des Transports la semaine dernière, tout au long de la semaine, il l'accepte vendredi. Il l'accepte. Il trouve que ça a bien du bon sens, il le met dans un communiqué et il l'annonce.

Alors, on s'en venait ici, M. le Président, cette semaine, le député de Shefford — je lui ai parlé hier — s'en venait ici en se disant: Bon, enfin, on fait des pas, c'est intéressant. Ce qu'on représente au ministre des Transports... Il nous entend. On n'est pas des groupuscules, on n'est pas des gosseux de poils de grenouille, comme il s'exprime lui-même, le ministre des Transports, quand il y a des gens qui ne sont pas de son avis. On fait un travail qui est constructif. Coup de théâtre! Le ministre des Transports va donner une entrevue à un animateur bien connu de la région métropolitaine sur les ondes d'un poste de radio extrêmement écouté de la région métropolitaine, il change d'avis, il revient à une association professionnelle unique.

Alors, si le ministre des Transports a de la difficulté à s'orienter lui-même dans son projet de loi, ce que nous disons cet après-midi, c'est bien simple, c'est: Puisque, de toute évidence et manifestement, le ministre des Transports n'a pas terminé sa propre réflexion — n'a pas terminé sa propre réflexion — puisque, manifestement et de toute évidence, il est encore en discussion avec les intervenants... Je lui reconnais ça, il est encore en discussion avec les intervenants, c'est très bien. Plutôt que de légiférer alors que tout ça est encore en mouvement et que tout ça est encore en discussion, ce que nous disons, c'est: Prenons une pause.

● (16 h 50) ●

Vous savez, M. le Président, le député de Gouin disait tantôt: L'opposition officielle fait de l'immobilisme,

elle se met au neutre, elle ne veut pas qu'on travaille, elle ne veut pas qu'on avance dans le projet de loi. Ce n'est pas ça qu'on fait. Ce qu'on fait devant l'évidente ambivalence du ministre des Transports... La seule chose, j'espère, sur laquelle il n'est pas ambivalent, c'est quand il nous dit qu'il va se retirer à la fin du mandat. Ça, j'espère qu'il n'est pas ambivalent là-dessus. Et la seule chose sur laquelle le ministre des Transports est ambivalent: son projet de loi sur le transport. Pendant qu'il est ambivalent, qu'il aille réfléchir, qu'il aille discuter avec les intervenants, qu'il se fasse une tête définitive. Et, quand ça sera fait, il reviendra puis il légifèrera.

La plus mauvaise législation, M. le Président, là... Vous savez, ce gouvernement-là a l'air — d'ailleurs le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques l'a dit en termes assez vernaculaires hier — de vouloir légiférer pour légiférer, pour avoir l'air de créer de l'action. C'est ça que le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques lui a reproché, entre autres hier. Alors, le gouvernement veut légiférer pour légiférer. Ça n'a pas de sens. Aïe! il légifère en matière de fusions municipales forcées alors que les gens sont dans la rue. Je vois ma bonne amie la députée de Chambly qui est présente en Chambre cet après-midi, elle le sait bien, elle, et elle voudrait bien avoir la liberté du député de Sainte-Marie—Saint-Jacques de s'exprimer pour dire ce qu'au fond d'elle-même elle pense sur le projet de loi sur les fusions municipales forcées alors que les gens sont dans la rue, contestent la décision du gouvernement.

Alors, on dit au ministre des Transports, tout simplement: Plutôt que de continuer d'antagoniser un nombre important de personnes de cette industrie... Je ne dis pas que tout le monde n'est pas d'accord, ce n'est pas ça que je dis, je dis qu'il y a un nombre important de gens. Moi, à chaque fois que je prends le taxi, je pose la question, il n'y a jamais personne qui est d'accord. Et j'écoute les discours du député de Shefford qui parle à ces gens-là à tous les jours — il leur parle à tous les jours — et à tous les jours il y a des nouveaux témoignages de gens qui ne sont pas d'accord avec le projet de loi. Le ministre lui-même, vendredi dernier, dit quelque chose... excusez-moi, au début de la semaine dernière disait quelque chose, vendredi dernier a changé d'idée puis aujourd'hui rechange d'idée encore. Alors, c'est donc que ça bouge.

Alors, nous lui disons: Prenez le temps de vous faire une tête, prenez le temps d'entendre les gens qui veulent s'exprimer, prenez le temps d'entendre les gens qui ne sont pas d'accord avec vous. Vous les avez écoutés la semaine dernière, les gens qui n'étaient pas d'accord avec vous, vous nous avez écoutés et vous vous êtes rendus à nos arguments. Prenez ce temps-là, réfléchissez et revenez avec un projet de loi qui va être un projet de loi qui sera bonifié. Et, dans le fond, ce que nous lui disons, c'est: Écoutez, peut-être que vous êtes pressé, mais vous seriez bien mieux de laisser votre nom sur une législation bien façonnée, bien faite, bien acceptée par toutes les parties plutôt que de légiférer trop rapidement et de récolter tous les problèmes par la suite.

Ce gouvernement-là est passé maître dans l'art de se dépêcher à commettre des erreurs. Il est obligé de défaire par la suite. Et là, là, la ribambelle est évidente,

hein: réforme de la... Réforme. Ce mot-là, «réforme», là, il sonne dans l'esprit de la population de plus en plus comme menace. C'est aussi simple que ça, à chaque fois que ce gouvernement-là dit à la population qu'il va faire une réforme, la population le reçoit comme une menace. Ce n'est pas compliqué, c'est ça. Réforme de la santé, M. le Président, regardez où on est rendu. Emploi-Québec, ils ont-ù réclamé les pouvoirs en matière de main-d'oeuvre à Emploi-Québec! Regardez ce qu'ils en ont fait. Réforme de l'éducation, là ça éclate de toutes parts dans la réforme de l'éducation. Les parents, les enseignants, les syndicats, le premier ministre qui n'est pas d'accord avec son propre ministre sur la réforme de l'éducation, ça éclate de toutes parts.

M. le Président, quand le député de Gouin insiste, il y a à peine 15 min 26 s, pour dire: Nous allons aller de l'avant avec le projet de loi sur le transport, savez-vous ce qu'il est en train de dire à tous les intervenants du monde du taxi qui ne sont pas d'accord avec vous? Il est en train de leur faire une menace. C'est perçu comme une menace. Chaque fois que ce gouvernement-là dit: Nous déposons un projet de loi et nous irons de l'avant, la population, de plus en plus, le perçoit comme une menace. Et elle va l'exprimer, la population, elle va l'exprimer, ce qu'elle pense de ce gouvernement qui ne l'écoute plus, de ce gouvernement qui est totalement déconnecté de la réalité, de ce gouvernement où ça commence à craquer manifestement.

Le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques a craqué hier, et il va y en avoir d'autres qui vont craquer dans ce gouvernement-là. C'est une fin de régime, une fin de régime. Ce n'est pas nous qui allons nous en désoler parce que ça fait longtemps qu'on dit que ce gouvernement-là improvise, que ce gouvernement-là légifère pour légiférer, que ce gouvernement-là est déconnecté de la réalité, que ce gouvernement-là n'écoute plus la population, que ce gouvernement-là est autocratique, que ce gouvernement-là est dictatorial. C'est ça. Et, dimanche dernier, M. le Président, alors que plusieurs députés de l'opposition officielle entendaient des groupes que le gouvernement a refusé d'entendre parce qu'ils ne sont pas d'accord avec eux autres, c'est ça que ces gens-là sont venus nous dire.

Alors, nous demandons au ministre des Transports de modérer lesdits transports pour les fins de la discussion de cette loi-ci, d'aller se faire une tête, autrement dit d'arrêter de changer d'idée tout le temps, d'arrêter, de se faire une tête, d'aller réfléchir à son affaire et de revenir avec un projet de loi qui sera une législation bien façonnée, tout simplement, M. le Président. Et je l'écouterai maintenant avec plaisir.

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

M. Guy Chevette

M. Chevette: Merci, M. le Président. Vous voyez qu'est-ce que ça a l'air. M. le Président, quelqu'un à qui on demande de parler pour parler sur un projet de loi, qui se lève puis qui est obligé de faire du temps, qui

n'a pas eu le temps, malheureusement, de parler à son collègue pour s'arrimer, parce qu'on s'est rencontré il y a quelques heures, et je voudrais vous dire, M. le Président, qu'on ne légifère pas pour légiférer.

Le député de Saint-Laurent est habitué dans ses petits crimes, puis c'est ça, sa paranoïa de voir des complots partout, puis il s'imagine qu'on n'a pas consulté le monde. Puis lui, puis le député de Chomedey, puis le député de Châteauguay, trois hommes de droit bien formés, manigancent, voient partout des manigances, qu'on est contre le monde, puis là ils se congratulent tous les trois. Ça a l'air de qu'est-ce que ça a l'air.

Je lui demanderais de lire les sondages. Il verrait qui est en fin de régime. *The Economist* titrait le mois dernier: *The Invisible Man*. Il parlait de son chef, l'homme invisible: pas d'idée, ils ne savent pas où est-ce qu'il est. Lisez *The Economist*...

M. Dupuis: Question de règlement... Je suis là, je suis capable de l'écouter, mais ce n'est pas vrai qu'il va attaquer des gens qui n'y sont pas. Et il est injurieux. M. le Président, à l'endroit...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Monsieur...

M. Dupuis: ...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Écoutez, M. le député de Saint-Laurent, là, vous vous levez...

M. Dupuis: ...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Non, non, mais, écoutez, vous intervenez, là, sur une manchette de journal, *The Invisible Man*, et, vous, vous avez traité de dictatorial le gouvernement. Alors, écoutez, vous veniez de le faire.

M. Dupuis: ...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Non, non, mais... Alors, si vous voulez qu'on la fasse, ça serait peut-être plus dur un peu par la suite. On veut quand même essayer de gérer les choses d'une façon modérée. Alors, avant de se lever, il faut toujours un peu penser à ce qu'on vient de dire. Alors, M. le ministre.

M. Chevette: Je suis convaincu que les députés libéraux ont tous lu *The Economist* le mois passé. Que voulez-vous que je vous dise? Moi, je rappelais ça, c'est parce que, quand on compare une formation politique... Pour comparer, il faut se regarder par rapport à un autre, et je vous avoue que, quand on se compare à vous autres, on se console puis, quand on regarde les sondages de ce temps-ci, on se console. Puis continuez à aller voir uniquement des manifestants.

Mais je vais vous parler du taxi, moi. Il y a 18 000 personnes qui gagnent leur vie dans le taxi dont 11 000 personnes qui n'ont ni structure, ni organisation, ni recours, ni rien, M. le Président. C'est à ces gens-là qu'il faut penser aussi. Oui, c'est vrai que j'ai fait une ouverture pour bien camper l'Association professionnelle, parce que depuis le début ces gens-là ont essayé

de faire accroire aux gens du taxi... parce que certains de leurs leaders ont essayé de faire croire aux gens du taxi qu'on voulait les syndiquer.

● (17 heures) ●

M. le Président, s'ils étaient rigoureux, ces trois jeunes et brillants avocats qui voient la manigance, qui voient l'intrigue partout s'organiser, s'ils étaient sérieux, ils comprendraient que, dans une association professionnelle, ce n'est pas une question de salariés puis de patrons, c'est tous ceux qui ont le même statut, alors qu'un syndicat c'est des salariés qui dépendent des patrons. Donc, ils ont continué à parler de syndicat: Ils vont croire à ça, les chauffeurs de taxi vont y croire, on va les avoir.

Puis là je vois le député de Chomedey faire tous ces gestes en Chambre — vous avez vu à la période de questions, là? — croire ses inventions, son imaginaire. Voyons! Arrive en ville! Arrive en ville! Il y a 11 000 chauffeurs de taxi qui ne sont pas des salariés au sens de la loi, puis qui ont le droit à une organisation, puis qui ont le droit de se donner certains services entre eux autres, et les propriétaires peuvent en faire partie s'ils le veulent. M. le Président, parce que eux aussi gagnent leur vie, puis ils pourraient avoir un statut professionnel, puis ils pourraient vouloir s'en donner un avec l'ensemble de ceux qui gagnent leur vie dans le monde du taxi. Ce n'est pas plus que ça, une association professionnelle.

Et, membre du Barreau, membre d'une corporation professionnelle, ils ne comprennent pas ça. Membre de la Chambre des notaires, faire partie d'une corporation professionnelle, ils ne comprennent pas ça. Je ne peux pas vous faire de dessin plus grand. J'ai donné l'exemple du pharmacien qui a une pharmacie, qui est propriétaire puis qui engage trois, quatre, cinq, 10 pharmaciens. Ils se retrouvent dans la même corporation professionnelle. Voyons! Qui ne comprend pas ça? L'opposition libérale au Québec. Parce que tout le monde comprend ça. M. le Président, il y a des limites à se faire charrier. Je veux bien qu'ils fassent du temps, mais qu'ils le fassent donc intelligemment, ils auraient l'air moins fou à la télévision.

Oui, j'ai apporté des amendements, en plus. Sur la valeur du permis, j'ai dit: Il y en a qui ont payé cher leur permis, il y en a qui ont payé 40 000 \$, 50 000 \$, 60 000 \$, puis c'est leur fonds de pension. Ils me reprochent aujourd'hui d'avoir changé d'idée. Ce n'est pas d'avoir changé d'idée, c'est de prendre les moyens pour bien rendre ce qu'ils veulent, parce que je partage leur point de vue. Ça les choque que je partage leur point de vue, les propriétaires de taxi. Avez-vous déjà vu une affaire de même?

Ils se lèvent puis: Gouvernement dictateur. «The invisible man», oui. Sans idée, sans génie. Ça n'a pas de bon sens, en plus d'être invisible. Pas comprendre plus que ça ce qu'il y a dans le projet de loi... Vous pouvez dire ce que vous voudrez, mais, au moins, apprenez à lire puis essayez de comprendre. Puis, si vous ne comprenez pas, on va essayer de vous expliquer. Mais cessez d'emplir puis d'essayer d'emplir quelques leaders avides de la conservation de leurs petits postes. C'est ça, fondamentalement. Si vous voulez que je vous en parle, des ligues de taxis, je vais vous en parler longtemps, moi. Je pourrais vous en parler une nuit de temps juste à

m'amuser à lire des rapports. Mais je n'ai pas le goût de déterrer le passé. Ce qui me préoccupe, c'est l'avenir. Ce qui me préoccupe, c'est d'offrir à ce monde-là, qui a vu son secteur de travail empiété, empiété par des actions dites bénévoles, empiété par toutes sortes d'organismes...

On n'a pas pu les soutenir, dans le passé, en ce qui regarde la transformation de leurs véhicules pour avoir du transport adapté. Ça s'est tout déplacé dans des corporations indépendantes à grands coups de subventions de l'État. Ce qu'on veut leur offrir, c'est une portion de ce travail-là, puis les soutenir pour la transformation des véhicules, puis avoir une association professionnelle qui est désireuse de voir ses membres connaître tout au moins le milieu dans lequel ils oeuvrent. Qu'ils suivent des cours de perfectionnement s'ils veulent s'en donner, on va collaborer, à part ça. Puis qu'ils se donnent un statut véritable de professionnel avec un code de déontologie. C'est ça qu'on leur offre, une association professionnelle.

Puis on voudrait qu'on soit fier de notre flotte de taxis, pas quatre automobiles sur 10 avec des trous dans les ailes puis avec de la presse sur le plancher pour éviter de voir l'asphalte se dérouler devant nous. Je peux bien faire des images, mais je voudrais vous faire comprendre qu'il y a un état de délabrement qu'il faut corriger. Puis ce n'est pas partout au Québec, c'est vrai. Si on va à Saint-Hyacinthe, si on va à Sept-Îles, si on va à Joliette, on n'a pas cet état de délabrement. Mais, dans certains coins du Québec, il y a un état de délabrement qu'il faut corriger. C'est ça qu'on veut, M. le Président, avec les propriétaires, cette fois-ci. Pas avec les chauffeurs locataires, ils ne sont pas propriétaires. On va le préciser.

Qu'est-ce qu'ils demandent de plus? Ils me reprochent de vouloir préciser des choses pour bien faire comprendre un projet de loi qui se veut... Pour qui on veut légiférer? On voudrait organiser l'industrie du taxi pour qu'elle soit pire qu'elle est là? Voyons! La vraie intelligence d'un groupe ou d'un porte-parole, c'est d'abord de lire puis de dire: Moi, je ne suis pas d'accord avec ça puis je vais proposer des amendements. On est là pour bonifier un projet de loi, puis c'est tout un secteur qu'on veut aider, M. le Président, au lieu de le faire s'opposer, comme ils disent, là.

Ils ont pris le pari de quelques leaders propriétaires. J'en ai rencontré partout à travers le Québec, moi aussi, puis ça les fâche de voir qu'on apporte des amendements. Ça les fâche de voir qu'en bout de course le monde va être d'accord avec cette législation-là. Ça les fâche de voir qu'on va avoir une structure qui va leur permettre de pouvoir dire leur mot, eux aussi. Puis il n'y aura pas une levée de moratoire en fou, là. L'objectif, c'est de mettre des taxis, par exemple, là où il y en a besoin. Je ne crois pas que ce soit au président de la ligue 11 ou de la ligue 2 de Montréal à décider si ça prend des taxis à Terrebonne. Parce qu'il y a eu une démographie accrue? Non. Une explosion démographique? Non. Je pense que, après une étude, on va décider qu'à telle place, avec eux, il y en a trop de taxis. On n'est pas pour lever le moratoire là. On ne lèvera pas le moratoire là où il y en a assez. Mais, là où il en manque, je peux-tu vous dire que c'est normal, ça?

On est là pour qui? Les libéraux sont pour qui, là? Ils ne voudraient pas qu'il y ait de taxis? Bien non!

M. Farès Bou Malhab a dit qu'il n'avait pas de pains. Voyons, voyons, voyons, arrivez en ville! Soyons sérieux un tantinet! On est là pour représenter les intérêts du Québec, des citoyens et des citoyennes. Ça aussi, ça fait partie du projet de loi, la sécurité des citoyens, et ça, ce n'est pas négociable.

Même si le député de Chomedey se levait en Chambre, même si le député de Saint-Laurent se levait, brillant avocat rigoureux, puis disait: Ecoute, c'est-u effrayant, le taxi... Oui, on va protéger les citoyens. Quand on sait qu'on apprend, par exemple, qu'il y en a qui vont louer deux pneus pour essayer d'aller passer l'examen parce que les leurs sont tellement sur la fesse, comme on dit en bon québécois, qu'ils louent pour deux heures des pneus pour aller... Puis on va laisser promener des citoyens dans ça de façon irresponsable? Non, ce n'est pas négociable, ça, MM. les libéraux! Ajustez vos lentilles puis ouvrez vos oreilles bien grandes, il y a des choses où c'est négociable puis il y a des choses où ce n'est pas négociable.

Des voix: Bravo!

M. Chevette: M. le Président, la qualité des services? Qu'est-ce que vous faites quand vous arrivez à Montréal, à Dorval? Une multitude de touristes arrivent à Montréal puis ils débarquent de l'avion, ils ouvrent la grande porte. Arrive une auto: Attention, je vais ouvrir la porte d'en dedans, elle n'ouvre plus par en dehors. Ça donne un beau nom! Eh, que ça donne une belle image du Québec! Deux, trois trous dans les ailes, une valise qui est attachée avec une broche. Allez-y, sortez un peu! C'est ça qu'on veut améliorer aussi. Ça fait partie de la qualité des services, ça, en plus de la sécurité des citoyens. Vous êtes contre ça? Vous vivrez avec vos conneries. Mais, nous, on va travailler pour bonifier cela. C'est ça qu'on essaie.

Qu'est-ce qu'ils vont faire, ces gens-là, ensemble, ces professionnels du taxi? Ils vont peut-être s'offrir des services. Ils les prendront où est-ce qu'ils voudront. La FTQ va peut-être offrir des services, la CSN va peut-être vouloir leur en offrir, la Croix Bleue va leur en offrir sans doute, le Mouvement Desjardins. Ils les prendront où est-ce qu'ils voudront, ça ne vous regarde pas puis ça ne nous regarde pas. C'est ça, l'autonomie de gestion. Arrêtez de leur faire peur avec: Ça va être un syndicat. Qu'est-ce que vous avez contre les syndicats? Depuis deux mois, ce n'est pas possible, ce qu'on entend dans cette Chambre de la part du Parti libéral contre les syndicats. C'est toujours antisyndical, puis c'est à quatre pattes pour aller les voir quand ils ont besoin de quelque chose. Franchement!

M. le Président, je pourrais m'attarder longuement. Je vais laisser du temps à mon collègue d'Abitibi-Est. Mais, oui, je vais arriver avec des amendements, imaginez-vous. Oui, je les ai fait connaître à Jean Lapierre, qui vous a assez bien connu. Oui, je les ai fait connaître, ces amendements-là, aux chauffeurs de taxi. Oui, j'ai parlé à des propriétaires. Oui, j'ai parlé à des locataires. Oui, ils m'ont dit: M. le ministre, ça prend des amendements, il faut que nous assuriez que la valeur de notre permis soit conservée. Oui, puis je suis d'accord avec eux autres, puis le député de Shefford le sait, que je suis d'accord, à part ça. Donc, tant qu'à

parler, s'il vous plaît, renseignez-les, vos confrères. M. le député de Shefford, parce qu'ils disent n'importe quoi, ils se lèvent puis ils déconnet. Ça n'a pas de bon sens dans une Chambre, ça ne fait pas sérieux, ça.

● (17 h 10) ●

Donc, M. le Président, je suis persuadé que, lorsqu'on aura fini de parler au niveau du principe, on les écouterà à nouveau. S'il y a d'autres amendements qu'ils nous suggèrent puis qui ont de l'allure, on les prendra, puis, comme législateur, on amendera le projet de loi pour qu'il soit le meilleur possible puis qu'il vienne en aide à des individus qui triment dur, comme on dit en bon québécois, à des individus qui se lèvent le matin tôt, à des individus qui passent des nuits longues dans leur taxi. Puis que ça ne doit pas être drôle, dans certains coins, à part ça, de faire du taxi la nuit! Tout ça, c'est des gens, par exemple... C'est des humains. Qu'ils soient chauffeurs locataires avec un volant dans les mains ou qu'ils soient chauffeurs propriétaires, ils gagnent leur vie dans cette industrie, et j'ai l'intention, oui, de leur donner un instrument qui va leur permettre une représentation, je vais leur donner un instrument qui va leur permettre de défendre leur sort dans une association professionnelle, un instrument qui va assurer une qualité de services aux citoyens et qui va aussi leur assurer, à ces mêmes citoyens, une sécurité.

C'est ça qui est le rôle des parlementaires. Pas de dire n'importe quoi n'importe quand. Puis ce n'est pas honteux d'arriver avec des amendements quand on est législateur. C'est beaucoup plus honteux celui qui rédige un petit texte, un petit paragraphe, puis qui s'en tient à perpète, comme disent les Français, qui s'assoit là-dessus puis qui dit: C'est ça, rien d'autre. Bien, moi, ce n'est pas ça puis rien d'autre, c'est: Quand ça a de l'allure, on le modifie, le texte: quand ça n'en a pas, on se défend puis on dit pourquoi on ne veut pas le changer. Ça, c'est la marque, il me semble, d'une intelligence minimale que de savoir d'abord écouter pour essayer de comprendre, puis, quand t'as compris, tu peux faire quelque chose de brillant. 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. le député.

M. Bernard Brodeur

M. Brodeur: Merci, M. le Président. J'ai écouté le discours du ministre des Transports avec autant d'intérêt que j'écoutais ses discours à l'époque quand j'ai été élu député. Je me souvenais de mes premières semaines ici, à l'Assemblée nationale, lorsque le député de Joliette prenait la parole. Je descendais en bas pour voir... On parle souvent, en politique, d'écran de fumée. Là, je parle de show de boucane. Il donne un show tout à fait extraordinaire. On ne peut sûrement pas reprocher au ministre des Transports et député de Joliette de ne pas avoir de couleur. Donc, je dois lui accorder ça, il a beaucoup, beaucoup de couleur.

M. le Président, pour revenir vraiment au vif du sujet, soit cette motion de report que le député de

Châteauguay a déposée. je pense que, dans les circonstances actuelles, c'est la meilleure chose que le gouvernement pourrait accepter présentement. Le ministre, puis je le reconnais, a, vendredi dernier, donné une certaine ouverture à des amendements que l'industrie du taxi demande et que l'opposition répète aussi ici depuis des jours et des jours. Donc, j'ai en main le communiqué du ministre des Transports qui nous indique, en premier lieu... Premièrement, il parle des permis à durée limitée. Donc, dans le communiqué de presse, le ministre nous indique encore une fois qu'il pourrait et qu'il va émettre des permis à rabais. Vous savez qu'aujourd'hui un permis de taxi, ça vaut dans certains cas 50 000 \$, dans d'autres cas 70 000 \$, dans d'autres cas des sommes beaucoup plus importantes. Donc, le communiqué de presse nous indique qu'il y aura des permis qui seront offerts à des prix tout à fait non concurrentiels aux autres gens qui bénéficient des permis.

J'ai rencontré le ministre des Transports ce midi, oui, j'ai rencontré le ministre des Transports, et je lui ai signifié, dès le point de départ, que cette mesure est inacceptable. Vous pouvez vous imaginer, M. le Président, et ceux des députés ici, dans cette salle, qui ont des taxis dans leur comté — je vois le député de Frontenac qui a une dizaine de taxis à Thetford Mines, par exemple — qu'il y aura, par exemple, à Thetford Mines des gens qui auront payé 30 000 \$, 40 000 \$, 50 000 \$ pour leur permis de taxi, et ce que nous dit aujourd'hui ou nous disait vendredi le ministre des Transports dans son communiqué de presse, c'est qu'il pourrait émettre, le cas échéant, dans la région de Thetford Mines, des permis à 100 \$ pour cinq ans. Donc, vous pouvez vous imaginer que celui présentement qui a payé 50 000 \$ pour son permis, par exemple, à Thetford Mines ou dans d'autres municipalités verra un concurrent payer 100 \$ pour cinq ans.

Le ministre, lui, ce n'est pas grave, il dit: Bien, il ne faut pas s'en faire avec ça. M. le Président, il me disait, ce midi: Oui, mais celui qui a payé 50 000 \$ ou 70 000 \$, lui, il pourra bénéficier, quand il va prendre sa retraite, du montant de 70 000 \$ parce qu'il va pouvoir vendre son permis. Mais, pendant ce temps-là, celui qui a payé 50 000 \$, qui fait des paiements de 500 \$ par mois, il les fait de sa poche. Celui qui va payer un permis de 100 \$, lui, il fait de la concurrence totalement déloyale. Donc, on ne peut pas s'expliquer pourquoi le gouvernement du Québec participerait à procurer des permis à bas prix qui feraient une concurrence déloyale aux gens qui ont des permis de taxi.

Et il y a incohérence. On lisait, M. le Président, dans *Le Journal de Montréal* d'hier, le même ministre dans un article intitulé *Des cadeaux de Noël pour les pourvoyeurs*. Le député de Joliette et aussi ministre de la Faune disait, en fin de semaine, parlant des pourvoyeurs... «Selon l'annonce de Guy Chevrette, dorénavant, il n'y aura plus d'émission de nouveaux permis pour créer une pourvoirie, et ce, pour les trois prochaines années. "Pour l'instant, on ne créera pas de nouvelles pourvoiries dans une région pour en faire crever d'autres", a-t-il déclaré.» Donc, si le ministre veut être cohérent, je pense qu'il devrait faire marche arrière sur une émission éventuelle de permis à bas prix.

Je ne dis pas qu'il n'y a pas besoin de permis dans une région ou une autre du Québec. Il y a des

régions surtout où il y en a trop. Ça, c'est bien connu. Mais, lorsque vous allez émettre, dans une région où les gens paient 50 000 \$ pour un permis de taxi, un permis à 100 \$, donc il y a inéquité totale. Donc, c'est une très bonne raison pour qu'on prenne le temps de repenser le projet de loi, de repenser à refaire un projet de loi qui serait digne de l'industrie du taxi.

Je vois le député de Trois-Rivières qui arrive en avant. Sûrement que lui aussi a des taxis dans sa région, et je pense qu'il pourrait peut-être faire le message à ces gens-là, voir s'ils sont d'accord à ce qu'on émette des permis à 100 \$ pendant qu'eux auront payé 50 000 \$, 60 000 \$ pour leur permis.

M. le Président, dans le communiqué de presse de vendredi aussi, le ministre donnait une certaine ouverture à diviser, par exemple, les groupes de propriétaires et de locataires. Sans critiquer la façon dont ça se faisait, je pense que la façon choisie n'était pas une façon extraordinaire. De créer deux chapitres dans cette Association-là de chauffeurs de taxis, le ministre faisait en sorte d'essayer de ménager la chèvre et le chou. Il a réalisé cette erreur-là en recréant la même erreur que la semaine dernière. On me disait ce midi que, en fin de compte, il y aura une seule, une seule association professionnelle de chauffeurs de taxi.

Il faut savoir, M. le Président, qu'une association professionnelle, c'est en soi correct. Je pense que les chauffeurs de taxi aussi reconnaîtraient une association professionnelle qui est vraiment une association professionnelle. A la lecture même de la loi n° 163, on s'aperçoit que ce projet de loi a été écrit peut-être sur un coin de table, mais que ça ne représente pas vraiment la structure d'une association professionnelle. Tel que libellé présentement, le projet de loi n° 163 ouvre la porte à peu près à n'importe quoi. Le magasin est ouvert, donc on n'arrive à aucun autre choix que d'offrir à une autre association un groupe de services qui devrait, en fin de compte, gérer cette association professionnelle là. Donc, inévitablement, c'est pour ça que ça nous a amenés à penser que vraiment la FTQ était sérieuse, parce qu'on sait que, au mois de mai l'année dernière, elle nous a répété que ces gens-là avaient fait des représentations auprès du gouvernement, et c'est eux — et Henri Massé disait que c'est eux — qui ont obtenu du ministre des Transports la création de cette Association professionnelle là.

Donc, M. le Président, tel que libellé présentement, cette Association professionnelle là n'en est pas une. Il n'est pas question plus de créer deux associations professionnelles qui n'en sont pas. Tout ce qu'on a demandé... Et je l'ai dit ce midi au ministre des Transports: Créez une vraie association professionnelle avec un libellé qui représente les intérêts des chauffeurs de taxi, comme on le voit dans plusieurs associations professionnelles. Il se plaît à rappeler, par exemple, que des pharmaciens en ont une association professionnelle. Je lui laisse le loisir de s'inspirer des clauses de ces associations professionnelles là.

● (17 h 20) ●

Le même communiqué, vendredi dernier, nous disait que, en fin de compte, le Forum, le Forum qu'on critique depuis des semaines, M. le Président... Le projet de loi indiquait clairement que ce Forum-là qui était chargé de conseiller le ministre était formé d'un président

nommé par le gouvernement et de neuf membres nommés par le ministre seul, sans désigner de façon claire de quelle provenance pouvaient provenir ces membres-là. Puis, en plus, dans le projet de loi, on ajoutait que le mode de fonctionnement du Forum serait décidé par le ministre. Il est évident qu'on l'a répété, ici, l'un après l'autre, chacun des députés. Probablement qu'il y a des groupes de pression qui sont intervenus auprès du ministre pour lui dire: Écoutez, M. le ministre, ça n'a pas de bon sens. Ça n'a pas de bon sens. Donc, il y a une ouverture, une ouverture à créer un forum qui serait, pour ainsi dire, plus démocratique, qui serait choisi de façon sûre dans l'industrie du taxi.

M. le Président, dans le même communiqué de presse aussi... Et puis on l'a répété à plusieurs reprises quand on parlait de la façon qu'avait le gouvernement, à partir du projet de loi n° 163, de s'accaparer des biens des ligues, c'est-à-dire qu'on les saisissait de façon rétroactive au 15 novembre, qu'on les remettait à un liquidateur, que le liquidateur était chargé de remettre ça à une association professionnelle, qui est une association professionnelle boiteuse, sur laquelle probablement un syndicat était pour prendre le contrôle total. Donc, il y a une ouverture du ministre à, en fin de compte, modifier cet article-là pour faire en sorte que les biens des propriétaires retournent aux propriétaires.

M. le Président, avant d'aborder le vif du sujet, je pense qu'on est devant un état de fait qui est clair. Le projet de loi, vous le savez, une bonne partie du caucus, du moins, en a discuté ici, au salon bleu. On sait que le projet de loi est pour ainsi dire un brouillon. Donc, à ce moment-là, je pense que la moindre des choses pour une opposition sérieuse, c'est de demander au gouvernement, et particulièrement au ministre des Transports, de retourner faire ses devoirs, de nous apporter un projet de loi qui est ficelé et qui sera conforme aux demandes de l'industrie du taxi.

M. le Président, la semaine dernière, le ministre des Transports a eu la chance de rencontrer quelques centaines de chauffeurs de taxi ici, réunis à Québec. J'ai pris connaissance, premièrement, d'un article qui a paru dans le journal *Le Soleil*. Ça a été, on me dit, une rencontre assez houleuse, pour le moins. Et, dans le journal *Le Soleil*, on trouvait un résumé de cette rencontre-là, qui était titré, dans le journal *Le Soleil* du 30 novembre, *Les travailleurs de l'industrie contestent Chevrette*. Je vous en lis juste quelques parties pour vous illustrer l'inquiétude des chauffeurs de taxi et l'inquiétude sur tous les points qui ont été soulevés par l'opposition. On pouvait lire: «Le ministre des Transports, Guy Chevrette, a encore une longue route à parcourir pour convaincre une majorité des chauffeurs de taxi du bien-fondé d'une association professionnelle qui remplacera les ligues de taxi. Le ministre a affronté environ 400 chauffeurs pendant près de deux heures, mardi soir, dans un hôtel de Sainte-Foy, assemblée très houleuse au cours de laquelle Guy Chevrette s'est chargé lui-même de ramener à l'ordre les chauffeurs un peu trop bruyants ou carrément impolis.» Donc, on voit quel est l'état d'esprit de l'industrie du taxi présentement suite au projet de loi avant amendements, parce que, les amendements, on ne les a pas vus. Tout ce qu'on a, c'est un communiqué de presse avec des intentions dont certaines sont louables et d'autres qui ne font toujours pas l'affaire de l'industrie du taxi

Donc, M. le Président, je continue un petit peu plus loin. Ça va vous imaginer de façon plus claire de quelle façon pensent les chauffeurs de taxi. «La crainte que la nouvelle Association soit l'amorce d'une syndicalisation dans le domaine du taxi et la levée du moratoire pour l'émission des permis sont les deux principales craintes des travailleurs de l'industrie du taxi. Le Québec compte 6 000 propriétaires de taxi d'une ou plusieurs voitures et 12 000 chauffeurs — je dois vous dire que les chiffres ne sont pas tout à fait exacts, là. Les propriétaires de voiture craignent les syndicats comme la peste, si on se fie aux interventions faites devant le ministre. Le fait que la FTQ se soit réjouie de la création d'une association professionnelle dans le domaine du taxi n'est pas de nature à rassurer les propriétaires.»

M. le Président, je ne ferai pas la lecture de tout cet article, mais un peu plus loin on dit: «D'une voix quasi unanime — je répète, d'une voix quasi unanime — les travailleurs de l'industrie du taxi s'opposent à l'émission de nouveaux permis. L'explosion démographique dans les villes de Terrebonne, de Lachenaie et de La Plaine justifierait l'ajout de services, a donné en exemple le ministre.» Il nous en a parlé aussi tantôt, mais il y a un président de ligue dans ce coin-là qui est intervenu. «Le président de la ligue du taxi de cette région a fait valoir au ministre qu'explosion démographique ne va pas de pair avec explosion de la demande.» De toute évidence, il faut y penser à deux fois avant d'émettre des permis dans diverses régions. Ce n'est pas parce qu'une région — par exemple, je prends la région de Terrebonne qui a augmenté peut-être de population de 200 %, 300 %, 400 %, des fois, à quelques endroits, 700 % — a eu un boom démographique qu'elle a nécessairement besoin de plus de taxis. Il arrive souvent, dans certains développements... Puis il y a plusieurs députés, ici, qui pourront confirmer ce fait-là. C'est que, dans des développements où on voit des résidences unifamiliales, on voit deux puis trois voitures en avant. Ce n'est pas nécessairement des développements où on va utiliser plus de taxis. Donc, il faut y penser à deux fois avant d'émettre de nouveaux permis de taxi.

Donc, pour continuer, M. le Président, le projet de loi concernant les services de transport par taxi fait l'objet de vives critiques de l'opposition libérale à l'Assemblée nationale depuis le début de la semaine. Le ministre Chevrette a fait savoir qu'une commission parlementaire permettrait aux travailleurs du taxi de se faire entendre. Il s'est dit ouvert à toute suggestion permettant de corriger les irritants identifiés par les travailleurs de cette industrie. Donc, il l'a dit lui-même, il est ouvert, il se dit ouvert à corriger tous les défauts de ce projet de loi là.

Nous, on s'en réjouit, de cette ouverture-là, sauf qu'il y a deux choses. D'un côté, il y a la partie de la loi, la première partie, qui indique qu'on va améliorer les services de taxi, la qualité des voitures. On a vu tantôt le ministre des Transports y aller de son laïus habituel sur les trous dans les portes des voitures, sur les pneus loués. On m'a même parlé d'amortisseurs loués pour aller faire une inspection. Ça, on n'a jamais critiqué ça, du côté de l'opposition. Est-ce qu'il y en a un qui a entendu qu'on a critiqué ça? Même les chauffeurs de taxi sont d'accord avec cette partie de loi là. Donc, on

entend le ministre des Transports, à la radio, nous parler seulement de ça, sauf qu'il ne nous parle pas du reste sur lequel on se base ici pour avoir un projet de loi sérieux, et cette différence-là, c'est qu'on va arriver en commission parlementaire, on va avoir beaucoup plus d'amendements en épaisseur qu'on a un projet de loi.

M. le Président, le 30 novembre 1998, de souvenance, j'ai été élu à l'opposition, donc. Ce que le ministre nous demande, c'est de rédiger le projet de loi, nous, l'opposition, en commission parlementaire. Je pense que ce serait la moindre des choses, de la façon où on s'en va là — on est en fin de session — tout simplement de ne pas rappeler le projet de loi. Je lui donne une ouverture, au ministre. Je lui donne une ouverture. J'en ai parlé à son chef de cabinet, hier: Ne rappelez pas le projet de loi ici, à l'Assemblée nationale, c'est un brouillon. Vous nous avez offert des ouvertures, des propositions, c'est-à-dire, pas des amendements mais une proposition de proposer des amendements. On est bien ouverts, on est heureux. Je pense que les chauffeurs de taxi sont aussi heureux de la proposition du ministre. On ne sait pas à quoi s'en tenir, à date. On sait que nous devons entendre des groupes. Ce que l'on a proposé, ce que j'ai proposé, c'est: Bon, mais ne rappelez pas le projet sur les taxis en Chambre, parce qu'il est toujours imparfait puis qu'on a toujours la même position. Donnez-nous une chance, allons en commission parlementaire. Suspendons les travaux sur l'industrie du taxi, allons en commission parlementaire, entendons ces groupes-là, parce que j'imagine qu'il faut entendre les groupes avant qu'il dépose ses amendements. Donc, il a beau proposer des amendements, mais j'imagine que — j'entends toujours le ministre parler d'honnêteté intellectuelle — on va entendre les groupes avant.

Donc, M. le Président, ce qu'on propose ici, c'est bien simple. Une motion de report, là, ça amène le projet de loi à la prochaine session. Ce n'est pas si loin que ça, là. À ce moment-là, on pourrait, dès demain, de consentement avec l'opposition, entendre des groupes concernant la loi sur les taxis. On sait qu'il y a une proposition ou qu'il y a au moins une indication du ministre qu'il va faire des propositions. Il pourra s'exprimer en commission parlementaire. Les groupes pourront aussi s'exprimer sur les propositions qui devront être faites. On pourra tous ensemble peut-être voir quel sens on pourrait donner à ces amendements-là, puis des amendements importants, hein, sur la moitié du projet de loi. Donc, à ce moment-là, ce que l'opposition fait, c'est de dire au gouvernement: Oui, nous sommes d'accord à négocier un nouveau projet de loi.

● (17 h 30) ●

Parce que, il faut se le dire, c'est un nouveau projet de loi. La moitié du projet de loi prend un sens tout à fait différent. Je pense que ce serait la moindre des choses d'écouter ces gens-là et de revenir ici, à l'Assemblée nationale, avec un projet de loi qui convient à chacun des membres de l'industrie du taxi, autant les propriétaires que les chauffeurs locataires. Donc, on est devant une industrie, là, qui n'est pas si facile que ça à gérer. On a deux groupes qui ont des intérêts tout à fait différents.

Les régions ont des intérêts tout à fait différents. J'ai eu l'occasion de rencontrer des groupes à Montréal,

des groupes en région. Vous devez savoir, M. le Président, qu'il y a beaucoup plus de chauffeurs locataires à Montréal qu'il y en a à Saint-Hyacinthe. Le ministre des Transports nous parlait de Saint-Hyacinthe tantôt, ce n'est pas à tout hasard, c'est parce que je lui en ai parlé ce midi. J'ai eu la chance hier de rencontrer des propriétaires de véhicules de taxi à Saint-Hyacinthe, une organisation tout à fait extraordinaire, et ils m'indiquaient à l'unanimité, pas à la quasi-unanimité, à l'unanimité qu'ils n'étaient pas d'accord avec ce projet de loi là. Ils ne se sentent pas du tout, du tout concernés par ce que l'on impose dans le projet de loi. D'ailleurs, j'étais heureux de voir ça à l'extérieur, des autos, presque toutes des autos de l'année ou des voitures récentes, des voitures bien tenues. Ils sont conscients, par exemple, que dans les grandes villes, particulièrement à Montréal, il y a des modifications à apporter. Les chauffeurs de taxi sont d'accord, l'opposition est d'accord, le gouvernement est d'accord, et ce n'est pas nécessaire de faire un gros show de boucane pour nous dire qu'on a besoin d'améliorer le service de taxi au Québec.

M. le Président, on est devant une loi qui est plus qu'imparfaite, une loi qui se doit d'être aménagée de telle sorte à satisfaire l'intérêt des chauffeurs de taxi. Pas seulement ça, il y a des points à changer. Je recevais l'opinion du Barreau du Québec il y a quelques minutes, et c'est une opinion qui a été adressée au ministre des Transports aujourd'hui même. Et le Barreau du Québec a aussi des interrogations sur la façon qu'on a de rédiger ce projet de loi là, soit le projet de loi n° 163. La lettre est très longue, mais je peux vous en citer quelques passages rapidement pour le bénéfice du *Journal des débats*. Mais même le Barreau s'interroge énormément sur le projet de loi.

Donc, la lettre commence ainsi: «M. le ministre, le Barreau du Québec a pris connaissance du projet de loi cité en titre et voudrait vous faire part de quelques commentaires. Le Barreau ne peut que partager la préoccupation du ministre d'accroître la sécurité des usagers et d'améliorer la qualité des services offerts du transport par taxi.» M. le Président, un autre qui dit la même chose que tout le monde. Oui, c'est clair que tout le monde veut améliorer les services de taxi. «Pour ce faire, le projet de loi inclut dorénavant les intermédiaires en services de transport par taxi, ce qui n'est pas le cas dans l'actuelle Loi sur le transport par taxi.»

Je vais aller un peu plus loin, M. le Président, directement aux interrogations du Barreau qui dit que «l'article 13 du projet de loi reconnaît la compétence de l'organisme connu sous le nom de Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal d'exercer tout pouvoir dont la présente loi autorise la délégation à une autorité municipale ou supramunicipale. Compte tenu du dépôt du projet de loi n° 170, qui prévoit la réorganisation territoriale de municipalités et puisqu'on y prévoit que la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal sera abrogée, il y aurait lieu d'intégrer ce Bureau aux nouvelles structures municipales qui sont en train d'émerger. Nous pensons qu'un effort d'harmonisation s'avérerait nécessaire en ce complexe mouvement de réorganisation territoriale des municipalités.» Encore, le projet de loi sur les taxis est influencé par la Loi sur les fusions. Je pense que c'est la moindre des

choses d'attendre de voir où est-ce qu'on s'en va avec ces fusions forcées là avant d'imposer des secteurs ou des territoires sur une municipalité dont on ne connaît pas encore les frontières.

Également, M. le Président: «L'article 18 du projet de loi oblige la Commission des transports du Québec à révoquer le permis d'un titulaire qui a été déclaré coupable d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel énuméré depuis moins de cinq ans. Le Barreau croit comprendre que le gouvernement veut s'assurer de la probité des propriétaires de taxi titulaires de permis qui desservent la population. Bien que le Barreau partage cette préoccupation, nous considérons que la portée de l'article 18 est très large. Le principe retenu devrait être celui que l'on retrouve notamment en matière disciplinaire à l'effet que l'infraction criminelle doit avoir un lien avec l'exercice de la profession en question. La Commission des transports du Québec serait l'instance appropriée pour juger du lien entre l'exercice de la profession et l'infraction commise.» Une autre modification à apporter, M. le Président.

À l'article 18 aussi, M. le Président, on indique une autre modification qui serait à faire concernant la révocation des permis de taxi. On dit qu'une suspension serait préférable. Donc, à l'article 18, il y aurait une autre modification à faire. L'article 29 parle aussi des infractions graves ou moins graves: le Barreau suggère d'autres modifications. Il en suggère aussi à l'article 37 concernant le comité de discipline. Il en suggère aussi à l'article 67 quand il parle des inspecteurs qui peuvent entrer en tout temps chez un chauffeur de taxi. Puis il faut savoir ce que ça veut dire. Chez le titulaire d'un permis de taxi, bien, dans la plupart des cas, c'est leur résidence privée. Donc, il y aurait plus de pouvoirs donnés à l'inspecteur dans cette loi-là qu'à la police. Donc, une autre chose que le Barreau déclare que c'est totalement inacceptable. Il parle aussi de l'article 74 et d'autres articles.

Donc, de toute évidence, M. le Président, nous sommes devant un projet de loi mal ficelé. Je pense que ceux qui nous écoutent, même les députés ici, qui sont dans cette Chambre, doivent reconnaître que ça fait belle lurette qu'on n'a pas vu un projet de loi qui a besoin de tant d'amendements.

M. le Président, j'aimerais vous faire écouter la bande sonore de la réunion justement de la semaine dernière, là, celle de Sainte-Foy, où le ministre a été chahuté. J'ai écouté ça avec intérêt pendant quelques heures. Je dois reconnaître que le ministre a un certain courage parce qu'il a été chahuté pas à peu près. Les intervenants, sans exception, ont dénoté avec vigueur au ministre qu'ils n'étaient pas d'accord avec le projet de loi et pas d'accord avec un tas d'articles du projet de loi, et c'est tous les articles dont l'opposition a démontré qu'ils étaient non conséquents avec la réalité de l'industrie du taxi québécoise.

Donc, M. le Président, dans cette cassette-là, à toutes les questions qu'on pouvait entendre de la part de la salle, des gens de l'industrie du taxi de Québec, de Sept-Îles, de Saint-Hyacinthe, de Drummondville, de Saint-Eustache, de Laval, de Montréal, à chaque question le ministre disait: Bien, vous avez peut-être raison, on pourrait peut-être voir ça puis apporter des amendements. En écoutant la cassette, M. le Président,

le ministre nous a parlé d'au moins une dizaine d'autres amendements qu'il devrait apporter, lorsqu'il a entendu les gens, les chauffeurs de taxi protester avec vigueur.

M. le Président, à la suite de l'écoute de cette bande sonore là, je me suis dit: Bon, bien il ne restera plus grand-chose du projet de loi quand on va avoir fini de faire les amendements. J'ai vu aussi, avec le communiqué, qu'on va changer à peu près la moitié du projet de loi. Il ne restera pas grand-chose tantôt du projet de loi initial. Donc, si on veut être sérieux, je pense qu'il faut prendre le projet de loi n° 163, le renvoyer à ces gens-là qui rédigent les projets de loi puis arriver avec un projet de loi qui se tient debout. M. le Président, souvent je suis surpris, en commission parlementaire, de voir certains amendements... Il y a peut-être certains juristes ici. On voit que, de bonne volonté, souvent on fait des amendements, mais on ne pense pas vraiment à tout l'impact d'utiliser un mot ou l'autre. On est devant un projet de loi qui va être modifié au moins à 50 %. Je pense que ce serait la moindre des choses de le renvoyer à des gens qui vont transmettre vraiment l'intention du législateur et l'intention du législateur qui a à satisfaire l'industrie du taxi au Québec.

Donc, M. le Président, je voyais tantôt le leader adjoint du gouvernement dire: Ah, bien, l'opposition est paresseuse parce qu'elle veut reporter ça à plus tard. Bien, je suis tenté plutôt de dire que le gouvernement, ce qu'il veut, c'est bâcler un projet de loi tout de suite, même si ça n'a pas de bon sens, pour s'en débarrasser. On ne sait jamais, il va peut-être y avoir un remaniement ministériel en janvier, c'est aussi bien de régler la patente tout de suite plutôt que de revenir au printemps avec un projet de loi qui se tient debout, qui va satisfaire l'industrie du taxi puis qui va satisfaire tout le monde.

● (17 h 40) ●

Donc, M. le Président, de ce côté-ci, on a montré une ouverture. On a vu une certaine ouverture du ministre à faire des modifications. Mais je pense que l'industrie du taxi puis les chauffeurs de taxi méritent qu'on leur propose une loi qui se tient debout.

Le ministre a rencontré des chauffeurs de taxi de Québec. J'ai reçu une lettre, M. le Président, bien c'est-à-dire une copie d'une lettre qui a été adressée au ministre des Transports, provenant de la Ligue de taxis de Montréal qui propose exactement la même chose, de rencontrer les gens de la Ligue de Montréal qui pourraient peut-être, en assemblée générale, suggérer des choses au ministre. Je sais que ça n'a pas été agréable à Québec, ça serait peut-être plus agréable à Montréal. Je pourrais peut-être y aller avec. Je lui propose, on pourrait y aller ensemble. On va s'asseoir un à côté de l'autre puis on va écouter les chauffeurs de taxi de la région de Montréal. Je sais que ça peut être un exercice difficile, mais souvent il le faut, M. le Président. Si on veut faire en sorte que l'industrie du taxi puisse jouir, en fin de compte, d'un préjugé favorable dans l'avenir... On sait que le ministre des Transports nous a fait un beau show tantôt concernant les trous dans les ailes, les locations de pneus, etc., sauf, je pense, si on veut arriver à une industrie du taxi qui est bien orchestrée, dont les gens se parlent...

Parce que ce n'est pas toujours facile dans l'industrie du taxi. Souvent, dans des petites villes — je

ne veux pas prendre d'exemple de ville en particulier — où il y a 40 chauffeurs de taxi puis il y a trois ligues, c'est difficile de créer une harmonie pour négocier une entente provinciale, à travers le Québec, qui va pouvoir satisfaire tout le monde. Donc, M. le Président, moi, je tends la main au ministre. Si on veut, on peut aller à Montréal. Je lui offre d'y aller avec lui. On va aller écouter les chauffeurs de taxi. On peut aller les écouter en province. On va prendre un mitoyen, on va aller les écouter à Drummondville. On peut tout faire ça dans la semaine. M. le Président, on peut tout faire ça dans la semaine, les écouter en commission parlementaire, écouter ce que les chauffeurs de taxi ont à nous dire.

Et, M. le Président, j'ai ici la lettre signée par Farès Bou Malhab, le président de la Ligue de taxis de Montréal et aussi porte-parole du Regroupement québécois du taxi. Le Regroupement québécois du taxi, ce n'est pas seulement la Ligue de Montréal, c'est aussi Saint-Hyacinthe, c'est aussi Drummondville, c'est aussi plusieurs, plusieurs ligues de taxis partout en province. Donc, M. le Président, je pense qu'on a un échantillon valable de gens qu'on pourrait rencontrer, qui pourraient poser des questions et qui pourraient sensibiliser le ministre aux craintes qu'ils ont.

Donc, les craintes des gens sont évidentes, on l'a vu depuis une semaine. On en parle ici depuis une semaine, ces gens-là ont peur qu'on syndicalise, en fin de compte, l'industrie du taxi, peu importe qu'il y ait des propriétaires ou des locataires. Donc, je pense que c'est légitime pour ces gens-là de vouloir proposer au ministre des amendements au projet de loi qui feraient en sorte qu'on les sécuriserait et que le projet de loi pourrait nous offrir vraiment, vraiment la possibilité de créer une vraie association professionnelle qu'on ne pourrait vendre à des tiers, par exemple au Syndicat des métallos qui veut faire une offre de service pour gérer cette association professionnelle là.

M. le Président, il y a plusieurs choses qu'il faut savoir. Parce que ces gens-là, je pense que c'est légitime qu'ils craignent la syndicalisation, parce que l'historique du dossier nous dit en fin de compte qu'il faut être très, très prudent dans la rédaction de ce projet de loi là. Vous savez qu'en 1988 le Syndicat des métallos a fait signer des cartes d'adhésion à des chauffeurs, que le Syndicat des métallos est allé devant les autorités compétentes pour une accréditation des chauffeurs de taxi. On sait que, d'appel en appel... En appel, la Cour supérieure a décidé que les chauffeurs de taxi étaient des travailleurs autonomes, donc non syndiqués. On sait également que la Fédération des travailleurs du Québec, que la FTQ a demandé au gouvernement de créer une association professionnelle. M. le Président, lorsqu'un syndicat demande la création d'une association professionnelle après qu'on eut refusé une accréditation, on voit de toute évidence que c'est de faire indirectement ce qu'il n'a pas le droit de faire directement.

D'ailleurs, le communiqué de presse que plusieurs de mes collègues ont exhibé ici, je l'exhibe encore: la FTQ obtient du ministre Guy Chevrette la création d'une association professionnelle unique pour les 17 000 chauffeurs. Et elle dit dans le communiqué de presse qu'elle revendique une association professionnelle depuis 10 ans. André Tremblay, qui est directeur

adjoint du Syndicat des métallos, disait également. M. le Président, en parlant de l'Association professionnelle: «Elle pourrait être rattachée aux métallos en vertu d'un contrat de services.» Et ça, il le dit en entrevue.

Donc, les chauffeurs de taxi... Mais, quand je parle des chauffeurs de taxi, je parle de la majorité des chauffeurs de taxi du Québec. Le ministre, je me souviens, il y a deux, trois semaines, nous parlait d'un groupuscule qui s'opposait au projet de loi. M. le Président, ce n'est pas les groupuscules, on a une majorité de gens... D'ailleurs, le ministre pourra vous raconter ses démêlés la semaine dernière en cette assemblée-là. La majorité, l'unanimité, comme on dit dans le journal, la presque unanimité était contre le projet. Et, à ces conditions-là, lorsque le ministre disait que c'étaient juste trois ou quatre personnes, ce fameux groupuscule là qui était contre le projet de loi — je parle toujours du miracle de Montréal — ces trois ou quatre personnes-là, au mois de mai l'année dernière, ont conduit entre 1 000 et 1 500 taxis sur le boulevard René-Lévesque devant les bureaux du premier ministre. Donc, si c'est juste trois ou quatre personnes, c'est vraiment un miracle qu'elles aient réussi à conduire au-delà de 1 000 voitures en même temps. Donc, nous sommes devant une industrie presque entière qui réclame du ministre, oui, une loi pour améliorer les services de taxi, mais une loi aussi qui se tient debout.

Donc, M. le Président, je pense que ça serait la moindre des choses de voter en faveur de cette motion de report là, parce que c'est en toute logique que nous déposons cette motion-là. Je suis convaincu que, dans le for intérieur du ministre aussi, il doit se dire que j'ai raison. Même, M. le Président, on peut convenir immédiatement que nous irons en commission parlementaire dès demain, s'il le veut, écouter les groupes. On pourrait, en accord, aller rencontrer les gens de la Ligue de Montréal. Il me semble que je vois le ministre des Transports assis à côté de moi, on va bien s'arranger ensemble, on va écouter les chauffeurs de taxi. On pourrait, ensuite de ça, écouter les chauffeurs de taxi en province. Et, à la suite de ces rencontres-là, à la suite des rencontres qu'on fera en commission parlementaire, rédiger un projet de loi qui sera acceptable pour l'industrie du taxi, qui sera acceptable aussi pour l'opposition et qui fera en sorte que tout le monde sera content.

Donc, M. le Président, si le ministre des Transports montre une ouverture comme ça, qu'il la montre jusqu'au bout, et je lui suggère peut-être, sur l'heure du souper — d'ailleurs il a une réunion de caucus — de proposer... Mais ils ont peut-être d'autres choses à discuter que de taxi dans cette réunion de caucus là, sauf qu'ils pourraient peut-être songer à voter en faveur de cette motion de report là qui va permettre non seulement quand même d'écouter les groupes, parce qu'on a notre consentement quand même pour écouter ces groupes-là, mais qui va permettre au gouvernement, au ministre des Transports de déposer dès l'entrée parlementaire, au mois de mars, un projet de loi qui fera déjà l'unanimité en partant. Et, s'il dépose à ce moment-là un projet de loi qui fait l'unanimité, bien on va l'adopter très rapidement.

Donc, M. le Président, dans le fond, il n'y a pas de différence de délai, il n'y a aucune différence de

délaï. Parce que le projet de loi, tel qu'il est formulé présentement, est inacceptable. Et je me vois mal passer mes journées en commission parlementaire à dire: Bon, on va écrire ça comme ça, on va écrire ça comme ça. En fin de compte, on va se retrouver avec un projet de loi peut-être encore tout croche après. Il faut prendre le temps, M. le Président, pas sur un coin de table dans l'après-midi, en commission parlementaire, mais que des gens s'assoient tous ensemble pour vraiment rédiger un texte qui convient aux chauffeurs de taxi, soit un texte qui fait en sorte qu'il y ait une vraie association professionnelle, qui permet également aux propriétaires de taxi de se réunir comme les ligues d'aujourd'hui. Je pense que c'est important que ces propriétaires de taxi là, ceux qui investissent dans l'industrie, aient l'opportunité ou la chance de se regrouper. Et puis, en fin de compte, de suggérer et de pouvoir faire en sorte de continuer à investir dans l'industrie du taxi, que leur permis ne soit pas dévalué, que leur situation financière soit améliorée.

Donc, M. le Président, je pense que c'est le souhait de l'ensemble des chauffeurs de taxi du Québec de reporter le projet de loi au printemps. J'entendais tantôt le leader adjoint du gouvernement nous dire: Bien, là, vous voulez faire du temps, c'est des mesures dilatoires, envoie donc! M. le Président, je pense que, même le leader de l'opposition, s'il pouvait, il le dirait, qu'il est d'accord avec le député de Shefford. Je pense qu'il le dirait.

● (17 h 50) ●

Une voix: ...

M. Brodeur: Le leader du gouvernement. Excusez, M. le Président.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: ...

M. Brodeur: Je me rappelle. C'est parce que je vois le député de Joliette qui a été longtemps leader de l'opposition puis je me rappelle de lui, à chaque fois que j'entendais le leader de l'opposition, de redescendre ici, en Chambre.

Donc, M. le Président, c'est bien simple, c'est une main tendue, c'est une main tendue au ministre des Transports, c'est une main tendue au gouvernement pour qu'ils votent en faveur de cette motion de report là. Le ministre des Transports le sait bien — il le sait bien — que ça va juste permettre d'améliorer une loi qui est facile à bonifier et qui pourrait permettre à tous les députés de l'Assemblée nationale, au printemps prochain, de voter d'un commun accord un projet de loi qui serait conforme à la volonté de l'industrie du taxi.

M. le Président, j'ai aussi une lettre — je sais qu'il ne me reste que quelques secondes, je crois, une minute — j'ai des lettres ici adressées au premier ministre par des chauffeurs de taxi, d'autres lettres adressées au ministre par des gens des régions.

Donc, M. le Président, dans les quelques secondes qu'il me reste, tout ce que je demande au ministre des Transports, c'est de faire en sorte qu'on puisse arriver à un résultat de qualité, qui soit conforme aux aspirations des chauffeurs de taxi. Et, M. le

Président, en terminant, tout ce que je peux dire, c'est que, de ce côté-ci, on serait prêt à collaborer, à entendre les groupes immédiatement et à reporter ce projet de loi là à une date ultérieure, un projet de loi qui pourrait être inspiré de ce qu'on va entendre dans le restant de la semaine en commission parlementaire, et aussi, je le répète, peut-être à rencontrer une masse de chauffeurs de taxi à Montréal, Montréal qui regroupe une grande proportion des chauffeurs de taxi québécois qui pourraient nous suggérer, j'imagine, des amendements qui pourraient être faits de façon judicieuse. Et j'invite le ministre, peut-être dans une assemblée aussi agréable que celle qu'il a vécue la semaine dernière à Québec, à proposer directement aux chauffeurs de taxi des amendements qui pourraient être repris dans le projet de loi qui serait en fin de compte étudié le printemps prochain. Merci beaucoup.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, je vous remercie, M. le député de Shefford. Alors, il reste au groupe parlementaire du gouvernement 25 minutes. Je vous cède la parole, M. le député d'Abitibi-Est.

M. André Pelletier

M. Pelletier (Abitibi-Est): M. le Président, merci. Je voterai contre cette motion de report de l'opposition libérale parce qu'elle va contre la volonté du ministre des Transports, qui est d'améliorer la situation des chauffeurs de taxi du Québec et aussi d'améliorer la vie et les services donnés à la population du Québec par ces centaines et ces centaines de chauffeurs de taxi à travers tout le Québec.

Le ministre des Transports nous a habitués, dans sa manière directe à faire et à dire les choses, à nous démontrer que, à partir du moment où il est convaincu qu'une idée ou une loi améliore la vie de ses concitoyens... Il nous a toujours démontré un courage complet en prenant tous les moyens pour y arriver. Dans ce projet de loi n° 163 concernant le service de transport par taxi, c'est la même chose qui a guidé sa démarche d'aujourd'hui, mais qui guide sa démarche de parlementaire depuis les 30 dernières années qu'il fait ce travail. Le ministre des Transports a fait comme dans tous les dossiers qu'il entreprend, il a étudié, il a écouté, et, à partir du moment où son idée est faite et où il a les moyens de transformer pour améliorer la société, il y a sans retenue, dans sa manière qu'on lui connaît bien.

Ce projet de loi n° 163, M. le Président, il n'est pas arrivé de la semaine passée puis de la dernière saison, ce projet de loi n° 163 est sur la table de travail, si on peut dire, depuis au moins les deux dernières années. Et que l'opposition libérale arrive avec sa motion de report après deux années de rencontres, de discussions, avec tout l'hiver passé en commission parlementaire à entendre des groupes, à entendre... On a reçu une centaine de positions, de mémoires, on a entendu l'ensemble des ligues de taxis, qui sont au nombre de tout près d'une soixantaine. Et aujourd'hui, après déjà quelques jours de discussion ici sur le principe de la loi, que le Parti libéral, l'opposition libérale arrive et nous dise de reporter cette loi-là aux calendes grecques — ils nous parlent de la prochaine session, mais, dans leurs termes et dans leur manière

d'agir, c'est aux calendes grecques, c'est-à-dire dans la nuit des temps — ce n'est pas de cette manière-là que le gouvernement a décidé, au cours des dernières années, de faire les choses. Le gouvernement, de la même manière que le ministre des Transports, y va de la manière courageuse. Des lois et des manières de faire qui ne sont pas toujours faciles, mais le gouvernement n'a jamais reculé lorsque l'intérêt des citoyens était en jeu. Et le projet de loi n° 163, c'en est un.

On est devant une situation de chauffeurs de taxi, au Québec, divisés en 53 organismes différents...

Une voix: ...

M. Pelletier (Abitibi-Est): ...en 57, avec pas de services, pas de protection pour l'avenir, et c'est ça qu'on veut leur donner. Le ministre des Transports, c'est ce qu'il veut donner aux chauffeurs de taxi.

On va juste prendre la raison d'être du projet de loi n° 163. M. le Président: le ministre propose un nouvel encadrement du transport par taxi au Québec dans le but d'accroître la sécurité des usagers. Après constatation de la situation, il est évident qu'il y a un besoin d'accroître la sécurité. L'opposition libérale est contre l'idée d'accroître la sécurité des usagers du taxi. L'opposition libérale est contre, mais il faudrait, à un moment donné, se demander pourquoi. C'est bien beau d'être dans l'opposition puis être contre, contre, contre, mais, quand on parle de sécurité de la population et qu'eux autres, pendant des jours, bloquent l'adoption même du principe de déposer une loi... Là, on discute du principe de déposer une loi, puis ça fait des jours qu'ils bloquent l'étude du projet de loi en commission parlementaire. Il faudra, à un moment donné...

Pourquoi, systématiquement, l'opposition s'objecte à une loi semblable, d'accroître la sécurité et d'améliorer la qualité des services? Le ministre, après deux ans de discussions, veut améliorer la qualité des services de taxi au Québec. L'opposition libérale est contre? Mais pourquoi? Ils disent qu'il faudrait que la loi soit améliorée. Le ministre, il ne s'est pas objecté. Il leur a dit une dizaine de fois: Si vous avez des idées constructives, dites-les donc. Si vous voulez qu'on améliore la vie des chauffeurs de taxi puis les services aux citoyens, si vous avez quelque chose pour l'améliorer, dites-nous-le donc.

Au contraire, les libéraux, l'opposition libérale, disent: Une motion pour reporter la loi à l'année prochaine, aux calendes grecques. S'ils sont sérieux, s'ils veulent vraiment aider les chauffeurs de taxi, M. le Président, je pense qu'ils pourraient facilement dire: On s'en va en commission parlementaire, on étudie la loi, on propose des amendements puis on l'adopte, on l'adopte dans cette session. Le but est d'améliorer, de faire un cadre, permettre aux chauffeurs de taxi de se donner un outil de travail. Dans le moment, ils sont divisés, et je dirais à Montréal peut-être plus qu'ailleurs. Et je dirais qu'à Montréal le besoin de donner de meilleurs services de taxi, c'est plus criant qu'ailleurs. Lorsqu'on met six pouces de papier journal dans le fond des taxis à Montréal, c'est une câline de manière de nous faire lire le journal. Il se cache quelque chose en dessous de ces journaux-là. Et l'opposition libérale est d'accord avec ça, embarquer dans des taxis comme on voit à Montréal?

M. Brodeur: Question de règlement. M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): M. le député de Shefford, sur une question de règlement.

M. Brodeur: Question de règlement. Je comprends que le règlement ne peut pas imposer à un député de comprendre la situation, sauf, M. le Président, que le député d'Abitibi-Est répand des choses qui sont inexactes, des choses qu'il attribue à l'opposition, qu'on n'a jamais dites ici.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, sur ce point-là, il y a un article du règlement qui vous permet d'intervenir à la fin de l'intervention. Alors, je vous dis ça, là, c'est le 212, je crois, l'article 211 ou 212. Vous pourriez voir ça pour l'avenir, pour les prochaines fois. Alors, M. le député, pour terminer...

M. Pelletier (Abitibi-Est): ...intervention du député de Shefford, député d'expérience, semble-t-il, ne m'impressionne pas...

● (18 heures) ●

Le Vice-Président (M. Brouillet): Excusez, M. le député, il est actuellement 18 heures. Vous avez pris cinq minutes. Il reste donc 18 minutes au groupe parlementaire du gouvernement. Nous allons suspendre nos travaux jusqu'à ce soir, 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 1)

(Reprise à 20 h 11)

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, bonsoir. Si vous voulez prendre place. Si vous voulez vous asseoir, M. le député de Verdun. Alors, nous poursuivons le débat sur la motion de report. Et j'allais dire à la formation ministérielle qu'il lui reste 17 min 38 s de temps de parole. Je cède la parole à celui qui a terminé à 18 heures. Il s'agit de l'adjoint parlementaire du ministre des Transports et député d'Abitibi-Est.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Merci, M. le Président. Je vais donc poursuivre pendant quelques minutes sur la motion de report de l'opposition libérale concernant la loi n° 163 sur le service de transport par taxi.

Je m'interrogeais sur la position de l'opposition officielle à vouloir reporter — et, dans le cas présent, c'est probablement vouloir enterrer — le projet de loi sur la réforme du taxi au Québec. Pourquoi cette obstination à vouloir faire en sorte qu'on aille contre la volonté même du ministre et du projet de loi n° 163 qui vise à encadrer le transport du taxi au Québec? Encadrer, c'est-à-dire donner un outil pour mieux faire les choses. Qu'est-ce que l'opposition officielle veut nous cacher en voulant reporter ce service... cet encadrement au service professionnel du taxi au Québec? Qu'est-ce que nous cache l'opposition par sa démarche? Lorsque le ministre des Transports, et le gouvernement, par la loi n° 163, veut accroître la sécurité des usagers, qu'est-ce que

l'opposition officielle essaie de nous cacher en s'objectant à ce qu'on veuille accroître la sécurité du transport dans le taxi? Lorsque le ministre des Transports, par cette loi-là, veut améliorer la qualité des services offerts et que l'opposition officielle s'y objecte en voulant reporter, en voulant caler, sortir de notre paysage cette loi-là, que cache la démarche de l'opposition officielle?

Cette interrogation-là, on doit essayer d'y trouver une raison. Est-ce que ça pourrait être simplement de la petite politique partisane disant que n'importe quoi qui change les choses risque de soulever certaines passions? Donc, comme opposition, on en profite puis on fait des gains politiques en s'objectant pour le plaisir de s'objecter. Qu'est-ce que l'opposition libérale cache en voulant faire en sorte qu'il n'y ait pas de loi n° 163 sur le taxi au Québec?

Lorsque le ministre des Transports veut, par cette loi, instituer, former une association professionnelle de chauffeurs de taxi, professionnelle dans le sens de donner un meilleur service et aux usagers et aux chauffeurs de taxi, de se donner des meilleurs moyens, qu'est-ce que l'opposition libérale cache en faisant tout en son pouvoir pour éviter que cette loi soit même étudiée article par article?

L'opposition libérale s'objecte même à ce qu'on aille en commission rencontrer les organismes, l'opposition libérale s'objecte d'une manière... depuis trois jours, nous empêche d'accepter le principe de même étudier cette loi-là. Ils veulent nous empêcher d'aller en commission pour étudier article par article, mais aussi de rencontrer des groupes. Qu'est-ce que l'opposition libérale, mon cher Président, nous cache avec sa démarche de lobby?

Ils disent qu'ils parlent à des chauffeurs de taxi qui sont contre le projet. Moi, j'ai l'impression qu'ils parlent toujours aux mêmes chauffeurs parce que, moi aussi, j'en rencontre. Je rencontre des chauffeurs de taxi qui aussi, eux autres, ne sont pas satisfaits à Montréal de promener des gens de l'extérieur puis des gens du Québec dans des taxis où il y a plus épais de gazette dans le fond du char que d'argent dans leur portefeuille.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Pelletier (Abitibi-Est): Que cachent toutes ces gazettes-là dans le fond des chars de taxi à Québec? Des trous? Que nous cache l'opposition libérale lorsqu'elle veut empêcher cette loi-là? Elle veut nous cacher les trous qu'il y a dans le fond des taxis à Montréal?

M. le Président, on doit se poser toutes ces questions et beaucoup d'autres et, moi, j'ai hâte d'aller en commission parlementaire entendre les groupes, voir aussi... Le ministre nous a dit, il a dit à l'opposition libérale: Il y a des choses que vous n'aimez pas là-dedans? Dites-le-moi, je veux le mieux-être des usagers et aussi des chauffeurs de taxi. Donc, si on peut améliorer le projet de loi n° 163, le ministre a dit aux libéraux 10 fois: Dites-moi comment, donnez-moi des suggestions.

On a apporté... le parti libéral a apporté entre autres — et je termine là-dessus — la question des besoins de permis. Sur les besoins de permis ou s'il y en

a déjà en masse, des permis, ou peut-être même trop, qu'ils nous fassent des suggestions et puis on trouvera des moyens de ne pas en remettre d'autres. Mais, aux endroits où il n'y en a pas, de taxis, il n'y aurait pas moyen de trouver une manière de donner un service aux citoyens? Qu'est-ce que l'opposition libérale cache en arrière de sa stratégie d'essayer de nous faire remettre aux calendes grecques cette loi-là, qui ne veut qu'améliorer le service de taxi au Québec? Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, nous poursuivons le débat. Je cède la parole à M. le député de Frontenac. M. le député, la parole est à vous.

M. Marc Boulianne

M. Boulianne: Merci, M. le Président. Alors, je suis très heureux d'intervenir sur la motion de report présentée par l'opposition officielle sur la loi n° 163, qui demande de retarder le projet de loi de six mois. Vous savez, depuis le début, j'ai écouté attentivement les débats de l'opposition officielle qui sont intervenus sur le projet de loi n° 163. Il y a une constante. Alors, je me suis rendu compte que, dans leur discours, ils en ont pris, des taxis, par les temps qui courent: on a l'impression qu'ils ont tous vendu leurs chars.

Alors, M. le Président, j'ai écouté tout à l'heure le député de Saint-Laurent. J'ai été vraiment surpris de voir que le député de Saint-Laurent pouvait parler aussi longtemps sur un sujet sans nous parler du sujet. Il nous a parlé de la santé, de l'éducation, des fusions municipales, du député de Sainte-Marie—Saint-Jacques, du premier ministre et, à certaines occasions, il a parlé des taxis pour dire qu'il fallait reporter le projet de loi dans six mois. J'ai écouté aussi le député de Shefford qui, il faut l'admettre, a parlé d'ailleurs de la région de L'Amiante, de Thetford Mines, des coops de taxi, qui était mieux préparé que le député de Saint-Laurent, mais avec la même demande et les mêmes exigences, c'est-à-dire suspendre les travaux, aller en commission parlementaire et, à la prochaine session, voter le projet de loi n° 163, sans tenir compte qu'il y avait eu un livre vert concernant ce projet de loi, 83 mémoires et 53 auditions publiques.

Ça n'a pas de bon sens, M. le Président, d'attendre six mois, alors que l'industrie du taxi a un besoin pressant d'obtenir ce projet de loi, qui va d'ailleurs permettre la formation d'une association professionnelle et qui va en même temps valoriser l'industrie du taxi. Alors, je pense que l'opposition officielle a une difficulté à faire la distinction, la différence entre une association professionnelle et un syndicat. D'ailleurs, on est déjà en retard. De l'aveu même du ministre, de l'aveu des propriétaires de taxi, des locataires, il n'y a plus aucune raison majeure logique pour attendre. Alors, je ne comprends pas le but et les objectifs poursuivis par l'opposition de bien vouloir retarder ce projet de loi.

● (20 h 20) ●

Ce qu'il faut nous donner et ce qu'il faut donner surtout à nos 11 000 chauffeurs locataires et à nos 7 000 chauffeurs propriétaires, c'est un outil efficace, et c'est ce que le projet de loi n° 163 se prépare à faire. C'est un

projet de loi, contrairement à ce que disait le député de Shefford tout à l'heure... c'est un projet de loi qui se tient debout, qui sera efficace et qui ne peut attendre.

M. le Président, la préoccupation première du ministre et de notre gouvernement, contrairement à l'opposition, c'est de protéger le plus rapidement possible les acquis des chauffeurs de taxi, des propriétaires, des locataires, comme, par exemple, la valeur des permis, et c'est dommage que ce ne soit pas une préoccupation aussi de l'opposition officielle. C'est un des objectifs majeurs que le ministre veut rencontrer, et, encore une fois, il est incompréhensible que l'opposition officielle veuille retarder ce projet de loi de six mois. Elle n'a, encore une fois, aucune raison.

Il y a un autre aspect, M. le Président, qu'il faut considérer et que le ministre considère, et que le gouvernement du Québec aussi considère, c'est le bien de la population, c'est le service de la population, et tous, nous comprenons qu'un délai de six mois, ce sera encore les personnes les plus vulnérables de la société qui seront pénalisées. Alors, parce que nous savons tous que cette loi va améliorer les services à la population, qu'il s'agisse simplement de nommer les personnes âgées ou les usagers quotidiens des taxis... Mon collègue, tout à l'heure, d'Abitibi-Est a donné quelques exemples montrant que les taxis sont en très mauvais état et qu'il faut absolument légiférer à ce chapitre-là, et non seulement pour l'état des taxis, mais aussi pour la structure, pour encadrer les propriétaires et les locataires, si vous voulez, de ces taxis. Nous avons donc là un projet de loi qui est plus qu'acceptable pour l'industrie du taxi, qui est conforme, si vous voulez, aux demandes, aux exigences de la population en général ainsi que pour les usagers du taxi.

Comme nous le propose l'opposition officielle, attendre au printemps ne serait pas responsable de la part du ministre et du gouvernement. Attendre encore six mois pour voter une loi d'une aussi grande importance et conforme à la volonté populaire ne pourrait que nuire aux intérêts de la population des Québécois et Québécoises, parce qu'il y aura non seulement amélioration de la qualité des services avec ce projet de loi, aussi encadrement de la structure elle-même, mais aussi — et mon collègue de l'Abitibi en a parlé tout à l'heure — la protection et la sécurité des usagers et de la population en général.

M. le Président, ce projet de loi a été pensé, étudié, a été conçu pour répondre à un besoin éminemment pressant. Alors, je ne pense pas qu'on ait le moyen ni, si vous voulez, la volonté de retarder son application. Alors, c'est pour ça qu'une motion de report va évidemment nuire énormément à la société québécoise. Alors, c'est inadmissible que l'opposition libérale, indirectement, soit contre un meilleur service immédiat à la population et contre une meilleure sécurité. Mais, malheureusement, c'est ce qu'on cherche à faire en demandant le report du projet de loi n° 163.

Il est bien évident, M. le Président, que je vais voter contre la motion de report parce que, encore une fois, ça n'a pas de bon sens de retarder un tel projet de six mois, un projet de loi qui est complet, que le ministre peut amender et a amendé au besoin et que les intéressés réclament. Si, par malheur, on devait se plier à la demande de l'opposition de retarder de six mois

l'adoption du projet de loi n° 163, ce serait aller à l'encontre du bien public, d'abord, parce que dans six mois le projet de loi aura eu déjà des effets bénéfiques pour l'industrie du taxi, pour aussi la population en général.

Alors, on ne peut pas se permettre d'aller avec l'opposition dans ce chemin-là, dans ce chapitre-là. Encore une fois, il me fait plaisir... et je vais voter contre le report du projet de loi n° 163 qui sera plutôt, d'après moi, une enfarge à la démocratie et aussi une enfarge à l'amélioration de l'industrie du taxi au Québec. Merci beaucoup.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Oui. Quelle est votre question de règlement? Oui, 212.

M. Brodeur: Est-ce que je pourrais poser...

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Apportez de brèves explications.

M. Brodeur: Oui. Est-ce que le député accepterait que je lui pose une question?

Une voix: Non.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): En vertu de l'article 213, M. le député de Shefford, ça va.

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Bissonnet): S'il vous plaît! Je pensais que vous vouliez parler de l'article 212 pour faire de brèves explications, mais ce n'est pas le cas.

Alors, j'indique à la formation ministérielle qu'il reste quatre minutes de temps de parole de votre côté. Est-ce que quelqu'un va l'utiliser? Alors, je cède la parole à un membre de l'opposition, M. le député de Verdun.

M. Henri-François Gautrin

M. Gautrin: Merci. Écoutez, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les discours du député de Frontenac et du député d'Abitibi-Est. Ils disent deux choses. Ils disent: Nous avons l'objectif, qui est un objectif que nous partageons, d'améliorer le système de taxi. Nous partageons cet objectif, bien sûr, de faire en sorte que les gens dans l'industrie soient mieux protégés. Nous partageons cet objectif-là, et je pense que le député de Shefford l'a maintes fois répété tout autour de ses interventions, M. le Président. Mais le problème, c'est que le projet de loi est tout croche et n'atteint pas cet objectif-là. Je n'y peux rien, c'est malheureux, mais c'est comme ça. L'objectif que vous prétendez rechercher n'est pas atteint par le projet de loi, et je vais vous en donner deux exemples. Et le ministre semblait, dans les interventions qu'il a faites, ouvert, d'ailleurs, à la préoccupation que l'opposition pouvait avoir, et on lui dit: Prenons donc ce temps...

Le Vice-Président (M. Bissonnet): S'il vous plaît! S'il vous plaît!

M. Gautrin: Merci.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Je vous demanderais votre collaboration. là. Alors, si vous voulez poursuivre, M. le député.

M. Gautrin: Merci, M. le Président. On lui dit: Prenez ce temps, ces six mois que l'opposition vous offre avec beaucoup de générosité, qu'elle vous offre actuellement pour être en mesure de revoir votre projet de loi et pouvoir peaufiner les amendements que vous êtes prêt actuellement à déposer.

Et, regardez, il y a au moins deux problèmes, le député de Shefford les a maintes fois soulignés. Il y a certainement la question du Forum, le Forum qui est un organisme-conseil, un organisme qui n'est pas élu, qui a des pouvoirs un peu bizarres à l'intérieur du projet de loi. Il y aurait lieu de préciser si le Forum est réellement un organisme qui va être un organisme-conseil au ministre — et, dans ces conditions-là, il est parfaitement clair que ce soit le ministre qui nomme les personnes — ou si c'est un organisme réglementaire de l'industrie, et, dans ces conditions-là, il devrait y avoir une participation des personnes de l'industrie. C'est une question de fond. Je pense qu'il peut y avoir une ouverture de la part du ministre sur ces questions-là. Laissons-lui le temps de réfléchir sur les ouvertures qu'il a pu nous faire pour pouvoir améliorer cette lacune importante qu'il y a dans le projet de loi, M. le Président.

Je reviendrai sur un autre élément du projet de loi, c'est la forme indirecte de syndicalisation cachée qu'on pourrait voir dans l'Association professionnelle. Ceux d'entre vous, et la ministre de la Justice particulièrement... savent comment fonctionnent une association professionnelle, un ordre professionnel. Il y a beaucoup de membres des ministériels qui savent ce que c'est qu'un ordre professionnel. Mais un ordre professionnel qui est là d'abord et avant tout pour protéger le public, et je serai parfaitement d'accord avec la position du député d'Abitibi-Est lorsqu'il dit: Un ordre professionnel, dans cette industrie, pour protéger le public, c'est quelque chose qui, en soi, a un sens. Mais on ne mélange pas des choux et des raves, c'est-à-dire on n'a pas en même temps l'ordre professionnel pour protéger le public et que le même organisme ait la fonction de défendre les intérêts corporatistes des chauffeurs de taxi. Et encore, de surcroît, on mélange dans le même organisme la fonction qui est la fonction de protection du public, la fonction de défense des chauffeurs de taxi et la fonction, qui est la troisième fonction, celle de défendre les titulaires de permis, M. le Président. Trois fonctions qu'on mélange dans ce qu'on appelle l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi. Il me semble — et je dois dire qu'il y a de l'ouverture de la part du ministre à cet effet-là — que cette fonction importante de devoir...

Je remercie le député de Louis-Hébert, actuellement, qui, je crois, comprend, commence à adhérer à notre position, et je l'en remercie de comprendre que... Lui qui est membre d'un ordre professionnel doit savoir que ce n'est pas la même fonction, celle de l'ordre où on défend les intérêts de la population, et la fonction d'une association qui va défendre les intérêts corporatistes des chauffeurs. Chacune

des fonctions est pertinente. Je ne dénie pas que chacune des fonctions puisse être pertinente, mais ne les mélangez pas dans le même corps. Et, lorsque vous les mélangez dans le même corps, vous avez un projet de loi tout croche.

● (20 h 30) ●

Alors, la motion de report est strictement pour aider le ministre à nous présenter un projet de loi qui ait du bon sens et permette d'atteindre les objectifs mis de l'avant par les ministériels. Merci, M. le Président.

Mise aux voix

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, ceci met fin à ce débat. Je mets aux voix la motion du député de Châteauguay qui se lit comme suit:

«Que l'étude du principe du projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi, soit reportée de six mois.»

Une voix: Vote enregistré.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Vote enregistré, vote nominal? Alors, qu'on appelle les députés.

● (20 h 31 — 20 h 36) ●

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Si vous voulez prendre place. Si vous voulez vous asseoir. Je demande votre collaboration.

Mes chers collègues, le 5 décembre 1983, c'était l'élection de notre collègue qui fête son 17^e anniversaire, Mme la députée de Mégantic-Compton, et je voudrais, en votre nom, la féliciter.

S'il vous plaît! S'il vous plaît! M. le député de Papineau, quand vous voudrez parler, on vous donnera la parole. S'il vous plaît!

Alors, je mets aux voix la motion du député de Châteauguay, motion qui se lit comme suit:

«Que l'étude du principe du projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi, soit reportée de six mois.»

Que ceux et celles qui sont pour cette motion veuillent bien se lever.

La Secrétaire adjointe: M. Paradis (Brome-Missisquoi), Mme Gagnon-Tremblay (Saint-François), Mme Bélanger (Mégantic-Compton), M. Cusano (Viau), M. Maciocia (Viger), M. Bergman (D'Arcy-McGee), M. Després (Limoilou), M. Williams (Nelligan), Mme Delisle (Jean-Talon), M. Gauvin (Montmagny-L'Islet), M. Brodeur (Shefford), M. Béchard (Kamouraska-Témiscouata), Mme Houda-Pepin (La Pinière), M. Gautrin (Verdun), Mme Lamquin-Ethier (Bourassa), M. Chagnon (Westmount—Saint-Louis), M. Fournier (Châteauguay), Mme Loïselle (Saint-Henri—Sainte-Anne), M. Sirros (Laurier-Dorion), M. Bordeleau (Acadie), M. Marsan (Robert-Baldwin), M. Lafrenière (Gatineau), M. Poulin (Beauce-Nord), M. Ouimet (Marquette), Mme Beauchamp (Sauvé), M. Dupuis (Saint-Laurent), Mme Leblanc (Beauce-Sud), M. Kelley (Jacques-Cartier), M. MacMillan (Papineau), M. Copeman (Notre-Dame-de-Grâce), M. Whissell (Argenteuil), M. Cholette (Hull), M. Tranchemontagne (Mont-Royal), M. Marcoux (Vaudreuil), M. Lamoureux (Anjou).

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Que ceux et celles qui sont contre cette motion veuillent bien se lever.

● (20 h 40) ●

La Secrétaire adjointe: M. Brassard (Lac-Saint-Jean), M. Landry (Verchères), M. Legault (Rousseau), Mme Harel (Hochelaga-Maisonneuve), Mme Lemieux (Bourget), M. Léonard (Labelle), Mme Marois (Taillon), M. Rochon (Charlesbourg), Mme Maltais (Taschereau), M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine), M. Cliche (Vimont), M. Jolivet (Lavolette), M. Ménard (Laval-des-Rapides), M. Bégin (Louis-Hébert), M. Simard (Richelieu), M. Bertrand (Portneuf), Mme Dionne-Marsolais (Rosemont), M. Julien (Trois-Rivières), Mme Léger (Pointe-aux-Trembles), M. Baril (Berthier), Mme Beaudoin (Chambly), M. Boisclair (Gouin), Mme Caron (Terrebonne), M. Facal (Fabre), Mme Goupil (Lévis), M. Chevrette (Joliette), M. Baril (Arthabaska), Mme Carrier-Perreault (Chutes-de-la-Chaudière), M. Rioux (Matane), M. Bertrand (Charlevoix), M. Lachance (Bellechasse), Mme Vermette (Marie-Victorin), M. Gendron (Abitibi-Ouest), M. Boulerice (Sainte-Marie—Saint-Jacques), M. Payne (Vachon), M. Beaumier (Champlain), Mme Charest (Rimouski), Mme Robert (Deux-Montagnes), M. Geoffrion (La Prairie), M. Laprise (Roberval), M. Beaulne (Marguerite-D'Youville), M. Paré (Lotbinière), Mme Leduc (Mille-Îles), M. Pelletier (Abitibi-Est), Mme Doyer (Matapédia), M. Deslières (Salaberry-Soulanges), M. Lelièvre (Gaspé), M. Gagnon (Saguenay), M. Côté (La Peltrie), Mme Barbeau (Vanier), M. Dion (Saint-Hyacinthe), M. Simard (Montmorency), M. Cousineau (Bertrand), Mme Blanchet (Crémazie), M. Paquin (Saint-Jean), M. Désilets (Maskinongé), Mme Signori (Blainville), M. St-André (L'Assomption), M. Duguay (Duplessis), M. Bédard (Chicoutimi), M. Côté (Dubuc), M. Bergeron (Iberville), M. Boulianne (Frontenac), M. Labbé (Masson).

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Y a-t-il des abstentions? Aucune abstention.

Le Secrétaire: Pour:	35
Contre:	64
Abstentions:	0

Le Vice-Président (M. Bissonnet): La motion est rejetée. Je vais suspendre quelques instants pour permettre aux députés d'aller à leurs commissions parlementaires.

(Suspension de la séance à 20 h 42)

(Reprise à 20 h 44)

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

M. Boulerice: M. le Président, nous souhaitons poursuivre le débat sur l'adoption du principe du projet de loi n° 163. Donc, je vous réfère à l'article 9 du feuillet.

Reprise du débat sur l'adoption du principe

Le Vice-Président (M. Bissonnet): L'Assemblée reprend le débat sur l'adoption du principe du projet de loi n° 163. Loi concernant les services de transport par taxi, et je reconnais le porte-parole de l'opposition officielle en matière d'éducation et député de Vaudreuil. M. le député, la parole est à vous.

M. Yvon Marcoux

M. Marcoux: Merci, M. le Président. Alors, j'interviens ce soir sur le projet de loi n° 163. Loi concernant les services de transport par taxi, qui est présenté par le ministre des Transports.

Ce projet de loi donne suite à une commission parlementaire qui a été tenue l'automne dernier, en 1999, sur le livre vert qui était intitulé *La réforme du transport par taxi*. Et, suite à ce livre vert et à la consultation qui a été tenue, le ministre nous a déposé, à l'Assemblée nationale, il y a quelques semaines, le projet de loi sur le taxi.

Ce qui est assez particulier dans ce cas-là, M. le Président, c'est que, malgré la commission parlementaire et les opinions qui ont été exprimées par différents groupes devant cette commission et ceux qui en faisaient partie, le ministre n'en a pas tenu compte, et à cet égard-là, ce n'est pas différent d'autres commissions parlementaires qui ont été tenues par d'autres ministres sur d'autres sujets et qui ont réservé le même sort aux opinions ainsi qu'aux mémoires qui ont été déposés.

Je voudrais simplement vous rappeler, pour mémoire, la commission parlementaire sur l'assurance médicaments qui a été tenue au mois de février dernier, par la ministre de la Santé, pour revoir tout le régime d'assurance médicaments. Plusieurs mémoires ont été présentés, mais, finalement, le seul objectif de la ministre, c'était de hausser les primes d'assurance médicaments. La ministre n'a aucunement retenu les autres suggestions, les autres commentaires, les autres propositions qui ont alors été faits par les groupes, qui ont travaillé très fort, qui avaient consulté leurs membres pour venir présenter leur point de vue devant la commission parlementaire.

Et, dans le cas du taxi, bien, on doit reconnaître que c'est encore la même chose. Oui, on consulte, on dit: On va prendre l'avis des gens qui viennent exprimer leur opinion, mais, après ça, on fait comme s'ils n'avaient pas exprimé leur opinion et comme si ces groupes n'étaient pas venus donner leur point de vue devant la commission parlementaire.

Je voudrais, dès le début, M. le Président, féliciter mon collègue, le député de Shefford, pour le travail extraordinaire qu'il a fait pour l'étude et l'examen, l'analyse de ce projet de loi n° 163, pour les contacts que lui a faits avec les membres du milieu, pour les consultations que lui a faites avec les représentants des chauffeurs de taxi et avec les chauffeurs de taxi eux-mêmes, de sorte que, devant les arguments qu'il a énoncés, devant le bien-fondé de ses commentaires — et on y reviendra un peu plus tard — le ministre des Transports prévoit apporter des amendements, ce qu'il nous a annoncé par un communiqué de presse.

Donc, c'est vous dire le sérieux de la réflexion du ministre des Transports qui propose un projet de loi après moult consultations et qui, devant les arguments avancés par mon collègue de Shefford, décide, par communiqué de presse, d'annoncer des amendements à venir dont on ne connaît pas trop la nature.

M. le Président, ce projet de loi comporte 140 articles. D'une part, ce projet de loi vise à améliorer l'industrie du taxi, à améliorer l'efficacité, à accroître la qualité du service. Ce sont des objectifs avec lesquels nous sommes tous d'accord. S'il n'y avait que ça dans le projet de loi, je pense que nous pourrions rapidement être prêts à certaines modifications relativement mineures et y donner notre appui, parce que l'industrie du taxi, c'est une industrie importante. C'est vrai dans les milieux urbains peut-être de façon plus particulière, mais c'est vrai également dans les régions rurales. C'est un apport économique important et c'est également très important sur le plan de l'industrie touristique. Cependant, ce ne sont pas uniquement des propositions qui visent les objectifs que nous venons de mentionner qui sont incluses dans le projet de loi n° 163. Il y a deux éléments importants dans ce projet de loi qui font problème et qui reflètent le fait que le ministre, vous savez, n'a pas réellement consulté et ne sait pas réellement où il s'en va.

D'abord, il y a un Forum des intervenants de l'industrie du taxi. Le ministre crée un forum. Et, ce n'est pas nouveau, des forums dans ce gouvernement, il y en a de toutes parts. On a connu des forums dans le camionnage, nous avons connu des forums dans la santé. Vous vous rappellerez sans doute que la ministre de la Santé, à moult occasions, a dit: Oui, pour résoudre cette question, pour prendre une décision, je vais créer un forum. Il y a des forums. Évidemment, ça n'amène pas grand-chose, mais et il y en a, des forums, un peu partout.

Donc, ce Forum qui est créé par le projet de loi n° 163 a pour objectif de favoriser la concertation entre les principaux intervenants de l'industrie du taxi et de conseiller le ministre. Puis, à cet égard-là, d'ailleurs, ce n'est pas tout à fait clair, la définition du Forum. Est-ce pour conseiller le ministre? Est-ce un organisme qui fera des suggestions sur la réglementation de l'industrie du taxi? M. le Président, selon que l'on choisisse l'un ou l'autre des mandats, il y a des conséquences différentes.

● (20 h 50) ●

Que ce soit le ministre, par exemple, qui nomme et le président et tous les membres de ce Forum, si ce n'est que pour le conseiller, peut-être que ça peut aller. Cependant, si c'est un organisme qui fera les recommandations également sur la réglementation de l'industrie, à ce moment-là il doit y avoir, comme membres de ce Forum, des membres qui représentent l'industrie. Et il ne faudrait pas non plus que la mise sur pied de ce Forum soit une façon, pour le ministre, de se déresponsabiliser, de dire, dès que surgit un conflit: Eh bien, écoutez, je vais prendre avis du Forum, et c'est le Forum qui va régler ça. Je pense que le ministre des Transports, comme titulaire de ce ministère, doit exercer ses responsabilités. Donc, nous devons clarifier le statut de ce Forum et également déterminer comment en assurer, selon le mandat, la composition.

M. le Président, l'autre élément, je dirais, encore plus important du projet de loi est la mise sur pied

d'une association professionnelle, ce qu'on appelle l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi, association qui comprend à la fois les chauffeurs propriétaires, avec à la fois les chauffeurs locataires. Mon collègue de Shefford a interpellé le ministre des Transports sur cette question le 21 novembre dernier et a bien illustré le subterfuge, vous savez, qui sous-tend cette fameuse Association professionnelle des chauffeurs de taxi. Et, comme l'a bien vu mon collègue de Shefford, cette Association, c'est tout simplement un syndicat déguisé, et un syndicat déguisé, dans l'industrie du transport, ça ne s'est pas encore vu au Québec. Et qu'un ministre, comme ça, offre sur un plateau d'argent à une organisation syndicale, une grande centrale syndicale qui va d'ailleurs représenter 17 000 chauffeurs, des chauffeurs propriétaires et des chauffeurs locataires, 17 000 futurs cotisants, ce que ça représente... Évidemment, le ministre, dans sa réponse, a pris fait et cause pour la Fédération des travailleurs du Québec, la FTQ, et il a même accusé mon collègue d'errer complètement, de faire le procès, imaginez-vous, de la FTQ, qu'il ne s'agissait pas d'un syndicat déguisé, mais bien d'une association professionnelle de chauffeurs de taxi.

M. le Président, si mon collègue a erré, je peux peut-être citer une déclaration du président de la FTQ, déclaration qu'il a faite le 1er mai 2000, où on dit: «La FTQ obtient du ministre Guy Chevrette la création d'une association professionnelle unique pour les 17 000 chauffeurs au Québec. La FTQ et son Syndicat des métallos, qui revendiquent depuis plus de 10 ans — je cite — 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. Celle-ci regroupera tous les détenteurs de permis de chauffeur de taxi, locataires et propriétaires, soit quelque 17 000 chauffeurs au Québec.» Et je continue la citation: «Le ministre Chevrette 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 métallos. La nouvelle association professionnelle remplacera les actuelles ligues de taxi.» Donc, je pense que ça ne peut être plus clair, cette déclaration du président de la FTQ, qu'il y a eu une entente de faite entre le ministre des Transports et la FTQ et que l'association professionnelle dont on voit la création par ce projet de loi est un syndicat déguisé.

Et, M. le Président, vous savez, je voudrais vous citer une autre personne, un editorialiste très connu, M. Jean-Jacques Samson, qui a signé le 12 mai dernier un editorial sur le sujet et qui, lui, exprime l'opinion que la future Association est loin de servir les intérêts, d'une part, des chauffeurs de taxi, qu'ils soient propriétaires ou locataires, et elle sera loin de servir les intérêts des citoyens partout en région.

Permettez-moi de lire un extrait de cet article de M. Jean-Jacques Samson, et là il réfère à un projet de loi n° 68 qui avait été déposé par la ministre du Travail en juin dernier. Il dit, et je cite: «Le projet de loi n° 68 était un cadeau aux centrales syndicales en général, qui réclament depuis deux décennies l'accréditation syndicale sectorielle des travailleurs, et plus particulièrement à la FTQ, qui travaille à l'organisation syndicale de l'industrie du taxi.»

Je continue: «Contrairement à ce que nous voyons généralement, les travailleurs du taxi ont manifesté mercredi pour exprimer leur opposition à la tentative syndicalo-gouvernementale de les embrigader dans une centrale syndicale. C'est tout dire, des travailleurs autonomes sont forcés de protester devant les bureaux du premier ministre ou l'Assemblée nationale pour garder leur liberté. Cette première réaction devrait servir de mise en garde à la ministre Lemieux, dont la réforme du Code du travail contient de semblables ouvertures à la syndicalisation sectorielle.»

Et son dernier paragraphe: «De nombreux chauffeurs de taxi montréalais font sans doute l'objet d'une exploitation inadmissible dans notre société, mais elle est d'abord la résultante d'une mauvaise gestion des permis concentrés entre les mains de magnats qui font régner leur propre loi. La syndicalisation obligatoire à travers tout le Québec au sein d'une même centrale, sous le prétexte d'améliorer les conditions de vie des esclaves du volant au centre-ville de Montréal, ne fera que créer une force de frappe de plus, capable sur un seul mot d'ordre de paralyser un service à la population et de faire chanter le pouvoir politique.» Fin de la citation, M. le Président.

Je pense que cet éditorial de M. Jean-Jacques Samson a mis le doigt sur un problème qui risque de se dessiner et qui, évidemment, comme dans d'autres secteurs, pourrait provoquer une paralysie centrale, une paralysie générale de l'industrie du taxi, de ce secteur d'activité important au Québec. Et, qui plus est, cette Association professionnelle, qui est un syndicat déguisé, devient en même temps une sorte d'ordre professionnel qui va appliquer des codes de déontologie régissant ses membres.

M. le Président, ce sont deux fonctions contradictoires: d'une part, la défense des intérêts des membres, et, d'autre part, la protection du public et l'application d'un code de déontologie qui régit ces mêmes membres. Et, dans d'autres secteurs, vous avez des contextes comme celui-là, et les solutions qui ont été appliquées sont différentes.

● (21 heures) ●

Prenons, par exemple, les pharmaciens. D'une part, vous avez l'Ordre des pharmaciens qui s'assure de protéger le public et de régir le comportement ainsi que toutes les activités des membres, qui s'assure que le public soit bien protégé et que les actes posés par ses membres sont en accord avec les principes qui doivent les régir. À côté de ça, vous avez une association des pharmaciens propriétaires dont le mandat, lui, est de promouvoir et de défendre les intérêts des pharmaciens propriétaires. Donc, il y a une distinction fondamentale à établir entre ces deux mandats, et de confier à une même association ces deux mandats tout à fait contradictoires mènera à des situations qui n'auront pas de bon sens et mènera à des conflits et n'assurera pas un volet important qui est celui de la protection du public.

M. le Président, comme je le mentionnais tout à l'heure, devant les arguments, les propositions et l'analyse très fouillée de mon collègue de Shefford et devant également, vous savez, les consultations qu'il a tenues, le ministre des Transports a décidé de proposer, dit-il, des amendements concernant le projet de loi n° 163. Il l'a fait par un communiqué de presse vendredi

dernier, une façon assez, vous savez, inédite de proposer des amendements à un projet de loi. Et là il entend proposer des amendements. Par exemple, il nous parle des permis de taxi. Donc, il dit: La levée du moratoire sur les permis de taxi peut inquiéter les chauffeurs. Toutefois, l'article 10 sera modifié de façon à permettre l'émission de certains permis à courte durée, limitée, et non transférables seulement là où les besoins se font sentir. Quelles en sont les modalités? Nous l'ignorons. Est-ce qu'on émettra des permis à 100 \$, alors que des permis ont été payés 50 000 \$ ou 60 000 \$ déjà par des chauffeurs de taxi? Comment ça va fonctionner? Ces permis dits temporaires deviendront-ils permanents? Si c'était le cas, c'est une situation qui deviendra très inéquitable.

Concernant l'Association professionnelle, le ministre nous dit: La mise en place sera l'objet de propositions de modification afin de, premièrement, lui interdire de s'immiscer dans toute question concernant la gestion des entreprises. Et là il nous indique que l'Association sera composée de deux chapitres réunissant, d'une part, les chauffeurs propriétaires et, d'autre part, les chauffeurs locataires. Cependant, le ministre a indiqué qu'il aurait encore changé d'idée et que ce ne serait plus nécessairement deux chapitres, mais que ça reviendrait à un chapitre. Comment est-ce que ce sera? Et quelles seront les modifications? Évidemment, on ne le sait pas.

Et, devant les critiques fort justifiées qui ont été émises à l'égard d'articles dans le projet de loi qui permettaient à la nouvelle Association, en quelque sorte, d'être saisie, vous savez, des biens qui appartiennent actuellement aux ligues de taxis... Et, devant, donc, ces critiques où, dans le fond, la nouvelle Association, en quelque sorte, saisit les biens des ligues de taxis actuellement en existence, bien le ministre nous dit, là, maintenant: Quant au partage de l'actif des ligues, le ministre propose d'amender le projet de loi de façon à ce que la liquidation des actifs des ligues... évidemment que l'argent soit remis à parts égales aux seuls membres qui ont contribué.

M. le Président, le projet de loi n° 163 énonce des principes importants, et, lorsqu'on examine la critique qui en a été faite par mon collègue de Shefford, ce que le ministre indique par un communiqué de presse comme étant prêt à faire des modifications, M. le Président, tout ce que ça nous indique, c'est que c'est un projet de loi qui est prématuré, c'est un projet de loi, encore une fois, qui est improvisé, c'est un projet de loi brouillon, et c'est pour ça que je trouve extrêmement déplorable et regrettable que le ministre des Transports n'ait pas souscrit à la motion de report qui a été présentée par l'opposition au lieu de peaufiner son projet de loi, de faire des changements importants qu'il nous annonce en écrivant des papillons sur le coin de la table. M. le Président, je pense que ce n'est pas une façon de légiférer de façon réfléchie au Québec. Merci.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, merci, M. le député de Vaudreuil. Nous poursuivons le débat sur l'adoption du principe du projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi, et je reconnais le porte-parole de l'opposition officielle en matière de famille et d'enfance et député du comté de

Notre-Dame-de-Grâce. M. le député, je vous cède la parole.

M. Russell Copeman

M. Copeman: Merci, M. le Président. À mon tour de prendre part au débat sur l'adoption du principe du projet de loi n° 163. Loi concernant les services de transport par taxi: Bill 163, An Act respecting transportation by taxi.

M. le Président, comme vous d'ailleurs, comme beaucoup parmi nous, je suis un utilisateur des services de taxi assez fréquent parce que j'ai pris la décision, il y a quelques années, de me déplacer entre ma circonscription et l'Assemblée nationale par avion. Et je dois vous dire que ce n'est pas parce que j'aime beaucoup les avions, j'aurais pris le train, mais l'horaire des trains n'est pas vraiment taillé à nos fonctions ici. Je ne suis pas très chaud sur l'autobus et j'ai décidé de ne pas faire le déplacement en voiture, ce qui m'amène quelques fois par semaine à prendre le taxi pour me déplacer de mon comté à l'aéroport de Dorval et, évidemment ici, de l'aéroport international Jean-Lesage à la colline et vice-versa, de retour, et également beaucoup à l'intérieur du comté, parce que nous sommes une famille avec une voiture et nous avons pris la décision, sciemment, d'avoir seulement une voiture en pensant généralement que je peux me déplacer à l'intérieur de la ville de Montréal par transport en commun ou par taxi et que les déplacements par taxi, en ce qui me concerne, le nombre de fois que je vais être obligé de prendre un taxi à l'intérieur de mon comté pour descendre au centre-ville et ainsi de suite, coûtent beaucoup moins cher que d'avoir une deuxième automobile. Alors, je suis un utilisateur assez fréquent des services de taxi au Québec.

Je suis loin d'être un expert. Je sais que vous avez certains antécédents là-dedans, M. le Président, et d'ailleurs, vous-même, vous avez beaucoup d'expertise dans le domaine. Ça aurait été intéressant de vous entendre sur le dossier, mais, je sais, vos fonctions vous empêchent de le faire, et c'est malheureux parce que je pense qu'on a perdu beaucoup d'expertise. Vous auriez pu nous instruire un peu plus sur l'industrie, sur comment régler certains problèmes qui existent.

M. le Président, il y a tout près de 18 000 chauffeurs de taxi au Québec, à peu près 7 000 chauffeurs propriétaires, à peu près 11 000 chauffeurs locataires, et, oui, il y a un besoin, je pense, et d'ailleurs, le député de Shefford, notre porte-parole dans le dossier, l'a indiqué à plusieurs reprises, il est pertinent de vouloir faire certaines modifications dans l'industrie pour améliorer la qualité du service, pour protéger les gens qui travaillent dans le domaine, pour assurer un revenu décent aux personnes qui fournissent le service, que ce soient des chauffeurs propriétaires ou que ce soient des chauffeurs locataires. Les amendements, les changements n'ont pas été faits depuis un certain temps. Alors, oui, la situation du taxi, tant au point de vue économique que sécuritaire, présente des lacunes importantes, notamment, mais pas exclusivement, dans la région de Montréal. Alors, oui, il y avait matière là à corriger une situation.

● (21 h 10) ●

Ce qu'il faut évaluer, M. le Président, c'est le suivant: Est-ce que le projet de loi n° 163 va vraiment régler les problèmes qui sont présents dans l'industrie du taxi au Québec? Est-ce que c'est le bon moyen, le moyen législatif, et est-ce que c'est le bon projet de loi? C'est ça, le débat, M. le Président. J'ai entendu le député de Frontenac, tantôt, et le député d'Abitibi-Est tenter de faire croire à la population qu'on est contre une amélioration des services parce qu'on veut reporter le projet de loi. Il y a une certaine arrogance avec ce point de vue qui dit, en effet: Si vous pensez comme nous, vous êtes pour une amélioration des services, vous êtes pour la population; si vous ne pensez pas comme nous, vous êtes contre une amélioration des services, ce qui est tout à fait ridicule, M. le Président. C'est d'une arrogance absolument... en tout cas, une suffisance de tenter de faire croire, parce qu'on n'accepte pas les moyens qui sont inclus dans le projet de loi, qu'on est contre une amélioration des services. Voyons donc, M. le Président, ça n'a pas de sens. Ça n'a pas de sens, et malheureusement c'est un des aspects fréquents qui caractérisent ce gouvernement. Quand on n'est pas d'accord avec eux pour une raison ou une autre, on est contre le gros bon sens, on est contre une amélioration dans les services, on est contre ça, on est contre ça. Mais oui, la députée de Matapédia... Matane dit: Bien oui. C'est comme une évidence. Parce que...

Une voix: ...

M. Copeman: Matapédia, pardon. Parce que, pour elle, semble-t-il, et pour ses collègues, c'est juste eux autres qui comprennent la situation. Il n'y a personne d'autre au Québec, là, qui pourrait avoir une opinion différente. Eux autres détiennent la vérité, semble-t-il, directement de la bouche de Dieu. Ça passe direct, bang! schlang! dans la bouche de la députée de Matapédia. Et je ne partage pas ce point de vue, M. le Président. J'admets qu'il peut y avoir d'autres points de vue, qu'on peut penser à d'autres solutions et de ne pas être caractérisés contre une amélioration dans les services. Voyons! Voyons!

Alors, comment est-ce qu'on procède? Est-ce que le projet de loi va vraiment s'adresser aux questions qui doivent être adressées dans l'industrie du taxi? Pour le faire, il me semble minimalement qu'il faut qu'on soit devant un bon projet de loi. Et là, mon collègue le député de Vaudreuil a cité quelques exemples, moi, je pense, M. le Président, qu'on est plutôt devant un brouillon. On est devant un ministre qui improvise au fur et à mesure quand il avance. Tantôt, c'était une association de chauffeurs et de propriétaires et de locataires ensemble. Tantôt, il remet ça en question, il pense: Bien, peut-être, en fin de compte, on va avoir deux différentes associations. Tantôt, il revient sur sa décision, il dit: Mais non, j'ai repensé à mon affaire encore, puis on va y aller juste avec une association.

M. le Président, j'ai entendu des critiques très sévères à l'égard de mon collègue le député de Shefford pendant tous ces débats, mais, malgré ça, le ministre est obligé d'annoncer beaucoup d'amendements — beaucoup d'amendements — et j'ai son communiqué de presse qui date du 1er décembre, vendredi, qui annonce déjà une série d'amendements. Pourquoi? Parce

que, en partie, le ministre s'est rendu aux arguments, aux excellents arguments de mon collègue le député de Shefford. Et on n'a même pas commencé l'étude détaillée en commission parlementaire. Alors, vous pouvez imaginer, M. le Président, pour l'opposition officielle, tout ce qu'on essaie de faire, c'est de s'acquitter de nos responsabilités et de cibler des failles dans le projet de loi, dans le processus afin de tenter vraiment de s'adresser aux vrais problèmes qui touchent l'industrie: la question de qualité, question de sécurité.

Ça m'a toujours frappé — et je dis ça en toute simplicité — la différence qui existe entre la qualité des flottes à Montréal puis à Québec. Moi, je trouve que, de façon générale, dans la ville de Québec, dans les environs de Québec, les taxis sont bien maintenus, ils sont propres, les chauffeurs sont très courtois, tandis que le service laisse à désirer à Montréal, dans certains quartiers. Le service de l'aéroport de Dorval, combien de fois est-ce que je suis obligé de dire au chauffeur comment se rendre chez moi? C'est fréquent, ça.

Mais est-ce que le projet de loi va vraiment aller dans le sens d'améliorer? Mais là le leader adjoint, que je félicite qu'il soit toujours leader adjoint — c'est une bonne nouvelle pour nous, M. le Président, il est toujours là, c'est très bien — il dit oui. Mais nous, on n'est pas convaincus, parce que, pour avoir des changements positifs, il faut une certaine adhésion, il faut que le monde adhère au projet. Et c'est ça qui devient compliqué dans cette affaire, parce que le milieu est partagé. À chaque fois que je prends un taxi depuis la présentation du projet de loi, je demande au chauffeur — c'est un sondage non scientifique, je l'avoue, n'est-ce pas — je demande: Êtes-vous d'accord avec le projet de loi de M. Chevrette?

Une voix: Oui.

M. Copeman: Non. Bien, on ne prend pas les mêmes taxis, semble-t-il. Le leader adjoint, quand lui prend du taxi, tout le monde dit oui. Bon, peut-être. Quand, moi, je prends des taxis — je ne m'identifie pas, là, je ne dis pas que c'est un sondage commandé par le Parti libéral du Québec — neuf fois sur 10, ils ont dit non. Ils ne sont pas d'accord, M. le Président, parce qu'ils n'y retrouvent pas leur compte. Les chauffeurs propriétaires ont peur de la mainmise des syndicats sur l'Association professionnelle. Les gens qui louent ne voient pas une amélioration de leur sort parce qu'ils vont avoir la même association qui représente des propriétaires et des locataires.

Mais est-ce qu'on ne peut pas dire des vérités, M. le Président? Le vrai problème, entre autres, je pense, dans la région de Montréal, c'est qu'il y a trop de permis, il y a trop de taxis, il n'y a pas assez de ressources dans l'industrie afin de renouveler la flotte et de permettre un bon roulement. Et ce n'est pas le projet de loi n° 163 qui va changer ça, M. le Président, pas du tout.

Moi, j'ai déjà été obligé d'écrire au Bureau du taxi afin de dénoncer des situations non sécuritaires. On me dit que le Bureau du taxi a besoin d'un «overhaul». Et, oui, effectivement, mais ils ont peut-être également besoin des ressources adéquates pour faire leur job, pour faire des enquêtes quand il y a des chauffeurs ou des voitures qui sont dénoncés, M. le Président. Alors, est-

ce qu'il y avait d'autres moyens? Est-ce qu'on n'aurait pas pu procéder à une amélioration du travail du Bureau du taxi afin de rendre un meilleur service aux clients? Est-ce que ce n'était pas une possibilité? Moi, je pense que oui, M. le Président, ça aurait été une possibilité.

And so, you know, Mr. Speaker, as I've said, I have come in the last six years, as part of my functions as the MNA for Notre-Dame-de-Grâce, to take many more taxis than I had previously. And I wouldn't want to suggest that I've become an expert in the area, that's not the case. But I have remarked a certain difference in functioning of the way in which our taxi services are given. There seem to me, in my humble opinion, greater problems with safety and security and cleanliness in Montréal than there are in Québec City. That's just sort of an anecdotal observation, Mr. Speaker. But, you know, a number of us here take taxis on a regular basis, both here in the Capital and in our home in Montréal from Dorval Airport. And it's been my experience that, generally speaking, the taxi fleet here is better maintained, in better condition, the drivers are more knowledgeable about our destinations. It happens quite regularly that, when I get into a cab in Dorval, I have to explain how to arrive at my home and I don't know how visitors to the city would do it. I mean, of course, if you've got something other than the address of the downtown Sheraton Hotel or the Queen Elizabeth Hotel or something you think he knows, how a visitor to the city of Montréal might give instructions?

And that's before municipal mergers, Mr. Speaker. Can you imagine what will happen with municipal mergers when there are going to be 10 Victoria streets on the island of Montréal, 10 or 12, all of them called Victoria, all of them within the city of Montréal? You know, it's a real problem. Which Victoria Street are you going to? Is it the one in Westmount? Is it the one in Montréal? Is it the one in Pierrefonds? Is it the one in Beaconsfield? That's all going to be in the city of Montréal now. It's going to be an interesting dilemma, Mr. Speaker, you know. There are Sherbrooke streets in Lachine, there's a Sherbrooke Street in Montréal, there are Sherbrooke streets in various other municipalities.

Une voix: Québec.

M. Copeman: Well, perhaps, I don't know whether we're merging Québec with Montréal yet, that may come with this Government, you never know. But, for the moment, I'm speaking only of the municipal mergers on the island of Montréal which I think are going to complicate things for a number of people and probably for the industry. The Minister of Regions doesn't seem to be necessarily in agreement with this argument, Mr. Speaker. If he'd like to come and have a tour of NDG and Lachine, ville Saint-Pierre, Montréal-Ouest, I can demonstrate the problem to him. He won't have to take a taxi if he does that, of course. Perhaps he and I can ride in his limousine and I can show him... It's a car. Well, a limousine or a car.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Écoutez, là. Écoutez, là. Vous devriez prendre des fois un taxi, vous deux ensemble. Si vous voulez poursuivre en vous adressant à la présidence.

M. Copeman: Of course.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Et, M. le ministre, je vous demanderais votre collaboration. O.K. ● (21 h 20) ●

M. Copeman: I was saying, Mr. Speaker, that the Minister of Regions should perhaps take a tour of some parts on the island of Montréal where there's confusion, and I did point out, of course, that he will not have to take a taxi because he has an automobile furnished as part of his function as a Minister of the Government of Québec, as does the Minister of Transport of course, you know.

So, you do begin to wonder to some extent, Mr. Speaker, the ministers of the Government, how close they are to the reality of the problems when... I would venture to say that the current Minister of Transport has probably not taken a taxi a great deal in the last six years. I don't think he's really up on the difficulties, the real human difficulties in the industry.

You know, he gets reports from his deputy minister and assistant deputy ministers and he gets representations certainly from the FTQ. We know about those, Mr. Speaker. There's a lot of representations from the FTQ about what the problems are in the industry. But is he really connected, you know, to the problems on a daily basis? The deputy leader is probably more connected, in that respect, Mr. Speaker, because he doesn't have an automobile at his disposal. He's probably more connected to the reality of the situation. You know, the Chief Whip would be less connected because she does have an automobile at her disposal. But the deputy leader, for whom some of us on this side of the House have a certain degree of fondness, Mr. Speaker, is probably more connected to the situation — and I say «fondness», of course, in the most general sense of the word, Mr. Speaker.

Alors, on n'est pas du tout convaincu, M. le Président, que le projet de loi n° 163 est une réponse adéquate aux problèmes qui existent dans l'industrie. C'est pour ça, d'ailleurs, qu'on a demandé le report. Le ministre, déjà, fait preuve de beaucoup d'improvisation dans le dossier. Et on peut déjà penser que, si jamais le projet de loi se rend à une commission parlementaire pour l'étude détaillée, M. le Président, il va y avoir une pluie de papillons. Une pluie, n'est-ce pas? Et, pour les gens qui nous écoutent, les «papillons», c'est notre terme pour des amendements, hein. On fait des papillons au coin de la table souvent. J'ai déjà vu des ministres écrire des amendements sur le coin de la table, les soumettre manuscrits. C'est le signe d'improvisation dans un dossier, M. le Président.

Déjà, le ministre des Transports est obligé d'annoncer par communiqué qu'il va amener des amendements. Il va y avoir, M. le Président, une pluie, je dirais même un déluge de papillons, n'est-ce pas, lors de l'étude détaillée.

Une voix: Une avalanche.

M. Copeman: Une avalanche même. Je pense que c'est un meilleur terme encore. Une avalanche de papillons, hein. Combien d'arbres vont être sacrifiés afin de produire les amendements nécessaires? Beaucoup, n'est-ce pas.

Une voix: Une branche.

M. Copeman: Ah! peut-être plus qu'une branche. Il y a un projet de loi sur les forêts qui est à l'étude présentement en commission parlementaire, et je pense que le ministre des Ressources naturelles devrait ajouter des audiences pour s'assurer de la protection des arbres à cause de l'avalanche de papillons dont va avoir besoin ce projet de loi.

Alors, M. le Président, c'est un projet de loi brouillon, c'est de l'improvisation, et le ministre s'entête à dire: On va aller de l'avant, comme d'autres de ses collègues dans d'autres domaines.

Ça ne fait pas honneur au gouvernement du Québec. Et nous, on va continuer de faire notre travail sous l'excellent leadership du député de Shefford dans le dossier, qui a déjà, je pense, influencé positivement le ministre des Transports en ce qui concerne le projet de loi n° 163. Je vous remercie, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, merci, M. le député de Notre-Dame-de-Grâce. Nous allons poursuivre le débat sur l'adoption du principe du projet n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi. Et je cède la parole à l'adjoint parlementaire du ministre du Revenu et député de Salaberry-Soulanges. M. le député, la parole est à vous.

M. Serge Deslières

M. Deslières: Merci, M. le Président. C'est avec plaisir que j'interviens sur le projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi, une loi qui, somme toute, est attendue depuis de nombreuses années par l'ensemble des intervenants qui y travaillent, qui oeuvrent directement, indirectement et en périphérie de cette industrie.

En fait, la Loi sur le transport par taxi n'a pas été révisée en profondeur depuis son adoption, depuis 1983, donc depuis 17 ans. Alors, on se retrouve avec un cadre légal, un cadre législatif qui n'est bien sûr plus adapté au contexte d'aujourd'hui, contraignant, complexe et, bien sûr, inefficace pour répondre à la diversité des besoins diversifiés de la population. Et de plus, il faut le mentionner, l'industrie du taxi ne répond pas toujours de façon satisfaisante à l'évolution du marché et à l'éclosion de nouveaux besoins. On peut penser au transport des personnes handicapées, on peut penser au transport médical.

Alors, M. le Président, le gouvernement, face à cette situation qui, depuis 17 ans, perdurait, a courageusement entrepris un vaste chantier. Et, lorsque l'opposition reproche au gouvernement sa supposée improvisation, je pense qu'elle est mal avisée. Très correctement et très sincèrement, je pense que l'opposition fait fausse route. Je pense qu'il y a des gens qui ne sont présentement intéressés à la question du taxi que depuis quelques jours, quelques semaines, ne connaissant pas tous les travaux en amont qui ont eu lieu pour la présentation du projet de loi n° 163.

Alors, pour le bénéfice des personnes qui nous écoutent, je pense qu'il faut resituer ce projet de loi n° 163 dans un contexte, il faut revenir avec les grandes étapes de ce chantier. Et, bien sûr, tous savent que, dès

1997, le ministère des Transports, avec ses principaux partenaires, a entrepris une série de travaux qui ont conduit à une proposition de révision de l'industrie du taxi, ce qu'on a appelé la *Réforme du transport par taxi* — *Pour des services de taxi de meilleure qualité*, un document très bien fait, qui contient essentiellement l'ensemble des constats faits, analysés par tous ceux, des intervenants, des fonctionnaires, qui ont préparé ce livre vert et qui fait une synthèse des principaux constats.

Et non seulement ça, M. le Président, mais le bienfait de ce livre vert, il contient une cinquantaine de propositions sur les principaux constats; des fois, deux ou trois propositions ou deux ou trois pistes de solution pour tenter de faire un consensus pour régler certains constats, certaines problématiques constatées. Alors, M. le Président, on peut, rapidement bien sûr parce que le temps nous est compté, m'est compté, mais... Que dit ce livre vert? Que disait ce livre vert? On parlait de permis de taxi, on parlait d'allocation des véhicules, on parlait des règles d'opération des taxis, de la desserte des aéroports, des véhicules utilisés, des territoires d'exploitation, des taximètres, le transport par limousine, le covoiturage, le transport bénévole, le transport des personnes handicapées et le transport médical, etc., j'en passe. Parce que tous les éléments essentiels, toutes les grandes questions ont été cernées, toutes les grandes questions concernant l'industrie du taxi ont été cernées dans ce cahier de consultation, dans ce livre vert, distribué à beaucoup de gens qui en ont pris connaissance.

● (21 h 30) ●

S'ensuivit, M. le Président, à l'automne 1999, une vaste consultation via la commission des transports et de l'environnement où les membres de la commission ont reçu plus de 80 mémoires par des personnes, des organismes, et plusieurs de ces groupes sont venus faire leur présentation en commission parlementaire, plus d'une cinquantaine. On n'a qu'à penser, M. le Président... Alors, livre vert, distribution très large dans l'industrie du taxi, commission parlementaire à l'automne 1999 où, comme je le disais, 80 mémoires ont été reçus, 50 groupes ont été écoutés, entendus. On n'a qu'à penser à la Ligue de taxis de Boucherville, à l'Association des limousines de Montréal, au Taxi Angrignon, à l'Association québécoise des intervenants du taxi, à l'Association des taxis de Portneuf, Limousines Mont-Royal, Service de covoiturage Allo-Stop Montréal inc., milieu associatif montréalais des personnes handicapées, Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi, Bureau du taxi de la Communauté urbaine, et j'en passe, M. le Président. Une panoplie de groupes sont venus se faire entendre.

Moi, j'ai été élu en 1994, M. le Président, et j'ai assisté et j'ai travaillé dans le cadre de plusieurs commissions parlementaires. Je dois vous dire que cette commission parlementaire, à l'automne 1999, a été fort enrichissante. Les gens qui sont venus déposer, qui sont venus présenter leur point de vue sur différentes facettes de l'industrie du taxi pour la bonifier, l'améliorer, en réaction au livre vert, ce fut des plus intéressants. Ils ont travaillé très, très fort, ces personnes et ces organismes qui sont venus déposer des mémoires, et ce fut drôlement enrichissant pour tout le monde. Ils ont, en fait, bonifié l'ensemble des propositions, et c'était le pourquoi de cette commission parlementaire. Le ministre,

le gouvernement, les gens de la commission les ont entendus et ont reçu très positivement... parce qu'il y a eu des propositions fort enrichissantes concernant différents aspects, comme je viens de le dire.

Alors, à partir de cette consultation, le gouvernement n'en est pas resté là. Le gouvernement, le ministère des Transports et le ministre des Transports ont mis sur pied un comité-conseil qui réunissait différentes personnes reliées de façon très pointue à l'industrie du taxi, qui gagnent leur vie dans l'industrie du taxi et qui sont venues faire différents travaux au comité-conseil du ministre pour bonifier, pour approfondir certaines questions — et je le dis et je l'avoue — fort complexes, et nous avons ensemble réglé, je pense... trouvé des solutions à différentes questions fort épineuses. Les travaux du comité se sont déroulés à l'hiver et au printemps 2000. Une dizaine, sinon une quinzaine de rencontres ont eu lieu à Montréal et Québec.

Qui faisait partie de ce comité-conseil? On pense au président de la Ligue de taxis de Montréal, on pense au directeur du Bureau du taxi, on pense au président de la Ligue de taxi Québec, on pense au responsable chef des services de transport terrestre des personnes, à l'attaché politique du ministre, j'y étais moi-même, au président du CPCDIT, qui ont travaillé très, très fort; beaucoup d'heures de rencontres, beaucoup d'heures de discussions, de façon très pointue, très structurée, afin de bonifier l'ensemble des travaux, l'ensemble de ce qu'on avait entendu en commission, et d'aller chercher des solutions réalistes et applicables. Ça a été ça, M. le Président, ça a été, dans le cadre de cette démarche, les différentes étapes: alors, livre vert, consultation générale en commission parlementaire, comité consultatif au ministre, qui a fait rapport au ministre et qui a permis de bonifier ce projet de loi.

Alors, M. le Président, quand l'opposition vient nous dire, au gouvernement: Vous n'avez pas bien fait vos devoirs, c'est un brouillon, je pense très sincèrement qu'elle fait fausse route. Ce projet de loi répond à un besoin essentiel: améliorer la qualité des services de l'industrie du taxi et de la sécurité publique des services offerts par les différents intervenants. Il faut rappeler que ce sont 18 000 chauffeurs qui gagnent leur vie quotidiennement avec cette industrie: 7 000 propriétaires artisans, 11 000 chauffeurs locataires. On ne les laissera pas tomber. Le ministre, le gouvernement, l'équipe ministérielle ont entrepris depuis trois ans maintenant une série de travaux qui nous amènent aujourd'hui à la présentation du projet de loi n° 163. Et on ne laissera pas tomber ces gens-là, ces 18 000 personnes qui comptent sur cette loi afin de bonifier leur industrie, pour qu'ils puissent améliorer leurs conditions de travail, leurs conditions sociales, leurs conditions de vie. On leur doit ça, à ces gens-là qui se lèvent le matin et qui travaillent des fois 10, 12 heures par jour, 70 heures, puis 75 heures par semaine. Eux aussi ont le droit de faire en sorte de gagner leur vie correctement par leur véhicule.

L'opposition n'a rien fait lors de son passage au pouvoir en 1985 et 1994. Encore une fois, M. le Président, ils ont vu la parade, ils ont laissé la parade passer. Jamais, monsieur, ils ne se sont mis... Parce qu'il fallait avoir du courage. C'est fort complexe, ils l'ont dit,

c'est complexe, c'était difficile. Nous, nous n'avons pas reculé en face de la difficulté, de la complexité. Puis, je l'avoue très sincèrement, pour avoir participé depuis le départ de ce chantier aux travaux, c'est des questions qui sont complexes, il y a beaucoup d'intervenants, les gens ont des points de vue différents, puis ils se sont mis à se parler ensemble, à se comprendre, et c'est ce que nous voulons, et nous continuons encore de le faire.

Et le projet de loi... des gens présentement rencontrent le ministre, parce qu'ils ont le projet de loi dans les mains, ils nous apportent des suggestions. On les prend. M. le Président. On l'a dit, le ministre l'a dit clairement, nous allons apporter des amendements à ce projet de loi. On connaît la souplesse légendaire du ministre des Transports, on connaît son ouverture d'esprit, mais on connaît également sa volonté incontrournable d'aider les gens de l'industrie du taxi, d'aider les gens qui se lèvent tous les jours pour gagner leur vie. Puis on ne les laissera pas tomber comme le Parti libéral les a laissés tomber. Ils ne s'en sont pas occupé. Jamais, ils ne s'en sont occupé. Aujourd'hui, ils se lèvent là, ils font belle figure, ils font du show politique. Pas très fort! Pas très fort! Une opposition qui encore est tombée dans ses revers, une opposition pour s'opposer, une opposition qui date de l'autre siècle, pas capable de bonifier, pas capable de voir que c'est un projet de loi utile pour des membres de notre communauté, pour des membres de notre société. Non, ils font encore une opposition pour s'opposer.

Non, nous, M. le Président, nous allons continuer notre travail, nous allons d'ici quelques heures adopter le principe. Ce projet de loi qui contient 140 articles, projet de loi majeur, va être envoyé à la commission. Nous allons faire notre travail de parlementaires. Nous allons encore bonifier, s'il le faut. Nous allons encore écouter, si l'opposition... Puis je prie l'opposition de nous apporter des éléments positifs, des éléments correctifs. Est-ce qu'ils ont des idées? Ils vont avoir le temps de le démontrer, j'espère. J'espère que, pour une fois, ils vont faire leur travail en commission parlementaire. Et je demande au critique de l'opposition sur cette question, le député de Shefford, de s'amener en commission parlementaire avec des idées, avec des correctifs, et non pas avec les mains... d'être dans les mains peut-être d'un petit groupe d'intérêts. Il faut regarder l'ensemble.

● (21 h 40) ●

Il y a 18 000 personnes qui les attendent. Ils nous le disent là, on en prend des taxis, nous aussi, M. le Président, ils nous disent: Tiens! l'opposition libérale s'intéresse à nous; ah! ils s'intéressent, depuis 15 jours, ils s'intéressent à nous; on ne les a jamais entendus parler, ils n'ont jamais voulu nous rencontrer quand ils étaient au pouvoir. Ils ne touchaient pas à ça, bien trop difficile. Ils s'occupaient de saccager les finances publiques, c'est ça qu'ils ont fait pendant neuf ans. C'est les «recordmen» du déficit, 5,7 milliards, 10 milliards d'augmentation, c'est ça qu'ils ont fait. Ils les ont frappés, les chauffeurs de taxi. Mais, quand est venu le temps par exemple de faire un travail sérieux, quand est venu le temps de faire un travail sérieux, non, ils n'étaient pas là. Là, ils s'intéressent. Calcul politique, calcul électoral, on verra. Mais je leur tends encore la main, puis le ministre leur tend la main: en commission

parlementaire, au cours des prochains jours, espérons qu'ils vont laisser leur partisanerie de côté et qu'ils vont faire en sorte d'apporter des éléments bonifiants. On le dit, on l'avoue, ce n'est pas un mal que d'avoir quelques amendements. Là, on était rendu avec une avalanche — l'exagération ne les étouffe pas parce qu'il y en a une couple qui seraient morts là-dedans — une avalanche d'amendements. Un projet de loi — quelques amendements, quelques amendements — qui vient bonifier parce que, encore une fois — je l'ai dit — les questions qui sont dans ce projet de loi sont complexes; qu'on pense au permis pour les propriétaires, qu'on pense à la création de l'Association professionnelle des chauffeurs, qu'on pense au Forum, qu'on pense à la tarification, qu'on pense aux obligations des propriétaires et des chauffeurs. Peut-être la formulation aussi. Ils ont quelques avocats dans leur formation; on a hâte de les entendre et de les voir, voir leur talent. On le cherche souvent, leur talent.

Alors, M. le Président, en terminant, je suis persuadé que le projet de loi n° 163 va, dans les faits, améliorer les conditions de vie des chauffeurs de taxi, des propriétaires artisans comme des locataires de leurs véhicules. On va venir bonifier. Pour une fois, ils ont lancé des cris. Depuis des années et des années qu'un gouvernement les écoute, qu'un gouvernement dit: J'ai en tête la volonté de faire en sorte d'améliorer votre sort. L'opposition peut se lever de bonne heure, puis va veiller tard, puis on est capable de se lever de bonne heure, puis on est capable de veiller tard. Ça, n'ayez aucun doute dans votre esprit.

Les gens de l'industrie du taxi nous disent: Ne lâchez pas! Ne lâchez pas! Et je leur dis, aux chauffeurs, je leur dis au nom du gouvernement, de l'équipe ministérielle: Nous ne lâcherons pas, la loi n° 163, qui vient bonifier vos conditions de vie, qui vient bonifier vos conditions de travail, qui vient faire un cadre de représentation, vous allez l'avoir, ça va être avant la fin de la session. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Merci, M. le député. Je pourrais vous répondre un petit peu, mais ma neutralité ne me le permet pas. Alors, je voudrais céder la parole à la députée de Sauvé, qui est porte-parole officielle de la culture et des communications. Et nous en sommes sur le projet de loi n° 163, au principe. Mme la députée, la parole est à vous.

Mme Line Beauchamp

Mme Beauchamp: Merci, M. le Président, je vous comprends d'avoir la tentation de répondre, d'autant plus que l'on sait que l'industrie du taxi, c'est une industrie que vous connaissez bien, que vous avez côtoyée de près, et je pense que vous seriez effectivement en mesure d'apporter un éclairage dont tout le monde pourrait bénéficier en cette Chambre, mais particulièrement non seulement le ministre des Transports, mais aussi le député de Salaberry-Soulanges.

Je pense que, si des chauffeurs de taxi — puis je n'en doute pas — nous écoutent ce soir, ils auront compris que ce qui amuse le député de Salaberry-Soulanges, c'est plus de passer son temps à débâter sur l'opposition que le vrai sort des chauffeurs de taxi.

Mais, nous, on va revenir au niveau du principe, M. le Président. C'est ce qui nous intéresse ce soir, c'est les principes qui sont derrière le projet de loi n° 163.

M. le Président, d'entrée de jeu, je voudrais ici rappeler un premier principe sur lequel il faut bien s'entendre, et c'est le principe qui nous guide au niveau de l'amélioration de la qualité du service, de la sécurité au niveau des services de transport par taxi. Puis mon collègue de Notre-Dame-de-Grâce l'a fait un peu plus tôt, mais je pense, ici, qu'il faut relever les tentatives que font certains porte-parole du parti ministériel pour tenter de dire: Bien, si l'opposition officielle est contre le projet de loi n° 163 sur les services de transport par taxi, finalement ils sont contre l'amélioration des services et c'est épouvantable.

M. le Président, c'est un raccourci intellectuel qui ne fait pas honneur aux précédents députés qui se sont levés en cette Chambre pour faire cette tentative, puisque, on le réaffirme ici, je pense que l'amélioration de la qualité des services et de la sécurité dans le domaine du service de transport par taxi, c'est une préoccupation qui nous anime tous en cette Chambre, des deux côtés de la Chambre. Mais il nous semble évident qu'il y avait plusieurs façons d'arriver à atteindre cet objectif de l'amélioration de la qualité du service sur l'ensemble du territoire du Québec dans le transport par taxi, mais que les propositions du ministre des Transports ne touchent pas uniquement cette question, et loin de là, mais concernent toute l'organisation d'une industrie, l'impact que ça aura au niveau même de tout le montage financier, si je peux m'exprimer ainsi, de cette industrie. Mais j'y reviendrai.

Le député de Salaberry-Soulanges a fait état que ce projet de loi fait suite à une commission parlementaire qui a porté sur un livre vert appelé *Réforme du transport par taxi*, une commission parlementaire qui s'est tenue à l'automne 1999. M. le Président, cette commission parlementaire a effectivement permis d'entendre plusieurs intervenants du secteur du taxi, mais je pense que, pour le bénéfice de tous, il faut ici mettre au coeur de nos discussions le constat majeur qui est ressorti de cette commission parlementaire de l'automne 1999. Il y a eu un constat majeur qui a fait consensus, c'est que cette amélioration de la qualité des services, cette amélioration de la sécurité du transport par taxi sur l'ensemble du territoire québécois, eh bien, cette amélioration des services passe nécessairement — et c'était le consensus qui s'est dégagé — par une condition, et c'est l'augmentation des revenus des chauffeurs propriétaires. Et j'inviterais l'ensemble des membres de cette Chambre à toujours garder ça à l'esprit. Ce qui doit nous animer, si on veut vraiment parler sérieusement ici de l'amélioration de la qualité du service offert par le transport par taxi dans l'ensemble du territoire québécois, rappelons-nous qu'il n'y aura pas un meilleur moyen d'assurer l'amélioration de la qualité du service que d'assurer l'augmentation des revenus des chauffeurs propriétaires.

M. le Président, rappelons-nous, et je tiens à souligner que, dans mon comté de Sauvé, à Montréal-Nord, je suis sûre et certaine, et je suis sûre et certaine que c'est la même chose dans votre comté, nous avons plusieurs de nos concitoyens qui proviennent, entre autres, de communautés culturelles à Montréal qui travaillent dans ce secteur, qui travaillent fort. C'est des

gens qui travaillent extrêmement fort. J'ai une grande admiration pour ce travail qu'ils font, puisque ça veut dire des heures, et des heures, et des heures de travail dans une semaine, un nombre d'heures qui pourrait facilement nous impressionner. Même si nous, députés, avons l'impression qu'on passe beaucoup d'heures nous-mêmes dans notre boulot — et on le fait — je tiens à le préciser, il faut réaliser que les chauffeurs de taxi passent des heures, et des heures, et des heures au travail, et ce, pour un salaire qui, trop souvent, est à peine décent pour faire vivre une famille, par exemple, à Montréal, qui est un secteur que je connais mieux.

C'est un travail exigeant aussi, parce qu'il y a un ensemble d'intervenants au Québec qui ont des attentes très élevées face aux chauffeurs de taxi et aux propriétaires de taxi, M. le Président, et c'est tant mieux. Et je pense qu'eux-mêmes diront: On n'est pas contre le fait d'être exigeant. Je pense qu'il faut l'être vis-à-vis nos propriétaires et chauffeurs de taxi. Mais il faut quand même réaliser tout ce que ça veut dire comme travail, et entre autres, et plusieurs de mes collègues l'ont souligné, plusieurs personnes en cette Chambre, mais le chauffeur de taxi ou le taxi, ça devient souvent une forme de vitrine d'une ville que l'on visite. Pour nos visiteurs, c'est souvent un premier contact. Lorsqu'on descend de l'aéroport, ou de la station de métro, ou de la gare de train, ce sera souvent le premier contact qu'on aura avec une nouvelle ville que l'on visite.

C'est aussi des gens qui sont appelés à rendre des services parfois à des clientèles particulières, à des personnes handicapées, à des personnes plus âgées, en perte de mobilité, d'autonomie. On s'attend donc d'eux à une qualité irréprochable de services, aussi à une courtoisie certaine envers leur clientèle et, bien sûr, à avoir des véhicules sécuritaires et assurant une propreté. Et ça, donc, on parle ici de personnes qui sont au coeur d'un service à la clientèle qu'ils doivent assurer — et ça, M. le Président, il faut aussi noter ça — à toute heure du jour et de la nuit. Dans le domaine des services, nos magasins, par exemple, on s'attend un peu aux mêmes critères, mais ça prend fin, ça prend fin à 18 heures, ça prend fin à 21 heures, et on peut lâcher un peu, se donner un peu de lousse, M. le Président. Mais, dans le domaine de l'industrie du taxi, cette qualité irréprochable de services, elle doit avoir lieu 24 heures sur 24.

● (21 h 50) ●

Et, M. le Président, juste pour compléter le portrait de ce que fait le chauffeur de taxi et aussi le propriétaire de taxi, pensons seulement aux heures qu'ils passent dans la circulation, pensons seulement au phénomène de la rage au volant, que l'on voit de plus en plus dans notre société, ces chauffeurs plus occasionnels qui montrent tant de difficultés à supporter la pression que représente de nos jours le fait de circuler en automobile dans nos grandes villes, et je pense particulièrement à Montréal, bien sûr, dû à des infrastructures de transport qui n'ont pas été assez développées, pas assez entretenues, entre autres par le gouvernement du Parti québécois. Mais il faut aussi réaliser que ces chauffeurs de taxi, dont les propriétaires, travaillent donc dans des conditions qui ne s'améliorent pas. Je pourrais même dire, je pense, que ces conditions s'aggravent et sont plus difficiles de jour en jour et de semaine en semaine, ici, au Québec.

Ce portrait étant fait et ayant rappelé ce qui est ressorti comme grand constat majeur lors de la commission parlementaire en octobre dernier, à savoir que cette amélioration de la qualité des services de l'industrie du transport par taxi passe nécessairement par une augmentation des revenus des chauffeurs propriétaires, c'est la meilleure façon de garantir l'amélioration du service. Mais qu'est-ce que nous propose le projet de loi n° 163 comme avantages certains, là, aux chauffeurs de taxi de mon comté. M. le Président, aux propriétaires de taxis de mon comté? Qu'est-ce que le projet de loi n° 163 vient vraiment apporter à leurs familles? Est-ce qu'on a vraiment répondu à cette attente qui était de trouver les moyens de parler d'augmentation des revenus des chauffeurs propriétaires? Le projet de loi n° 163, il est muet sur ces questions. Je considère personnellement que nous passons à côté de la cible et, pour faire des jeux de mots faciles parlant de l'industrie du transport, on pourrait aussi dire que le ministre a pris le champ, il s'est complètement trompé de cible avec ce projet de loi là. Et, M. le Président, comme législateur, je considère que le projet de loi n° 163 est une grande déception lorsque je pense aux personnes qui sont dans mon comté et qui avaient sûrement des attentes, effectivement, après cette consultation.

Mais, en fait, qu'est-ce que fait, par contre, le projet de loi n° 163? Il faut se le dire comme c'est, M. le Président. Le projet de loi n° 163 n'a pas répondu aux attentes exprimées par, entre autres, les chauffeurs propriétaires. On ne parle pas de l'amélioration de leurs conditions de travail, de leurs conditions de vie, de la condition de vie de leurs familles. Ce que vient faire le projet de loi n° 163, c'est une syndicalisation déguisée qu'ils n'ont jamais demandée.

M. le Président, effectivement, le projet de loi n° 163 impose la création d'une association pour tout le Québec. C'est comme si le ministre des Transports, non seulement il a pris le champ, il a abandonné le volant. Il a dit: Moi, dans le fond, l'amélioration de vos conditions de vie puis de vos conditions de travail puis l'amélioration de vos revenus, j'abandonne, je ne conduis plus, je lâche le volant, je trouve que c'est vos problèmes. Et il dit aux gens: Je vais faire une belle grande association, puis ce sera à vous, à l'intérieur de cette association-là, de régler vos problèmes. Puis, en fait, il abandonne le volant puis il s'assoit en arrière, parce que, quand même, il veut jouer au client qui va dire au chauffeur de taxi par où passer, quelle route prendre. M. le Président, vous avez connu ça: ça, c'est les pires clients, j'imagine, pour un chauffeur de taxi. Ça, c'est le client qui pense connaître le job mieux que lui puis qui va lui dire quelle route prendre puis par quel chemin passer. Mais c'est le pire client qu'on peut connaître, ça, je pense, dans un taxi, parce que le chauffeur de taxi, puis le chauffeur propriétaire, il connaît son boulot, il connaît sa route, il va vous proposer le meilleur chemin à suivre. Et le ministre devrait s'inspirer de ça pour écouter un peu plus cette industrie du taxi.

M. le Président, le Regroupement québécois du taxi regroupe 75 % des propriétaires de taxis au Québec. Là, ce n'est pas des groupuscules, comme a tendance, des fois, à qualifier... Le ministre des Transports qualifie souvent les gens qui osent s'opposer à ses projets de loi

de groupuscules. Le Regroupement québécois des taxis regroupe 75 % des propriétaires de taxis au Québec, et ces propriétaires de taxis refusent d'être regroupés dans la même association que les chauffeurs locataires de taxis. C'est pourtant assez simple à comprendre. Les chauffeurs propriétaires ont payé cher leurs permis de propriétaires de taxis. Ils en ont contre le fait que les chauffeurs locataires, eux, auraient, au sein de cette association, les mêmes droits qu'eux, le même statut qu'eux, exactement sur un même pied d'égalité, alors que bien sûr les chauffeurs locataires, eux, n'ont pas les mêmes responsabilités, n'ont pas le même enjeu financier, là, au bout du compte dans cette histoire. Et bien sûr, donc, le Regroupement québécois du taxi a exprimé avec beaucoup de véhémence... Et on me racontait qu'encore à Québec, la semaine dernière, le ministre des Transports a pu en entendre des vertes et des pas mûres parce que les chauffeurs propriétaires, entre autres, ont exprimé très clairement au ministre le fait que ce projet de loi n° 163 ne faisait pas du tout leur affaire.

M. le Président, comment se fait-il qu'on se trouve devant une syndicalisation déguisée, et pourquoi affirme-t-on un tel propos? Bien, faisons un tout petit peu d'histoire. Rappelons-nous qu'à la fin des années quatre-vingt la FTQ a fait signer des milliers de cartes d'adhésion aux chauffeurs de taxi de Montréal mais qu'il faut se rappeler que toute cette histoire est allée jusqu'en Cour supérieure du Québec, qui a statué clairement que les chauffeurs de taxi étaient en fait des travailleurs autonomes qu'on ne pouvait pas, comme ça, syndicaliser. Mais je pense qu'on a trouvé... le ministre a trouvé une voie détournée, c'est-à-dire qu'il crée une association, une association pour tout le Québec, et l'on sait maintenant que cette association va sûrement, parce qu'il y a des membres de la FTQ qui ont déjà dressé ce scénario-là, procéder par contrats de services pour s'occuper de la gérance, là, de cette association de chauffeurs de taxi.

M. le Président, j'aimerais également vous citer certains passages d'un communiqué qui a été émis par la FTQ après une rencontre avec le ministre Chevette. C'est tellement évident, c'est tellement clair comme de l'eau de roche lorsqu'on lit ce communiqué. Ce communiqué a été émis le 1er mai 2000, après que la FTQ ait rencontré le ministre des Transports sur la question du taxi. Et le communiqué se lit ainsi: *La FTQ obtient du ministre Chevette la création d'une association professionnelle unique pour les 17 000 chauffeurs au Québec*. Je répète, le communiqué titre: *La FTQ obtient du ministre Chevette la création d'une association professionnelle unique pour les 17 000 chauffeurs du Québec*.

M. le Président, lorsque le ministre des Transports se lève en cette Chambre, en période de questions, lorsqu'il répond aux propos de notre collègue député de Shefford, porte-parole dans le domaine des transports, puis qu'il nous dit: Vous fabulez, on ne peut pas accepter une telle réponse lorsqu'on voit le titre d'un tel communiqué. Mais je continue à citer le communiqué. Ça dit: «C'est une grande victoire pour les chauffeurs de taxi qui tentent depuis longtemps de se regrouper au sein d'une association qui défendra leurs droits, ont fait savoir MM. Henri Massé, président de la FTQ, et

Arnold Dugas, vice-président de la FTQ, directeur québécois du Syndicat des métallos affilié à la FTQ.» Ça dit également: «La FTQ, 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 — ça, c'est la FTQ, là — du ministre des Transports, M. Guy Chevrette, en faveur de la création prochaine d'une association professionnelle.» On continue, M. le Président: «Celle-ci regroupera tous les détenteurs de permis de chauffeurs de taxi, locataires, propriétaires, soit quelque 17 000 chauffeurs au Québec. Le ministre Chevrette 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 métallos.»

M. le Président, j'imagine que vous êtes d'accord avec moi, c'est clair comme de l'eau de roche. C'est clair. On peut lire ça comme une belle carte, un beau plan de ville très clair. C'est très clair, la route que prend le ministre des Transports, c'est: il répond aux revendications de la FTQ et il livre 17 000 cartes d'adhésion à la FTQ par la voie de son projet de loi n° 163.

● (22 heures) ●

Quand j'entends les réponses que nous offre le ministre des Transports, M. le Président, je ne peux pas m'empêcher de faire le parallèle avec d'autres ministres collègues de son cabinet. Je pense à la ministre de la Santé qui, lorsqu'on lui parle des cas pathétiques de négligence envers les personnes âgées dans nos centres de soins de longue durée au Québec, se lève dans cette Chambre pour féliciter les travailleurs et travailleuses de ce réseau, alors que c'est eux-mêmes, ce sont ces travailleurs et travailleuses qui écrivent jusqu'à quel point ils vivent un sentiment d'impuissance et d'écoeurement face au manque de moyens dans le réseau de la santé, le manque de moyens que leur offre le gouvernement du Parti québécois.

Lorsque je vois la ministre de la Santé réussir, par une entourloupette, à faire penser que c'est le contraire de ce qu'on vient de dire et lorsque je vois le ministre des Transports se lever puis dire: Non, non, non, non, vous fabulez, là, ce n'est pas en lien avec la syndicalisation, vous ne savez pas lire le projet de loi, et que je suis devant un communiqué où la FTQ se félicite d'avoir obtenu cet engagement du ministre et que ce communiqué est sorti tout de suite après une rencontre entre le ministre des Transports et la FTQ, je veux dire, on ne pourra plus gober très, très longtemps ces tentatives d'entourloupettes pour faire croire qu'on n'est pas capable de lire ce qu'on lit puis d'entendre ce qu'on entend, M. le Président.

M. le Président, le projet de loi fait aussi part d'une table de concertation que le ministre veut mettre en place, table de concertation dont le gouvernement va nommer le président, mais le ministre lui-même va nommer tous les membres. C'est ça que dit l'actuel projet de loi n° 163 devant nous. C'est la mainmise et le contrôle total du ministre des Transports sur l'industrie du taxi.

Je pense, M. le Président, qu'il faut rappeler que, le 1er mai dernier, il y a eu 1 000 chauffeurs propriétaires de taxi, devant les bureaux du premier ministre, qui sont venus manifester contre les intentions du ministre. Ce ministre se doit de se mettre à l'écoute.

Il pourrait peut-être nous dire... Bien, justement, il propose des amendements. Encore heureusement, M. le Président, ce projet de loi était tout à fait inacceptable, et c'est suite aux nombreuses démonstrations faites avec beaucoup de brio par mon collègue député de Shefford, c'est suite à cette insistance constructive de l'opposition sur le projet de loi n° 163 que le ministre, en catastrophe, annonce des amendements.

Mais, M. le Président, ce que ça veut dire, c'est que ce projet de loi là, il est bâclé, il est improvisé. Et nous discutons du principe ce soir. Le ministre des Transports aura beau nous annoncer des amendements, on a trop l'habitude, avec ce gouvernement, avec les promesses non tenues, par exemple de la ministre de la Santé, pour le croire. Donc, M. le Président, sur le principe de ce projet de loi, nous devons réaffirmer notre position.

Et un dernier exemple, M. le Président, c'est le fait que le ministre veut intervenir aussi bien sûr sur les questions financières. On sait bien que c'est une question de gros sous derrière ça. Ce dont il parle dans son projet de loi, c'est la liquidation de toutes les ligues de taxis au Québec à compter du 15 novembre, qui n'ont plus juridiction sur les sommes qu'elles possèdent. M. le Président. En fait, on veut livrer ça aux syndicats.

M. le Président, j'ai aussi pu entendre, moi, les inquiétudes de représentants du Mouvement Desjardins, un exemple parmi d'autres d'institutions financières, qui sont très inquiets des conséquences du projet de loi n° 163 sur la valeur des permis des taxis, valeur qui est souvent mise en garantie par les chauffeurs propriétaires de taxi justement pour assurer renouvellement de la flotte d'autos, meilleure qualité de services aux usagers.

M. le Président, notre collègue de Shefford s'est promené dans plusieurs régions du Québec — parce que, aussi, le projet de loi fait fi des particularités régionales dans le domaine du taxi — il s'est mis à l'écoute. Nous invitons le ministre à faire de même et à ne pas bâcler ce projet de loi, à vraiment prendre le temps d'assurer une meilleure qualité de conditions de travail à nos chauffeurs propriétaires de taxi, M. le Président. Merci.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Merci, Mme la députée de Sauvé, de votre intervention. Nous poursuivons le débat sur le principe du projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi. Et je cède la parole au porte-parole officiel de l'opposition en matière de lois professionnelles, M. le député de D'Arcy-McGee. M. le député de D'Arcy-McGee, la parole est à vous.

M. Lawrence S. Bergman

M. Bergman: Merci, M. le Président. J'aurai le privilège de m'adresser à vous, ce soir, sur le projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi.

Ce projet de loi vise à remplacer la Loi sur le transport par taxi et propose une nouvelle structure pour tout transport rémunéré des personnes. Ce transport rémunéré des personnes par taxi, ou par limousine, ou par limousine de grand luxe est visé par ce projet de loi. Le projet de loi vise plus particulièrement les détenteurs

de permis et les propriétaires de taxi, les titulaires de permis de chauffeur de taxi ainsi que les intermédiaires en services de transport par taxi.

M. le Président, nous devons nous rappeler qu'il y a eu une commission parlementaire sur le livre vert intitulé *Réforme du transport par taxi*, tenue à l'automne 1999. Ce projet de loi donne suite à cette commission parlementaire. M. le Président, il est important de noter que la Loi sur le transport par taxi n'a pas été modifiée depuis 1983. C'est vraiment le temps que, nous, comme législateurs, donnions notre attention à la situation du taxi tant au point de vue économique qu'au point de vue de la sécurité.

M. le Président, le chapitre V du projet de loi n° 163 est intitulé Association professionnelle des chauffeurs de taxi. Cette section amène beaucoup de controverses et de problèmes et cette section est une source d'opposition au projet de loi par l'opposition officielle.

Les notes explicatives du projet de loi n° 163 en relation avec cette section nous disent, et je cite: «Par ailleurs, ce projet de loi institue une association professionnelle des chauffeurs de taxi ayant pour objet de les regrouper et de promouvoir leurs intérêts. Tous les titulaires de permis de chauffeur de taxi devront y verser une cotisation si la majorité d'entre eux le décide. Il institue également un forum des intervenants de l'industrie du taxi ayant 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. Quant aux ligues [...] reconnues par la loi actuelle, elles sont dissoutes et leurs actifs, après paiement de leur passif, sont transférés à la nouvelle Association professionnelle.» Fin de la citation.

Alors, M. le Président, on voit que cette section prévoit la création d'une association professionnelle du taxi. Cette Association a pour mandat de représenter tant collectivement qu'individuellement l'ensemble des titulaires de permis de chauffeur de taxi, propriétaires comme locataires mais aussi membres et non-membres, car, si vous lisez l'article 36 du projet de loi n° 163, il n'y a aucune distinction entre membre ou non-membre de l'Association ou entre propriétaire ou locataire. L'article 37 est plus direct. Cet article parle de «membre ou non de l'Association».

Mr. Speaker, we are once again faced with a bill where the Government before us suspends the individual identity and replaces it with a collective identity, and that collective identity is the PQ Government's vision of what the collective identity should be. The Péquistes say that you are a member of the collectivity whether you like it or not and, in this particular case, whether you are member or not of the Association des chauffeurs de taxi. Even if you're not a member, the bill before us says that you are subject to the disciplinary committee of the Association, a provision which I find unacceptable. It's basically the application of the Rand Formula.

A l'article 37, le premier paragraphe nous dit, et je cite: «Le comité de discipline de l'Association a le pouvoir de blâmer et de sanctionner l'acte, l'omission ou le comportement fautif d'un titulaire de permis de chauffeur de taxi, membre ou non de l'Association Il

peut fixer des délais et établir des conditions pour que soit corrigée une faute. Il peut aussi suspendre le droit d'une personne d'exercer le métier de chauffeur de taxi.» Fin de la citation.

M. le Président, en plus, l'Association peut, par règlement, fixer une cotisation annuelle pour le financement de ses activités si, dans ce cas, la majorité des membres se prononce en faveur.

● (22 h 10) ●

This, Mr. Speaker, as I mentioned before, is the application of the Rand formula. This fee becomes in fact a prerequisite to obtaining or maintaining one's permit, whether or not one is a member of the Association in question. Therefore, let us be clear, even if a taxi driver does not prescribe to the provisions, the philosophy or the activities of the Association professionnelle des chauffeurs de taxi and wants to stay away from this Association, he or she has no choice, but must pay the fees of the Association to remain as a member, and, if those fees are not paid, his permit will be revoked.

M. le Président, nous, de l'aile parlementaire libérale, sommes contre ce projet de loi pour des bonnes et valables raisons. Le projet de loi ne présente pas des moyens concrets pour permettre aux chauffeurs propriétaires d'augmenter leurs revenus, il se contente d'imposer des nouvelles règles de formation et de sécurité imposant un fardeau supplémentaire très lourd à l'industrie.

Mr. Speaker, as I mentioned, the Liberal caucus shall vote against this bill, which is in fact detrimental to the taxi industry. It does not take into consideration that owner drivers of taxis and the drivers of taxis are suffering from severe economic hardships. They render a very special service to our citizens in many different cities for many different reasons and causes and are quite essential in the cities where they operate. The Government before us, the PQ Government, is quite insensitive to their needs and to the fact that these drivers, the owner drivers, are suffering economically. The bill, as I have said, does not present any concrete means to all of these owner drivers to increase their revenues, yet all the while imposes new rules of formation, security, imposing an additional burden on the industry.

En fait, le ministre des Transports renvoie la balle à l'industrie en forçant la création d'une association regroupant l'ensemble des intervenants, qui aurait, entre autres, mandat de trouver les solutions à leurs problèmes, une association dont les propriétaires ne veulent pas, craignant une syndicalisation déguisée, ce qui prouve une fois de plus le manque d'écoute du gouvernement péquiste, qui est maintenant un gouvernement fatigué, arrogant et sans idée.

M. le Président, nous devons aussi examiner l'article 67, dans le chapitre VIII, intitulé «Inspection et saisie». Les premiers deux paragraphes de cet article 67 se lisent comme suit, et je cite.

Article 67: «Toute personne autorisée à agir comme inspecteur ainsi que tout agent de la paix peut, dans l'exercice de ses fonctions, pour vérifier l'application de la présente loi et de ses règlements:

«pénétrer, à toute heure raisonnable, dans l'établissement d'un titulaire de permis de propriétaire de

taxi, d'un titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi ou d'un organisme humanitaire qui organise du transport de personnes par automobile pour en faire l'inspection.»

Mais, si vous regardez cet article, M. le Président, vous allez voir, dans beaucoup de cas, ces personnes ont leur bureau, leur établissement professionnel dans leur résidence privée. Vous savez sûrement qu'en vertu des articles 5 et 7 de la Charte des droits et libertés de la personne la demeure d'une personne est inviolable et toute personne a droit au respect de sa vie privée.

Mr. Speaker, article 67 is truly abusive in the fact that it allows inspectors and agents of the peace the possible entry without further permission into the office of the holder of a permit. And, as I mentioned, the office of that holder permit can be his own private home, and, therefore, by this particular law, the inspector or the agent of the peace will be able to penetrate in private home without further authorization or consent. This is wrong, this is abusive, and this is against the provisions of articles 5 and 7 of the Québec Charter of Rights and Liberties, which says that a person's home is his castle and his private life must be respected.

M. Président, alors, comme j'ai dit, et on peut le répéter, ce projet de loi ne fait pas l'unanimité au sein des différents intervenants du milieu du taxi. En fait, la majorité des propriétaires de taxi se sont opposés à la création d'une association professionnelle englobant l'ensemble de l'industrie du taxi. Les propriétaires refusent d'être regroupés sur le même pied que les chauffeurs de taxi locataires. Les propriétaires argumentent qu'ils ont payé très cher leur permis de propriétaire de taxi et ils sont contre le fait que les chauffeurs locataires aient les mêmes droits qu'eux au sein de la future Association sans assumer les mêmes responsabilités.

Alors, M. le Président, nous, du caucus libéral, nous allons voter contre ce projet de loi. Merci beaucoup, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, M. le député D'Arcy-McGee. Je vais céder la parole maintenant à M. le député de Marquette.

M. François Ouimet

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Il me fait plaisir de prendre la parole sur cette loi concernant les services de transport par taxi, parce qu'on voit, à travers cette loi, le fil conducteur qui conduit le gouvernement dans ses tentatives toujours de faire plaisir aux petits amis de la souveraineté, notamment la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec.

M. le Président, on aurait pu penser que le gouvernement aurait plutôt saisi l'occasion pour rendre service aux nombreux chauffeurs de taxi sur le territoire de toute la province de Québec. D'ailleurs, le Regroupement du taxi avait déjà rappelé au ministre des Transports qu'avant d'imposer quoi que ce soit, comme il le fait par le biais de cette loi, il devrait plutôt s'attarder à convaincre son collègue ministre des Finances d'augmenter les revenus des chauffeurs de taxi par le biais de la fiscalité, ce que le gouvernement refuse de faire. Pourtant, M. le Président, et je suis

convaincu que ce que je vais dire présentement fait l'unanimité, les chauffeurs de taxi au Québec n'ont pas la vie facile. Pour tenter de gagner leur vie, ils doivent souvent travailler des 16 heures, des 18 heures, même des 20 heures par jour, dans des conditions difficiles, attendre des clients, à toutes les heures du jour et de la nuit, parfois même voir leur vie menacée, sans avoir aucune sécurité, pour un très petit salaire.

Le gouvernement, qu'est-ce qu'il trouve à faire? C'est de leur imposer des fardeaux additionnels. Le projet de loi ne présente pas de moyens concrets pour permettre aux chauffeurs d'augmenter leurs revenus; il se contente d'imposer de nouvelles règles de formation et de sécurité, imposant ainsi un fardeau additionnel à toute l'industrie du taxi.

● (22 h 20) ●

Et enfin, le ministre des Transports renvoie la balle à l'industrie en forçant la création d'une association regroupant l'ensemble des intervenants qui aura, entre autres, mandat de trouver des solutions à leurs problèmes, une association dont les propriétaires ne veulent pas, craignant à juste titre une syndicalisation déguisée.

Et, pour ceux qui ont suivi le débat concernant le taxi, M. le Président, ils se rappelleront que, vers la fin des années quatre-vingt, une sorte d'entente était intervenue entre la FTQ et le gouvernement. De fait, la FTQ avait fait signer des milliers et des milliers de cartes d'adhésion aux chauffeurs de taxi, entre autres de Montréal, et entrepris des démarches afin d'obtenir une accréditation syndicale. Rien de nouveau, M. le Président, on sait que les centrales syndicales cherchent constamment à augmenter le nombre de leurs membres, à représenter le plus de personnes possible afin, d'une part, d'aller chercher des cotisations additionnelles et, d'autre part, de représenter une force de frappe terrible par rapport à la partie adverse qui négocie, soit la partie patronale, soit le gouvernement, soit les municipalités ou soit tout autre employeur. On ne peut pas les blâmer, M. le Président, les syndiqués paient des cotisations afin que le syndicat puisse augmenter leurs conditions de travail.

Cependant, dans le cadre de l'industrie du taxi, le problème qui se pose, c'est que la majorité des chauffeurs de taxi ne veulent pas se syndicaliser, ils ne veulent rien savoir, et le gouvernement, par la porte d'en arrière, en créant une association, a trouvé le moyen détourné de syndiquer les chauffeurs de taxi.

La Cour supérieure avait jugé, fin des années quatre-vingt, début des années quatre-vingt-dix, que les chauffeurs de taxi étaient des travailleurs autonomes et donc non syndiquables en vertu de la loi. Donc, cuisante défaite pour le gouvernement du Parti québécois, cuisante défaite également pour la FTQ qui se voyait ainsi refuser des dizaines de milliers de cotisations provenant de chauffeurs de taxi potentiels: mais victoire cependant pour les chauffeurs de taxi, victoire pour eux.

Le syndicat s'était donc tourné vers la reconnaissance d'une association professionnelle qui pourrait être rattachée à la FTQ en vertu d'un contrat de services. C'est bien sûr resté lettre morte sous le gouvernement libéral de Robert Bourassa. Le gouvernement libéral de Robert Bourassa, M. le Président, avait le respect des travailleurs et avait le respect des chauffeurs de taxi.

Voici cependant, six ans plus tard, alors que le PQ reprend le pouvoir, que les centrales syndicales ont leurs entrées mais partout au sein du Conseil des ministres, partout au niveau de la députation péquiste, partout au niveau des instances du Parti québécois pour bien sûr faire leur lobby et faire en sorte que le gouvernement dépose des lois à l'Assemblée nationale qui favorisent les intérêts non pas du peuple, non pas nécessairement des travailleurs, mais davantage des grandes centrales syndicales. Et en voici un autre exemple.

Et c'est tellement vrai, M. le Président, que, quand le ministre des Transports a déposé son projet de loi, eh bien, voici ce que Henri Massé de la FTQ et Arnold Dugas du Syndicat des métallos disaient dans un communiqué de presse public, et je lis textuellement le communiqué de presse. Le titre: *La FTQ obtient du ministre Guy Chevrette la création d'une association professionnelle unique pour les 17 000 chauffeurs au Québec*. Lorsqu'on lit «association professionnelle unique», on doit lire entre les lignes, M. le Président, «accréditation syndicale», et donc de nouveaux membres qui vont payer des cotisations à la FTQ et au Syndicat des métallos.

Le communiqué de presse se lisait comme suit: «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. Celle-ci regroupera tous les détenteurs de permis de chauffeurs de taxi, locataires et propriétaires, soit quelque 17 000 chauffeurs au Québec.» Imaginez-vous, M. le Président, la fête. Imaginez-vous que la FTQ, encore une fois, a réussi à amener le gouvernement à poser des gestes dans les intérêts de cette centrale syndicale.

Bien sûr, ça ne se fait jamais sans concessions, ces ententes-là, M. le Président. Il y a des deals qui se font entre la FTQ et le gouvernement. C'est bien connu. Il y a des ententes qui sont négociées. On appelle ça des ententes de bons procédés. Tu me donnes des choses et en contrepartie je te donne autre chose, n'est-ce pas? C'est bien connu de la part de nos amis d'en face.

Pourtant, pour les chauffeurs de taxi, ceux-là mêmes qui gagnent difficilement leur vie, eh bien, ces gens-là risquent, si ce projet de loi est adopté, de devoir payer dorénavant une cotisation à la FTQ et au Syndicat des métallos. C'est ça que ça va leur coûter. Ils n'en avaient pas besoin. Mais, cependant, la FTQ a trouvé le moyen — c'est un combat qu'elle mène depuis plus de 10 ans — de grossir ses rangs de plus de 17 000 membres.

Dans un article publié récemment dans le journal *Le Soleil* sous la plume du journaliste Guy Benjamin, on pouvait lire ceci: «Le ministre des Transports, Guy Chevrette, a encore une longue route à parcourir pour convaincre une majorité des chauffeurs de taxi du bien-fondé d'une association professionnelle qui remplacera les ligues de taxis.» Voyez-vous, M. le Président, leur représentation auprès des instances gouvernementales, eh bien, les chauffeurs de taxi l'ont présentement via les ligues de taxis et ils en sont satisfaits. Le gouvernement cherche à mettre la clé dans la porte des ligues de taxis pour ouvrir toute grande la

porte du syndicat de la FTQ et pour lui livrer 17 000 membres.

Le même article de Guy Benjamin disait: «La crainte que la nouvelle Association soit l'amorce de syndicalisation dans le domaine du taxi et la levée du moratoire sur l'émission des permis sont les deux principales craintes des travailleurs de l'industrie du taxi.»

Avons-nous besoin de ça, éventuellement, sous la gouverne de la FTQ, de moyens de pression et de grèves décrétées par la FTQ dans leurs négociations? Est-ce que c'est de ça que les Montréalais et que les Québécois et les Québécoises ont besoin, M. le Président? Les chauffeurs de taxi savent que ce n'est pas le cas. «D'une voix quasi unanime, disait le journaliste, les travailleurs de l'industrie de taxi s'opposent à l'émission de nouveaux permis.»

Voyez-vous, M. le Président, cette offre qui est faite aux chauffeurs de taxi, ce cadeau empoisonné est également accompagné de menace. La menace est la suivante. Le gouvernement émettrait de nouveaux permis pour quelques centaines de dollars. Alors que ceux qui ont fait l'acquisition de permis de chauffeur de taxi pour en être propriétaires, ça coûte de 25 000 \$ à 75 000 \$, ils se font brandir la menace par le gouvernement que le gouvernement émettrait des permis pour la modique somme de quelques centaines de dollars.

● (22 h 30) ●

M. le Président, j'ai dans mon comté, la circonscription électorale de Marquette, plusieurs chauffeurs de taxi qui voient ce projet de loi d'un très mauvais oeil, qui voient également la menace voilée. Si les chauffeurs de taxi ne rentrent pas dans le rang, la menace est là: on va émettre de nouveaux permis de taxi, donc il va y avoir une plus grande concurrence qui va s'installer entre vous, et on va en faire cadeau, de ces permis de taxi là, aux nouveaux venus.

M. le Président, je pense que le ministre des Transports doit davantage réfléchir à la véritable problématique: les chauffeurs de taxi au Québec n'ont pas suffisamment de revenus pour gagner décemment leur vie. Parlez à n'importe quel chauffeur de taxi — et nous sommes plusieurs ici, à l'Assemblée nationale, à emprunter régulièrement des taxis — posez-leur la question directement; demandez-leur combien d'heures ils travaillent dans un jour; demandez-leur combien ça leur coûte; demandez-leur comment c'est extrêmement difficile que d'exercer ce métier-là, de devoir attendre pendant de longues heures qu'un client vienne vous voir pour faire une course des fois qui est trop courte, où vous allez rapporter 5 \$, 6 \$, 10 \$ pour une course, et vous allez revenir à votre poste d'attente, et là vous allez devoir faire la queue pendant peut-être une demi-heure, trois quarts d'heure parce que d'autres chauffeurs de taxi sont devant vous. Ce sont les conditions de travail qui leur sont imposées.

Moi, je pense que, tous ensemble, nous pourrions demander au ministre des Transports de surseoir à l'application de cette loi-là, de réfléchir davantage à comment convaincre le ministre des Finances que les chauffeurs de taxi mériteraient des allègements sur le plan fiscal pour faire en sorte qu'ils pourraient avoir plus d'argent dans leur poche à la fin d'une journée de travail. Et Dieu sait, M. le Président, que ces chauffeurs de taxi

là, souvent, ne voient même pas leurs enfants grandir, vont travailler six jours, parfois même sept jours par semaine pour tenter de ramasser un petit salaire pour payer soit leur loyer ou, pour ceux qui sont un peu plus fortunés, pour peut-être payer leur hypothèque. Ils vont devoir travailler des 75, 80 heures par semaine.

Il me semble, M. le Président, que le ministre des Transports aurait intérêt à dialoguer davantage avec les chauffeurs de taxi au lieu d'exécuter les commandes qui viennent d'en haut. Parce que, fort probablement, il y a eu entente entre la FTQ et le gouvernement pour déposer un projet de loi qui amènerait dans le giron de la FTQ et du Syndicat des métallos les 17 000 chauffeurs de taxi. Pensez donc au bien-être des chauffeurs de taxi. Est-ce qu'ils ont véritablement besoin de cela? La réponse est non. Est-ce qu'ils ont véritablement besoin de se faire imposer de nouvelles responsabilités et de nouvelles obligations? La réponse est non. Ils ont besoin d'un soulagement fiscal pour faire en sorte que le ministre des Finances du Québec aille chercher moins d'argent dans les poches des chauffeurs de taxi et qu'il puisse en laisser davantage à ces chauffeurs de taxi là pour que, idéalement, ces gens-là puissent voir grandir leur famille, puissent avoir des conditions de vie décentes, acceptables et normales.

Posez la question à n'importe quel des chauffeurs de taxi, ce n'est pas un métier qui est facile, c'est un métier qui est très dur sur les nerfs également. Nous le savons tous. Tous les députés dans cette Chambre, je suis convaincu, des deux côtés, savent comment il est difficile d'être chauffeur de taxi. Particulièrement à Montréal, c'est extrêmement difficile, mais c'est vrai partout en région, y compris ici, dans la région de Québec.

Alors, M. le Président, je pense que le ministre des Transports devrait faire un examen de conscience et se poser la question suivante: Est-ce que, dans l'intérêt des citoyens, je prends une bonne décision avec mon projet de loi? Est-ce que, dans l'intérêt des chauffeurs, qu'ils soient locataires ou propriétaires de taxi... est-ce qu'il leur rend service? La réponse est clairement non aux deux questions.

C'est sûr, M. le Président, que, par ailleurs, ça va rendre service à la FTQ, ça va rendre service au Syndicat des métallos. Mais à quoi bon, M. le Président, rendre service à ces structures syndicales là, alors que ça désert les intérêts des individus qui sont derrière le volant quotidiennement?

Motion d'ajournement du débat

Alors, M. le Président, dans le temps qui m'est imparti, vous me permettez, en vertu de l'article 100 de notre Règlement, de demander l'ajournement des travaux de cette Chambre sur ce projet de loi et l'ajournement des travaux de cette Chambre pour permettre, de grâce, au ministre des Transports de réfléchir et de poser un geste dans l'intérêt des chauffeurs de taxi. Ils le méritent bien, nous le savons. Que le ministre réfléchisse davantage. M. le Président, et je suis convaincu qu'il va réaliser qu'il aurait intérêt à prendre ce projet de loi là et à le mettre au rancart. Merci.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, M. le député de Marquette. Je vais céder la parole maintenant...

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Ah, vous avez proposé une motion d'ajournement? Ça va. Très bien. Est-ce que la motion est adoptée?

Une voix: Non.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Non? Alors, il y a un débat qui est prévu avant de mettre aux voix: 10 minutes pour l'auteur de la motion, 10 minutes pour le représentant de chaque groupe parlementaire, et une réplique de cinq minutes pour l'auteur. Alors, M. le député, comme auteur de la motion, vous avez 10 minutes.

M. François Ouimet

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Moi, je fais appel au ministre des Transports, qu'il puisse penser aux intérêts des chauffeurs de taxi, ceux, comme je le disais, qui gagnent difficilement leur vie et à qui il veut livrer une partie de leur gagne-pain aux intérêts de la FTQ et du Syndicat des métallos.

M. le Président, le ministre devrait intervenir davantage au niveau du ministre des Finances, qu'il saisisse les 24 heures que nous souhaitons mettre à sa disposition pour qu'il fasse un recul, pour qu'il dise au premier ministre du Québec: Je ne suis pas toujours là. M. le premier ministre, lorsque vous faites des ententes avec Henri Massé, mais, lorsque je regarde la clientèle dont j'ai la responsabilité de défendre les intérêts, les intérêts des citoyens à l'Assemblée nationale, je pense que le projet de loi que vous souhaitez faire adopter par l'Assemblée nationale ne va pas dans le sens de leurs intérêts.

D'autant plus, M. le Président, que le ministre veut leur imposer des conditions additionnelles, un fardeau, des obligations de plus sans leur donner les moyens. Qui va financer ce que vous proposez dans le projet de loi sur les taxis? Qui va financer ça? Ça va encore sortir de la poche de ceux et celles qui doivent travailler 16 heures, 18 heures, 20 heures par jour, parfois six jours par semaine, pour pouvoir se gagner un revenu, un petit revenu. M. le Président, pour pouvoir, eux aussi, payer l'épicerie, payer le loyer à la fin du mois, payer leurs dépenses au niveau de leur voiture de taxi, et puis, par la suite, s'il en reste quelque peu. M. le Président, que sais-je? Je ne le sais pas, qu'est-ce qu'ils font avec cet argent-là, s'il en reste.

Alors, M. le Président, il est clair également quels intérêts le gouvernement et le ministre des Transports cherchent à privilégier ici. J'ai eu l'occasion, et je sais que le député de Shefford l'a fait à plusieurs reprises, de lire les communiqués de presse de la FTQ qui criait grande victoire le jour où le ministre leur a dit: Écoutez, je vais le déposer, le projet de loi que vous me demandez. Regardez bien le titre du communiqué qui vient de la FTQ: *La FTQ obtient du ministre Guy Chevrette la création d'une association professionnelle*

unique pour les 17 000 chauffeurs au Québec. Ce n'est pas les chauffeurs qui criaient victoire, ce n'est certainement pas les citoyens. La FTQ dit hurra! par rapport au projet de loi. M. le Président, ça sert quels intérêts?

● (22 h 40) ●

Moi, je fais appel au sens des responsabilités du ministre des Transports qui a toujours dit qu'il était proche du petit monde, du petit peuple. Dieu sait que les chauffeurs de taxi font partie du petit monde et du petit peuple. Moi, je lui demande de surseoir à l'étude de ce projet de loi là, de refaire ses devoirs, à tout le moins de dialoguer avec les chauffeurs de taxi qui lui ont passé les messages directement, depuis des semaines et des mois, et qui lui ont demandé davantage de travailler auprès du ministre des Finances, tel que le titrait un article du journaliste Jean-Marc Salvat dans l'édition du *Soleil* du 5 novembre dernier: *Québec pourrait aider l'industrie par la fiscalité.*

Là, M. le Président, le ministre des Transports verrait l'opposition applaudir, applaudir cette mesure. Nous serions, je suis convaincu, solidaires. Ce serait un bon geste posé pour l'ensemble des chauffeurs de taxi, qu'ils soient propriétaires ou qu'ils soient locataires. Tout ce qui ferait en sorte de mettre un peu plus d'argent dans leurs poches au lieu de tenter de prendre une partie de l'argent de leurs poches pour la mettre dans la poche de la FTQ, parce que c'est ça que privilégie le projet de loi, moi, je dis au ministre des Finances... il poserait un excellent geste, qui serait applaudi, je suis convaincu, par tout le monde. Et c'est vraiment vers cela que je veux convier le ministre des Transports parce que là est une solution aux problèmes que vivent les chauffeurs de taxi.

Lorsque nous lisons du projet de loi que le gouvernement veut imposer un fardeau additionnel au niveau des règles de formation, au niveau de la sécurité, on a parlé de certaines normes par rapport aux voitures de taxi, c'est bien beau, tout ça, mais qui va financer ça? qui va financer un véhicule neuf pour le chauffeur de taxi? qui va lui permettre d'avoir toujours un véhicule en bon état de fonctionnement, un véhicule propre, un véhicule qui est récent? C'est sûr que ça irait dans le sens des intérêts de tous les citoyens et de tous les usagers des taxis, mais, de grâce, il faudrait que le ministre responsable des Transports parle à son collègue ministre des Finances et au premier ministre pour assouplir les règles concernant la fiscalité pour faire en sorte que les chauffeurs de taxi puissent en avoir davantage dans leurs poches.

Et j'ai hâte d'entendre le ministre, dans les minutes qui lui sont imparties pour répliquer à cette motion d'ajournement, s'il va se rendre à cette évidence-là. Il le sait tout comme moi, il prend des taxis régulièrement, ils ont des conditions de travail misérables, vraiment misérables, les chauffeurs de taxi. Et, au lieu de s'attaquer à la source de leurs problèmes, c'est-à-dire un manque de revenus, le gouvernement décide davantage de faire plaisir aux intérêts de la FTQ pour tenter de soutirer de ces 17 000 chauffeurs de taxi là des cotisations syndicales éventuelles à la FTQ. Moi, je vous soumets, M. le Président, ce n'est ni dans les intérêts des citoyens ni dans les intérêts des chauffeurs de taxi, qu'ils soient propriétaires ou locataires. Et

j'invite le ministre des Transports à faire un examen de conscience à cet égard-là et de mettre de côté sa loi et de penser à influencer positivement le ministre des Finances pour faire en sorte qu'il y ait des assouplissements sur le plan fiscal. Merci, M. le Président.

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

M. Guy Chevette

M. Chevette: M. le Président, ça fait 30 minutes ou presque que j'entends quasiment un film des beaux jours d'Al Capone: Tu me donnes quelque chose et je te donne quelque chose. C'est à peu près ce que le député a sorti tantôt dans son exposé. Et il est avocat. M. le Président, honte de la profession, et je vais vous expliquer pourquoi.

Cet individu, ce député est avocat et, M. le Président, il lit un communiqué de presse comme quoi la FTQ est heureuse de pouvoir offrir éventuellement des services à une association professionnelle. Pas mal plus brillant qu'un avocat, en passant, qui dit connaître sa loi et son droit. Savait-il, ce brillant avocat, président de la CECM — je comprends pourquoi ils s'en sont débarrassés — M. le Président, savait-il, ce charmant avocat, cet homme de droit rigoureux, cet homme de droit qui connaît la loi, qu'on ne peut pas former un syndicat quand on met dans une même association patron et salariés? Savait-il ça, comme avocat? Le Barreau en aurait honte, ce soir, s'ils l'ont écouté, M. le Président. Ça n'a pas de bon sens, de pareilles conneries, pareil discours qui ne tient même pas à une rigueur minimale de Barreau 1, de première année de Barreau.

Une voix: ...barré.

M. Chevette: Il se barrerait dans la première année, oui, M. le Président. Il sait très, très bien qu'en droit quelqu'un n'est pas syndicable, en vertu du Code du travail — enseigné à l'Université du Québec au niveau du Bac en administration. Il sait très, très bien qu'on ne peut pas syndiquer quelqu'un qui n'est pas salarié, au sens du Code du travail. Avocat! Je ne l'engagerais pas pour plaider une cause de cennes! Ça n'a pas de bon sens. Qu'est-ce qu'on ne peut pas entendre dans cette Chambre! Un homme de droit, qui a sa licence en droit, qui ose se lever ici puis mêler toutes les choses puis qui reproche à une centrale de pouvoir offrir des services, qui pourrait reprocher au Mouvement Desjardins d'offrir de l'assurance, il pourrait reprocher à la Croix-Bleue d'offrir des services. De grâce! quand on n'a rien à dire, on se tait. Tu me donnes quelque chose et je te donne quelque chose. La mafia, la mafia, M. le Président, au niveau même du discours! Je trouve ça répugnant, je trouve ça dégoûtant, je trouve ça révoltant. Un avocat, un avocat qui croit connaître son droit, M. le Président, puis qui n'est même pas capable de faire la distinction entre une association de services et un syndicat qui a le pouvoir de négocier. Franchement!

En tout cas, moi, je souhaite qu'on n'en ait pas un dans notre bord qui soit aussi faible en droit. Ils peuvent bien inviter le Barreau à venir dire quelque chose demain ou après-demain sur le projet de loi. J'ai donc bien hâte d'entendre le Barreau. Je vais les questionner sur la compétence professionnelle du député de Marquette. Je vais demander si, en vertu du Code du travail... Et je préviens le Barreau, moi. En toute honnêteté, en toute franchise et en toute transparence, je préviens le Barreau que je vais les questionner sur le Code du travail: Peut-on syndiquer quelqu'un qui n'est pas salarié au sens du Code du travail? Le Barreau va répondre: Non. Et là je dirai: Mais comment il se fait que le député de Marquette s'est levé et a soutenu que c'était du syndicalisme? M. le Président, c'est une honte pour le Barreau du Québec, une honte! J'ai enseigné au niveau du Bac en administration, à l'Université du Québec, et j'enseignais le Code du travail, puis j'ai eu des élèves sacrément plus brillants que cet avocat de Marquette.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Parce qu'ils ont compris, M. le Président, ils ont compris qu'on ne pouvait pas syndiquer des gens non syndiquables. Ils ont compris ça, eux autres, mes étudiants. Ils ont compris qu'on ne pouvait pas, dans une association professionnelle, décider d'en faire du syndicalisme, c'est pour se donner des services. Vous ne comprenez pas, c'est trop fort pour vous, ça, je n'en disconviens pas.

Mais, ceci dit, on peut-u expliquer au monde qu'il y a des limites au charriage? Y a-tu moyen de faire comprendre à un député qui se targue d'être un élu du peuple et de pouvoir les éclairer d'au moins comprendre un projet de loi? Manifestement, il n'a pas lu le projet de loi, ou bien il ne l'a pas compris. Ça, les deux sont possibles dans son cas. Il peut ne pas l'avoir lu, mais je ne serais pas surpris qu'il l'ait lu puis qu'il ne l'ait pas compris, à part ça, parce que, de la manière qu'il a argumenté, M. le Président, cet individu, cet homme de droit, cet homme qui a son Barreau, qui fait honneur au Barreau en cette Chambre a décidé qu'une association professionnelle, c'était un syndicat. Franchement! Moi, j'aurais honte, j'aurais honte! Puis proposer l'ajournement, ce n'est pas pour permettre au ministre d'avoir 24 heures pour réfléchir, c'est pour permettre au député de Marquette d'avoir 24 heures pour comprendre.

Des voix: Ha, ha, ha!

• (22 h 50) •

M. Chevrette: C'est ça, fondamentalement, M. le Président. Et il a le sens des mesures, cet homme. Il a dit: C'est des dizaines et des dizaines de milliers de cotisations pour la FTQ. Il n'y a même pas 2 000 chauffeurs de taxi. Il n'y a même pas des dizaines de milliers, il y a même une dizaine et point quelque chose. Ils sont 11 000, une dizaine de chauffeurs-locataires. Et ils ne sont pas une dizaine de chauffeurs-propriétaires. Des dizaines et des dizaines! L'inflation verbale, vous comprendrez, l'euphorie. Le député de Chomedey, le député de Saint-Laurent, le député de Châteauguay, le député de Marquette, quatre avocats,

quatre brillants défenseurs du droit dans cette Chambre. M. le Président, si le Barreau se mesurait à ces quatre individus, le Barreau disparaîtrait de la mappe. Ça n'a pas de bons sens, ça n'a pas de bon sens d'avoir entendu les discours qu'on a entendus dans cette Chambre. Limite, s'il vous plaît. Vous avez beau connaître l'inflation verbale, oui...

Une voix: ...

M. Chevrette: Puis il y a quelques notaires qui se sont ajoutés, vous avez raison M. le député, il y en a au moins deux. Les six hommes de droit ont erré, M. le Président, ont erré. En tout cas, en ce qui me concerne puis en ce qui regarde mes collègues, les permis de taxi dont vous avez parlé, M. le député de Marquette, dans les endroits où ils en auront de besoin, c'est pas un président de ligue de Montréal qui va décider s'il manque de taxis en quelque part au Québec.

S'il vous plaît, pensez-vous aux citoyens de temps en temps, vous autres? Pensez-vous qu'il y a des citoyens qui ont le droit à des services, qui ont le droit à des services de qualité, qui ont le droit à des services en toute sécurité? C'est ça qu'on veut par la loi. On veut qu'il y ait un professionnalisme dans l'industrie. Ce n'est pas trois, quatre individus qui vont mener la profession de chauffeur de taxi, qu'ils soient propriétaires ou locataires. On va véritablement leur donner des outils de développement. On va leur demander de s'engager des avocats qui connaissent quelque chose, pas des individus qui se lèvent debout et qui disent n'importe quoi pour meubler du temps de Chambre. On va leur dire: Engagez-vous, de grâce, un avocat qui connaît son droit, qui va vous conseiller correctement, qui va vous mener sur des pistes où vous aller vous doter d'un outil, vous aller devenir des professionnels, et non pas des pedleurs qui ont dévié de profession pour venir à bout de meubler le temps à l'Assemblée nationale.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, je vous remercie, M. le ministre des Transports. Je vais céder la parole à M. le député de Shefford, pour un maximum de 10 minutes.

M. Bernard Brodeur

M. Brodeur: Merci, M. le Président. On peut dire que le show de boucane continue. M. le Président, je laisserai le soin au député de Marquette de terminer le débat. M. le Président, le député de Marquette a déposé une motion d'ajournement des travaux, c'est dans la même veine tantôt que lorsque le député de Châteauguay a déposé une motion de report. M. le Président, vous avez entendu parler du projet de loi des taxis depuis un certain temps. De toute évidence, le ministre des Transports a déposé un brouillon de projet de loi.

Depuis des jours, nous disons ici, à l'Assemblée nationale, et nous répétons que toutes les choses qui sont vraiment... de toute façon que l'industrie du taxi rejette de façon... en bloc, M. le Président. Et ce qu'on fait ici ce soir, M. le Président, c'est de permettre au ministre des Transports de pouvoir revoir sa position dans le projet de loi sur l'industrie des taxis et de faire

en sorte qu'on revienne peut-être, M. le Président, dans un avenir rapproché — la prochaine session, c'est un avenir rapproché — avec un projet de loi qui serait approprié et qui répondrait aux besoins de l'industrie du taxi.

M. le Président, on sait que nous allons entendre des groupes en commission parlementaire, probablement à partir de jeudi. On pourrait les entendre demain, parce que je pense qu'il est important, avant de commencer à étudier un projet de loi article par article — d'ailleurs un projet de loi qui va avoir probablement plus d'amendements que d'articles — de voir à ce que ces gens-là puissent nous informer de leurs états d'âme, comme l'a fait un peu le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Eux autres aussi ont des états d'âme, M. le Président, puis je pense qu'il faudrait les écouter en commission parlementaire.

Donc, ces gens-là, M. le Président, sont impatients, sont impatients de comparaître. J'ai des appels, de l'ordre de quatre à cinq par jour, de gens qui veulent s'exprimer et donner des suggestions au ministre des Transports. On en a fait ici, des suggestions, depuis quelques semaines. D'ailleurs, le ministre des Transports, par son communiqué de presse de vendredi dernier, se rendait à l'évidence que, oui, il fallait changer le mode d'opération de l'association professionnelle. Oui, il fallait changer le mode de nomination du forum. Il fallait aussi changer la méthode qu'il avait de s'emparer des biens des chauffeurs de taxi, des ligues de taxi. Il fallait aussi changer un paquet d'articles. D'ailleurs, le Barreau, là, qui va intervenir en commission parlementaire, a indiqué plusieurs amendements qu'il va suggérer en commission parlementaire pour rendre le projet conforme à la façon qu'on a de faire des lois ici, au Québec.

Donc, M. le Président, je pense qu'il est tout à fait légitime de la part du député de Marquette de demander un ajournement du débat pour que l'on puisse, en fin de compte, prendre le temps non pas d'amender en commission parlementaire le projet de loi, mais de ramener un projet qui serait conforme à la volonté de l'industrie du taxi. On s'enlignait pour entendre des groupes, puis après ça on va s'installer sur le coin de table en commission parlementaire puis on va refaire le projet de loi, tout ça sur le coin de la table. Le projet de loi est ça d'épais puis on va avoir ça d'épais d'amendements. Je pense qu'à ce moment-là, ce qu'on voit présentement... Peut-être que le ministre des Transports n'aime pas les juristes, mais je pense qu'il compte sur l'opposition pour faire son projet de loi sur le coin de la table en commission parlementaire.

Donc, M. le Président, ils en ont aussi, eux autres, des avocats qui sont sûrement très bons, au ministère des Transports. Je pense qu'ils pourraient se pencher vraiment sur le projet de loi qui nous a été déposé, parce que celui qui a rédigé le projet de loi, il aurait peut-être besoin de refaire son Barreau, parce que ce qu'on a devant les yeux ne correspond pas du tout, premièrement, aux groupes qui ont été entendus en commission parlementaire l'an passé — on a entendu 80 ou 85 groupes — puis la loi ne reflète pas ce qui a été proposé en commission parlementaire. D'ailleurs, les chauffeurs de taxi de partout au Québec sont surpris de l'état actuel du projet de loi.

Je le disais ce midi au ministre des Transports: J'ai rencontré hier les chauffeurs de taxi de Saint-Hyacinthe, ils étaient tout près d'une quarantaine, ils étaient tous présents. Je n'en n'ai pas trouvé un seul, un seul qui était en faveur du projet de loi. Donc, je pense que, lorsqu'on se retrouve dans un échantillon semblable et qu'il n'y a personne qui est en faveur du projet de loi... J'ai rencontré des gens à Drummondville, des gens à Saint-Eustache, des gens à Terrebonne, des gens à Montréal, des gens à Québec, des gens à Sainte-Foy, tous des chauffeurs de taxi, puis je n'en n'ai pas rencontré qui était en faveur du projet de loi.

J'ai parlé à un, à un qui était en faveur du projet de loi, M. François Dumais, c'est bien connu, qui était en faveur du projet de loi... jusqu'à aujourd'hui. Parce que, quand il a vu le communiqué de presse du député de Joliette... bien, là, il avait reviré de bord vendredi, disant que l'Association professionnelle était pour avoir deux chapitres. Ah! là il était rendu contre. Vendredi, il m'a appelé, il m'a signifié que ça ne marchait plus, là, lui aussi, il était pour être contre le projet. Je ne sais pas ce qui s'est passé entre vendredi puis aujourd'hui, M. le Président, mais le ministre m'a dit ce midi: Non, ce n'est plus deux chapitres, c'est maintenant une seule association professionnelle. Probablement que M. Dumais est pour, présentement. Mais ça en fait un, ça en fait un.

Mais, pour le reste, je pense qu'il y a quasi unanimité dans l'industrie du taxi. Et, d'ailleurs, je l'ai exhibé à quelques reprises tantôt: *Les travailleurs de l'industrie contestent Chevette*. La semaine dernière, le ministre s'en souvient, il a rencontré quelque 400 chauffeurs de taxi ici, à Québec. J'ai entendu la bande sonore, et c'est hallucinant. D'ailleurs, j'ai entendu une quinzaine d'intervenants au micro qui ont demandé des amendements, mais pas tout le temps de façon polie. Je peux peut-être noter une dizaine de cas où le ministre a dit: Ah oui! dans ce cas là, il y aura des amendements. Oui, dans ce cas-là, il y aura des amendements. Dans ce cas-là, il y a des amendements. Il y a à peu près 150 articles dans le projet de loi puis il va y avoir 300 amendements.

Donc, M. le Président, dans un cas semblable, je pense que c'est légitime, premièrement, d'avoir demandé un report du projet de loi ou bien un ajournement du débat, parce que je ne peux pas me convaincre que, si on adopte, on fait l'adoption du principe ce soir ou demain, nous irons en commission parlementaire pour entendre une dizaine de groupes pendant quelques jours et, après ça... Pensez-vous qu'on va s'asseoir pendant des jours et des jours et des jours, jour et nuit, à écrire le projet de loi sur le coin de la table alors qu'on sait très bien que la session devrait fermer la semaine prochaine? Ça n'a aucun bon sens. Aucun bon sens.

Donc, à ce moment-là, je pense que ça serait dans la logique des choses de tout simplement retourner faire leurs devoirs ceux qui auront à faire ces devoirs-là. M. le Président, le ministre a en tête quelques modifications à son projet de loi; les chauffeurs de taxi en ont encore plus; l'opposition en a suggéré un certain nombre aussi. Puis, à partir de ces idées-là, je pense qu'il est légitime d'attendre au moins à la prochaine session pour arriver avec d'autre chose qu'un brouillon, avec d'autre chose qu'un projet de loi qui sera écrit sur un coin de table, puis avec quelque chose qui se tient debout. Je le répète...

● (23 heures) ●

Je vois le député de Salaberry-Soulanges, je me souviens de son discours il y a quelques minutes. M. le Président, je pense que le show de boucane, c'est contagieux dans les discours des députés du Parti québécois. De ce côté-ci de la Chambre, et tous les chauffeurs de taxi au Québec sont unanimes pour dire qu'il faut améliorer les services dans le domaine du taxi. Il faut améliorer les voitures dans le domaine du taxi. On sait que, particulièrement à Montréal, il y a un problème. On est tous conscients de ça. Et, si le ministre avait voulu scinder sa loi la semaine dernière et déposer un projet de loi qui serait conforme aux visions d'amélioration du service, ça nous aurait fait plaisir, de ce côté-ci de la Chambre, de voter pour un tel projet de loi.

Présentement, sous le couvert de quelque chose qui est plein de vertus, soit l'amélioration des services, on essaie d'en passer des petites vites un peu partout. Je me souviens, tantôt, le député de Notre-Dame-de-Grâce parlait des arbres qui pourraient être utilisés pour déposer ces amendements-là. Ce que fait présentement le ministre des Transports, l'arbre qu'il veut nous passer, c'est un sapin. C'est un sapin.

Donc, M. le Président, dans les secondes qu'il me reste, ce que je demande à la partie gouvernementale, c'est tout simplement d'y repenser. Retirez le projet de loi, et puis je vous garantis que, si le projet de loi a du bon sens, si le projet de loi a du sens, qu'il est refait de façon intelligente, l'opposition va y donner son concours le printemps prochain et ça nous fera un plaisir de participer entre-temps aux commissions parlementaires. Et nous mettrons toute notre ardeur à réaliser un projet de loi qui va satisfaire l'industrie du taxi. Je vous remercie, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, M. le député de Shefford. Je vais céder la parole maintenant à M. le député de Marquette pour son droit de réplique de cinq minutes.

M. François Ouimet (réplique)

M. Ouimet: M. le Président, vous aurez remarqué que ce petit syndicaliste de campagne qui a fait carrière à diminuer les gens, à se livrer à des attaques personnelles, comme il l'a fait aujourd'hui, ça a caractérisé sa carrière depuis le début en 1976, et c'est la façon qu'il va la terminer. Il n'est jamais capable de répondre intelligemment à des arguments, il ne vise qu'à s'attaquer à des gens. Voici ce que fait ce petit syndicaliste de campagne.

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

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

M. Boisclair: Est-ce que le député de Marquette, M. le Président, a déjà entendu parler de l'article 32 de notre règlement: prêter des intentions indignes à un député? Quand même, un peu de décorum! Le député se discrédite.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je suis resté assis pour plus que ça, M. le leader de l'opposition. Non, un, c'est suffisant. Un leader à la fois sur une question de règlement, c'est suffisant.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, c'est très sage de vous asseoir, monsieur. Vous avez bien raison. Alors, M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Vous aurez remarqué également, depuis que le premier ministre a décidé de le retrograder et de le remettre à sa juste place, comment il est en mal de visibilité, M. le Président. Ce petit chaton de ruelle, la seule chose qu'il a faite pendant toute sa carrière, c'est des batailles de ruelles. Il s'est livré à la même chose encore ce soir.

M. Boulerice: M. le Président. M. le Président.

M. Ouimet: Jamais une seule fois n'a-t-il pu répondre, cependant...

M. Boulerice: M. le Président.

M. Ouimet: ...aux intérêts des chauffeurs de taxi, à leurs véritables conditions de travail.

M. Boulerice: M. le Président. M. le Président.

M. Ouimet: Jamais n'a-t-il pu invoquer un seul argument à cet égard-là.

M. Boulerice: M. le Président. M. le Président.

M. Ouimet: Ça démontre le peu de coeur qu'a ce syndicaliste.

Des voix: Bravo!

Le Vice-Président (M. Brouillet): Du calme! Du calme!

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, M. le député de Marquette, ne pas dépasser une certaine mesure, ce que vous avez fait pour une expression. Alors, je vous inviterais à poursuivre et à terminer.

M. Ouimet: Et, sur les 17 000 membres, M. le Président. Si ce ministre avait au moins la décence de lire les communiqués de presse intelligemment, je ne sais pas s'il est capable de comprendre ça, mais je citais la FTQ, lorsque la FTQ parlait de 17 000 travailleurs. On croit comprendre que, chaque fois qu'on décide de s'attaquer à une centrale syndicale pour dénoncer des petits deals que fait le gouvernement, on voit à quel point ça les met hors d'eux-mêmes. Cet ancien syndicaliste de la CEQ qui défend toujours les intérêts des syndicats au détriment du peuple... Le peuple saura

vous juger. mais entre-temps. prenez donc 24 heures pour respirer et pour réfléchir. Ça vous ferait du bien.

Des voix: Bravo!

Mise aux voix

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, ceci met fin au débat sur la motion. Est-ce que la motion d'ajournement du débat est adoptée?

Des voix: Adopté.

Des voix: Non, rejeté.

Reprise du débat sur l'adoption du principe

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, elle est rejetée. Nous allons revenir au débat sur l'adoption du principe du projet de loi n° 163.

Une voix: Vote par appel nominal, M. le Président.

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Non, là, il faudrait que... Non, écoutez, là, j'ai vraiment posé... on a passé. Ce sera pour la prochaine fois. Écoutez...

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Voulez-vous... Ça va faire du bien, sortez donc un peu, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Vice-Président (M. Brouillet): Oui, Je le sais. Question de règlement.

M. Ouimet: Question de règlement, M. le Président, là. Vous avez posé la question, vous n'avez même pas pris une demi-seconde pour entendre ce que je vous ai dit...

Des voix: Ah!

Le Vice-Président (M. Brouillet): S'il vous plaît! Il y a un président ici, c'est suffisant. Bon, J'ai dit que j'avais suffisamment pris mon temps et j'ai entendu «oui» et «non» et, à ce moment-là, j'ai dit qu'elle était rejetée, la motion. Et, à ce moment-là, que voulez-vous, il est trop tard pour revenir maintenant.

Et je suis prêt maintenant à reconnaître un prochain intervenant sur l'adoption du principe du projet de loi.

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

Le Vice-Président (M. Brouillet): Sur quel point? le point que vous venez de soulever? J'ai donné ma réponse.

M. Ouimet: Sur le droit des parlementaires de pouvoir voter sur une motion qui est déposée par un député...

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Non, non, vous revenez sur la même question que je viens de trancher. Alors, je suis prêt à reconnaître le prochain intervenant sur l'adoption du principe, M. le ministre.

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

Le Vice-Président (M. Brouillet): Lequel article?

M. Ouimet: M. le Président, doit-on comprendre de votre comportement...

Des voix: ...

M. Ouimet: M. le Président, question de directive. Doit-on comprendre de votre comportement que vous imposez le rouleau compresseur à l'opposition également de votre fauteuil...

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Revenons, là. Alors, M. le ministre.

M. Guy Chevrette (réplique)

M. Chevrette: Oui, M. le Président. En réplique à cette adoption de principe, je voudrais tout d'abord dire que je suis fier d'être un petit syndicaliste qui a défendu les intérêts des citoyens chaque fois que je suis passé en quelque part et sans me contredire, sans charrier les illégalités, des faussetés, sans pelleter dans la cour de citoyens qui ne sont peut-être pas en mesure de carter toutes les nuances des faussetés comme j'en ai entendu au niveau de la deuxième lecture de ce projet de loi.

Je pense que le projet de loi, je vais le résumer. Le projet de loi, il se veut un outil pour les chauffeurs de taxi, non seulement les quelques propriétaires qui susurrent des idées à l'opposition, là, à l'oreille, mais pour les 11 000 chauffeurs locataires et les 7 000 chauffeurs propriétaires qui ont le droit de se donner un outil. Comme les notaires s'en sont donné, comme les avocats s'en sont donné, comme on a fait dans le camionnage en vrac, comme on a fait dans le Forum du camionnage en général, on a le droit de leur donner des outils. Mais non, il faut brandir, M. le Président, il faut défendre toujours... Je ne sais pas pourquoi ils enfourchent toujours le mauvais cheval. Ils peuvent bien être de l'autre bord. Ils vont être longtemps de l'autre bord. Ils défendent toujours un ou deux, trois petits groupes sans jamais expliciter les côtés positifs que cela va apporter.

● (23 h 10) ●

La loi que l'on veut voter, c'est de donner aux chauffeurs de taxi, qu'ils soient propriétaires ou qu'ils soient locataires, un outil de développement pour leur profession. C'est unique, ça, M. le Président. C'est ça qu'ils nous ont dit dans 83 mémoires puis c'est ça qu'ils

nous ont dit par 53 groupes qui sont venus nous le dire, ça, l'an passé, au printemps passé. Ils sont venus nous dire ça. On les a écoutés. On leur a dit: Oui, on va vous donner quelque chose. Puis, si ce n'est pas parfait, on va l'améliorer. C'est ça qu'on a dit à ces gens-là. Et j'écoutais l'opposition. Ils sont contre la possibilité pour des endroits où ils auraient besoin de permis de conduire qu'on leur en donne. C'est pas des farces!

C'est une opposition libérale, ça, là. M. le Président, on aurait besoin de taxis à Trois-Rivières, on ne pourrait pas: Bien non, il y a un gars de ligue de Montréal qui ne veut pas qu'on lève un moratoire. On va lever le moratoire là où il y en a besoin. On va lever le moratoire là où les besoins se font sentir pour la population. L'industrie du taxi, c'est pour desservir une population en toute sécurité, oui, avoir des autos qui sont sécuritaires, en toute qualité de service. Quand tu demandes la rue Lafontaine, tu ne veux pas t'en aller au tunnel. On veut que les gens soient formés puis qu'ils donnent un service de qualité dans un contexte sécuritaire et, s'il vous plaît, avec une industrie puis une flotte automobile qui a de l'allure, pas des portes qui se rouvrent par en dedans, comme certains chars de police, en arrière, pas des valises qui sont attachées avec des morceaux de broche, pas avec des pneus usés à la corde. On veut avoir une qualité de service. L'opposition libérale n'a pas compris cela. Ils sont usés à la corde, c'est vrai. Ils ressemblent à un vieux pneu. Ça glisse — surtout ce soir, il neige.

Donc, M. le Président, c'est ça qu'on veut. On veut avoir une industrie où les gens ensemble vont se doter de code de déontologie, ils vont se doter d'une code d'éthique, ils vont se donner des règles du jeu, ils vont pouvoir se donner des services. J'ai écouté dans... Je n'ai jamais vu d'hérésie en droit autant dans cette Chambre, depuis quelques jours, sur ce projet de loi là. C'est choquant, se faire dire, quand tu es avocat, que tu ne comprends pas la loi. C'est sûr, ce doit être choquant. Moi, ça me fâcherait, être un homme de droit puis ne pas comprendre la législation, ne pas comprendre que le Code du travail ne permet pas la syndicalisation. S'en prendre à une centrale syndicale parce qu'ils veulent offrir des services, voyons! N'importe qui peut offrir des services, mais il faut bien comprendre que c'est l'Association qui va se donner les services, puis ils vont les prendre où est-ce qu'ils voudront bien. Cessez de parler à une personne ou à deux ou à trois, parlez au monde en général.

Un homme de droit doit savoir, M. le Président, que le Code du travail existe. Puis ces gens-là dans le taxi, dans le contexte du Code du travail actuel, n'ont pas de législation en leur faveur. Il faut leur créer un lieu commun pour discuter, pour se donner des services en général. Et on va le défendre puis on n'aura pas peur de dire aux gens: Voici... On ne leur fera pas des trouilles avec le syndicalisme, on ne leur fera pas miroiter toutes sortes de faussetés. On va leur donner l'heure juste puis on va dialoguer avec eux sur la qualité des services à se donner, n'en déplaise à une formation politique dépassée, déphasée, avec des gens qui ne sont même pas capables de faire la distinction entre une association professionnelle et un syndicat. C'est une honte au droit, c'est une honte à la profession de droit que

d'entendre autant de faussetés, d'hérésies en droit. Et j'ose espérer que les notaires et les avocats de cette formation politique se ressaisiront pour donner un peu plus de panache à leur profession. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, je vous remercie, M. le ministre des Transports. Le principe du projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Adopté.

Une voix: ...appel nominal.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Par appel nominal?

M. Boulerice: ...du règlement, M. le Président, je fais motion que le vote soit reporté à la période des affaires courantes de demain, mercredi 6 décembre de l'an 2000.

Vote reporté

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, le vote sera reporté aux affaires courantes de demain, M. le leader adjoint du gouvernement.

M. Boulerice: Oui, M. le gouvernement... M. le Président...

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: La journée a été fertile en émotions.

M. Boulerice: La journée a été fertile en émotions, comme me souffle M. le ministre, M. le Président, je vais vous référer, de consentement avec l'opposition, à l'article 36 du feuilleton.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Il n'y a pas de motion de renvoi.

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Brouillet): 164.

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Pardon? Ah! le vote est demain. Très bien. Alors, 164. Quel est l'article, M. le leader adjoint, s'il vous plaît?

M. Boulerice: L'article 36...

Le Vice-Président (M. Brouillet): L'article 36.

M. Boulerice: ...le projet de loi n° 164, Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport.

Projet de loi n° 164

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

Le Vice-Président (M. Brouillet): Très bien. Alors, à l'article 36, l'Assemblée prend en considération le rapport de la commission des transports et de l'environnement sur le projet de loi n° 164, Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport. M. le ministre des Transports, vous avez la parole. Alors, M. le député de Shefford? Très bien. M. le député.

M. Bernard Brodeur

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Ça me fait plaisir de prendre la parole en cette Chambre encore une fois. Tout simplement, brièvement, concernant le projet de loi n° 164, qui concerne le partenariat entre le public et le privé dans le cadre d'une construction d'infrastructures de transport, tout simplement pour vous souligner...

Est-ce qu'on a des problèmes d'électricité, là? Mes propos portent tellement. M. le Président, que ça fait baisser l'électricité. Donc, je parlais du projet de loi n° 164 pour lequel nous avons tenu notre commission parlementaire la semaine dernière, tout simplement pour souligner que, de ce côté-ci de la Chambre, du côté du Parti libéral du Québec, nous avons une plateforme tout à fait semblable dans notre programme électoral. Et, d'ailleurs, ça s'est inspiré directement du programme électoral du Parti libéral du Québec.

On sait qu'on a besoin énormément de... On doit faire en sorte d'améliorer notre structure de routes, particulièrement au Québec. On sait, on connaît les problèmes, par exemple... J'ai la députée de La Pinière tout près de moi, là, laquelle est intervenue à maintes reprises concernant l'autoroute 30. Ceux de sa région sauront que la députée de La Pinière, le député de Châteauguay, le député de Vaudreuil sont des gens qui se sont impliqués énormément dans la construction, dans le vouloir de construire l'autoroute 30. Ce projet de loi là va permettre une telle construction puisqu'il va faire en sorte que le privé pourra investir dans ce genre d'autoroutes là. Aussi, on pensait à l'autoroute 25, l'autoroute 25 qui, sans nul doute, pourra être rénovée de telle sorte qu'elle soit vraiment utile, et ça, en vertu d'un partenariat public-privé.

Donc, M. le Président, nous avons étudié en commission parlementaire, ça a bien été. On a même entendu, on s'est permis d'entendre la Commission d'accès à l'information qui nous avait informés, on peut dire à la dernière minute — en fin de compte, nous mettais en garde — de la possibilité de la divulgation de renseignements personnels dans le cas, par exemple, où la compagnie, le partenaire privé, ferait en sorte de prendre les numéros de licence et pourrait en fin de compte dévoiler les noms, les adresses et les numéros de téléphone de l'utilisateur.

M. le Président, on a apporté des amendements en commission parlementaire de concert avec le ministre des Transports. Naturellement, dans le cas qui nous occupe, il est assez difficile de ne pas prendre le nom, l'adresse et peut-être le numéro de téléphone de

l'utilisateur de l'autoroute. Puis, comme je le disais en commission parlementaire, lorsque j'étais en affaires, si je n'avais pas pris le nom du client, ni son adresse, ni son numéro de téléphone, j'aurais eu quelques difficultés à envoyer son compte. Donc, on a fait notre possible pour que les renseignements personnels qui feront partie d'une certaine banque soient la propriété de la Société de l'assurance automobile du Québec et ne soient pas en fin de compte dévoilés à qui mieux mieux, des renseignements qui pourraient servir à d'autres fins.

● (23 h 20) ●

Donc, M. le Président, c'est un projet d'entente, c'est-à-dire la loi fait en sorte qu'il y aura des ententes et des projets d'entente qui vont concerner non seulement la construction des routes mais aussi la réfection et l'exploitation de ces routes-là. Donc, je pense que, dans l'ère budgétaire que l'on vit présentement, c'est une façon incontournable que nous avons d'apprendre à construire des routes avec la collaboration de l'entreprise privée. On l'a vu, ça se fait en Ontario. Je pense que c'est la 407 — je ne suis pas sûr du bon numéro, oui, 407, qui se fait en Ontario — on voit ça aussi régulièrement en Europe. Puis je pense que ça va être une nouvelle façon de procéder. Ça va être une nouvelle façon de faire qui va être reconnue de façon standard, je crois, à travers le monde. Donc, M. le Président, c'est en gros ce qu'on a vu en commission parlementaire.

On a insisté sur une autre chose, je pense, qui a été bien comprise aussi du ministre, c'est-à-dire que, lorsque l'on prend un partenariat public-privé concernant une route de ce genre-là, on doit être conscient que le client, c'est-à-dire que l'automobiliste se doit absolument d'avoir le choix de prendre une route alternative. Donc, de toute évidence, il y aura des postes de péage installés sur ces routes-là.

Normalement, l'entreprise privée investit pour avoir un certain rendement sur son argent, donc il y aura un choix d'une route avec un poste de péage, en espérant que la norme fasse en sorte que le prix soit le plus juste possible; d'ailleurs, si le prix est trop élevé, naturellement la route ne sera pas empruntée par les automobilistes. Mais à côté on doit absolument, absolument, M. le Président, avoir une route alternative, ce qui permettra à l'automobiliste d'avoir un autre choix, un choix qui sera, entre guillemets, là, gratuit et qu'il pourra emprunter sans déboursier à un poste de péage. À partir de ces données-là, qui sont très simples, le gouvernement du Québec et tous les gouvernements qui vont suivre auront l'opportunité d'y aller dans un partenariat avec le privé pour la construction de routes.

Je vois à côté de moi, ici, M. le Président... D'ailleurs, j'ai des gens de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Le ministre se souviendra que je lui ai posé une question il y a quelques semaines, d'ailleurs le ministre délégué aux Transports aussi s'en souviendra, lorsque j'ai posé une question sur l'autoroute du parc des Laurentides. Et je profite de l'occasion, puisque je vois les deux ministres présents ici, côte à côte, pour leur suggérer possiblement d'étudier un partenariat qui pourrait peut-être permettre à nos députés du Saguenay—Lac-Saint-Jean de profiter d'une autoroute, une route à poste de péage, qui aura à côté la route alternative, qui pourrait permettre à ces gens-là du Saguenay—Lac-Saint-Jean...

On sait que c'est une grande région, au-delà de 300 000 habitants, la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. On sait aussi que c'est une région qui, lorsqu'il y a une tempête ou un accident grave sur l'autoroute du parc des Laurentides, la route est bloquée; puis, lorsque la route est bloquée, c'est plus qu'une route qui est bloquée, c'est une région complète qui est bloquée. D'ailleurs, les députés de la région me font signe que oui, oui, c'est une évidence. J'ai eu des appels, à la suite de cette question-là, que j'ai posée il y a deux semaines au ministre des Transports, que des gens d'Accès Bleuets, des gens de la municipalité de Chicoutimi, des citoyens de Chicoutimi... Même, j'ai été invité, M. le Président, à aller discuter avec des citoyens là-bas, qui ont soulevé, certains ont soulevé le fait que possiblement on pourrait étudier, dans une certaine mesure, la construction d'une route avec un partenaire privé, avec un, deux ou plusieurs partenaires privés. Je pense que ça vaudrait la peine de se pencher là-dessus puis voir si un projet de route privée menant à la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean serait une solution réaliste au problème que vit présentement la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean.

M. le Président, je veux ajouter aussi, le député de Papineau, par exemple, qui me dit tous les jours: M. le député de Shefford — pour utiliser un mot parlementaire, parce qu'on ne peut pas utiliser notre nom — il faut que tu me parles de l'autoroute 50, l'autoroute 50, c'est nécessaire au développement de la région de l'Outaouais. Donc, un autre cas où on peut étudier si un partenariat avec le privé serait utile pour la construction d'une route dans l'Outaouais. C'est une route qui est attendue de bien des gens. Moi, j'ai été élu il y a presque sept ans, et à ce moment-là le député de Papineau me parlait de l'autoroute 50. Et je suis convaincu qu'il en a parlé au ministre des Transports, de l'autoroute 50. Donc, c'est une autre situation où on pourrait étudier l'opportunité de créer ce partenariat-là, faire en sorte que les gens de l'Outaouais soient desservis.

M. le Président, la députée de Beauce-Sud, lorsqu'on a parlé aussi du projet de loi n° 164, m'a souligné qu'il y avait eu une promesse pour les gens de la Beauce lors de l'élection partielle en 1997. Mais là, c'est un peu différent, parce que le premier ministre s'était engagé à construire cette route. D'ailleurs, le ministre délégué aux Transports était dans cette région-là la semaine dernière, jeudi dernier comme il dit. Puis, ce que les gens de la région veulent, eux, puis il faut le souligner ici, ce n'est pas une autoroute à péage, parce que le premier ministre s'y était engagé en 1997, en avril 1997, à terminer l'autoroute qui mène vers la Beauce... Excusez, j'ai eu l'occasion d'utiliser mes cordes vocales un peu ces derniers jours.

Donc, M. le Président, dans ce cas-là, l'autoroute de la Beauce, je pense aussi que c'est une priorité, ça devrait être une priorité pour le gouvernement dans ses projets. Puis, dans ce cas-là, le message qu'on a des gens de la Beauce, et probablement que le ministre délégué l'a eu la semaine dernière... eux, ils ont eu une promesse formelle de la part du premier ministre du Québec de la construction d'une route qui pourrait donc terminer l'autoroute... le chiffre, le bon chiffre, M. le ministre délégué, de la Beauce?

Une voix: 173.

M. Brodeur: 73.

Une voix: Non, 173.

M. Brodeur: La 173. Donc, ces gens-là attendent ça avec impatience. M. le Président, puis je me souviens — probablement que les députés d'en face aussi ont fait du porte-à-porte dans cette élection partielle là, en 1997 — je me souviens très bien, puis je le répète encore, puis pour le ministre des Transports, parce qu'à ce moment-là il n'était pas ministre des Transports, mais juste pour lui rappeler qu'en Beauce on avait promis, dans la campagne électorale, le premier ministre s'était rendu lui-même, je pense que c'était un M. Bourque qui était le candidat péquiste, on me reprendra...

Une voix: Busque.

M. Brodeur: Busque? M. Busque. Donc, on avait promis, à cette époque-là, que cette route-là serait complétée aux frais du gouvernement du Québec. À ce moment-là, dans des cas semblables, M. le Président, nous ne voudrions pas, de ce côté-ci, que l'adoption du projet de loi n° 164 soit un prétexte à dire: Bien là, si on trouve un partenaire privé, on va vous construire ça dans tel endroit; puis, à l'autre endroit, pour, en fin de compte, esquiver le sujet, bien là, si on trouve un partenaire privé, on vous construira ça.

M. le Président, il faut savoir naturellement que, lorsqu'on demande à un partenaire privé d'investir, à un ou plusieurs partenaires privés d'investir dans des routes, il faut que ça soit rentable. Le ministre nous parle souvent de masse critique, donc il faut qu'il y ait le nombre de voitures adéquat pour que cette entreprise-là, parce qu'il faut dire que c'est une entreprise aussi, il faut qu'elle soit rentable.

Donc, dans le cas de l'autoroute de la Beauce, M. le Président, je pense qu'on s'attend, de ce côté-ci, à ce que le gouvernement du Québec, le gouvernement du Parti québécois remplisse l'engagement électoral ferme qu'il a pris en 1997 et continue l'autoroute en direction de la Beauce. Donc, c'est une autre situation où on pourrait utiliser, là, le projet de loi n° 164.

Là, M. le Président, de fil en aiguille, comme je vous le rappelais tantôt, ce projet de loi là a eu une bonne écoute auprès du parti de l'opposition. Et je me souviens, lorsque notre chef, le député de Sherbrooke, m'a attribué le dossier des transports il y a quelques semaines, je me souviens, à la sortie de son bureau, il m'a mis la main sur l'épaule puis il m'a dit: Bernard, le partenariat public-privé, là, nous, au Parti libéral, on y tient. Coïncidence. Coïncidence. Tiens, nous l'avons sur la table.

• (23 h 30) •

M. le Président, je disais aussi au député de Joliette.... Puis c'est drôle, en 1994, à ma deuxième élection, après la partielle de février, à l'élection générale du 12 septembre 1994, je me souviens, j'avais évoqué l'idée dans le comté de Shefford de construire des routes en partenariat, entre le public puis le privé, puis le candidat péquiste m'a dit que ça n'avait pas de

bon sens, cette affaire-là. ça n'avait pas d'allure, il n'y a personne qui va embarquer là-dedans. Je me souviens, ça a fait la une, on s'est chicané dans les journaux pendant deux, trois jours: même le préfet de la MRC, il était contre ça aussi, mais c'était le beau-père du candidat, par exemple. Mais je me souviens que ça a fait un tollé pendant quelques jours: partenariat public-privé. voyons donc, ça n'a pas de bon sens, cette affaire-là. Aujourd'hui, M. le Président, j'invite le ministre des Transports, peut-être, à donner un coup de fil à son candidat en 1994 dans Shefford pour lui souligner qu'il y a une entente entre les deux parties, puis, oui, on est arrivé à un projet de loi qui fait en sorte que le partenariat public-privé, maintenant, est possible au Québec.

On a entendu parler de toutes sortes de choses. Je pense au député de Saguenay, M. le Président. Quand je suis allé faire ma tournée l'été passé au Saguenay—Lac-Saint-Jean, les gens du Saguenay n'étaient pas de bonne humeur. Eux autres, ils n'avaient pas de route. Il n'y avait pas d'autoroute pour aller au Saguenay—Lac-Saint-Jean. Mais le ministre, il venait de promettre, il venait de parler d'un pont à partir de Tadoussac pour enjamber le Saguenay. Tiens! on pourrait peut-être demander au député de Saguenay de s'adresser au ministre des Transports, probablement qu'il attend la demande. Je le sens, là, qu'il attend la demande pour un pont, pour un pont qui pourrait peut-être être fait en partenariat entre le privé et le public.

Donc, M. le Président, on se retrouve devant un projet de loi qui va être très utile, très utile pour le Québec, pour le gouvernement actuel et pour le gouvernement libéral qui va suivre afin de permettre de compléter un réseau routier qui a besoin d'entretien. Il faut le dire, le réseau routier au Québec date. La plupart, si on parle des ponts, par exemple, puis des routes, ça a été construit en gros dans les années soixante. Puis on sait que ça a besoin de rénovations, de toute évidence. On sait que le ministère des Transports, ça a un gros budget. Il y a juste le budget discrétionnaire du ministre qui a rétréci dernièrement. Mais je pense qu'on a besoin d'investir dans nos routes, et puis le projet de loi qu'on a devant les yeux va nous permettre de réaliser des choses qu'on devait remettre à plus tard.

Donc, M. le Président, pour revenir à l'autoroute du parc, puisque je vois encore le ministre délégué aux Transports nous dire que: Bon! ça va se faire sur 10 ans ou sur 20 ans, les gens du Saguenay—Lac-Saint-Jean, ils ne sont pas satisfaits de cette réponse-là. Donc, ils pourraient en profiter peut-être pour demain se mettre sur le téléphone puis appeler les entreprises qui seraient peut-être intéressées à investir pour que le Saguenay—Lac-Saint-Jean ait une infrastructure qui permette de développer leur région. Parce que c'est la seule région du Québec où on voit non pas seulement les jeunes partir de la région, mais les parents aussi s'en vont. Donc, c'est une région qui est en perte de population. Puis je pense que l'autoroute est une des raisons pourquoi les gens s'en vont de là.

Demandez à une entreprise de s'établir au Saguenay—Lac-Saint-Jean. Si elle n'est pas sûre de faire ses livraisons, si elle n'est pas sûre de sortir ses produits de la région, je pense que ça devient un handicap majeur pour quelque région que ce soit puis, en l'occurrence,

dans ce cas-là, pour la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean.

Je me souviens que le ministre m'avait accusé de vouloir aider André Harvey dans Chicoutimi. M. le Président, je pense que ce qu'on propose au gouvernement, c'est des choses qui lui sont proposées depuis plusieurs années. Je me souviens même, ici, quand j'ai fait quelques mois sur les banquettes de l'autre côté, d'un député de Lac-Saint-Jean et les autres députés péquistes de la région demandant que cette route-là soit construite. Aujourd'hui, ce que j'entends de la part des gens de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, c'est qu'il semble que leurs députés sont un petit peu fantômes dans le Lac-Saint-Jean, ils n'entendent plus parler de la route. Peut-être qu'ils en ont parlé, mais qu'ils ont eu des réponses qui étaient plutôt négatives.

Donc, on a l'occasion, avec un projet de loi semblable, de remettre les plans sur la table, de peut-être intéresser une, deux, trois entreprises privées pour faire en sorte que ces gens-là aient droit aux mêmes services au Saguenay—Lac-Saint-Jean qu'on a le droit dans la région de Montréal, dans la région de Joliette ou dans la région de Granby.

Donc, M. le Président, à partir de la possibilité qui nous est offerte par ce projet de loi là, moi, le message que je lance au gouvernement du Québec, c'est d'aller de l'avant le plus rapidement possible — on sait que sur la 25, je crois que ça s'en vient, peut-être sur la 30 — et puis peut-être étudier l'opportunité de régler le problème du Saguenay—Lac-Saint-Jean, de régler le problème de l'Outaouais puis de régler un tas de problèmes. Parce qu'on sait que, tous les jours, ce qu'on entend parler dans les bureaux de comté, puis je l'entends chez moi aussi, c'est de l'état des routes et puis de la facilité de se déplacer pour aller au travail ou de livrer des marchandises.

Donc, dans ce cas-là, ce que je peux vous dire, c'est qu'on a voté avec plaisir sur un projet de loi semblable en espérant qu'il puisse permettre aux entreprises québécoises et aux citoyens québécois de se déplacer adéquatement sur les routes, et tout ça, dans l'intérêt non seulement du Québec, mais de toutes les régions du Québec. Je vous remercie, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, je vous remercie, M. le député de Shefford. M. le ministre, quelques minutes.

M. Guy Chevette

M. Chevette: En réplique à cet exposé de 18 minutes pour vous dire que je voudrais faire le résumé de ce que le député de Shefford a voulu dire, voulait dire. Il voulait dire que c'est un excellent projet de loi, que la formation libérale l'appuyait, qu'il espérait que le gouvernement libéral fédéral qui a promis 3 522 000 000 \$ tiendrait parole, qu'on pourrait faire le maximum de routes au Québec dans une forme de partenariat public et privé. Voilà en substance ce qu'il a dit, et je voudrais le remercier. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, je vous remercie, M. le ministre. Une autre intervenante, Mme la députée de La Pinière. Mme la députée.

Mme Fatima Houda-Pepin

Mme Houda-Pepin: Merci beaucoup, M. le Président. Je vais aussi dire au ministre dans quels termes l'opposition officielle s'exprime par rapport à ce projet de loi et lui rappeler que, lors de la dernière campagne électorale, en novembre 1998, l'équipe de Jean Charest avait proposé un plan pour les municipalités autonomes. J'ai eu alors le privilège de présenter ce volet de notre programme aux élus et aux décideurs locaux de la Montérégie. Je l'ai également présenté aux médias régionaux. Dans ce volet municipal de notre programme électoral, le chef du Parti libéral du Québec et son équipe ont avancé un certain nombre d'idées novatrices pour permettre aux municipalités d'être administrées de façon autonome et efficace.

Au nombre de ces idées novatrices, l'équipe de Jean Charest avait proposé la mise en oeuvre de partenariat public-privé-travailleurs pour les grands travaux et les infrastructures routières. Sur le coup, nos amis du Parti québécois avaient renvoyé cette idée du revers de la main; aujourd'hui, on lui découvre des vertus, puisque, une fois au pouvoir, le gouvernement du Parti québécois se l'est appropriée, et il est en train de la mettre en oeuvre dans le projet de loi n° 164 qui est devant nous pour étude.

Il faut dire, M. le Président, que cette pratique de partenariat public-privé n'est pas nouvelle. Elle a fait ses preuves en Europe, elle a fait ses preuves aux États-Unis et ailleurs au Canada. On n'a rien qu'à penser à l'autoroute 407, en Ontario. Alors, vous comprendrez que je sois en faveur de ce projet de loi, car il s'inscrit dans la lignée de ce que nous avons nous-mêmes proposé.

L'autre raison qui m'amène à voter en faveur de ce projet de loi, c'est le fait qu'il porte sur les infrastructures de transport. Or, le dossier du transport est un dossier majeur pour le comté de La Pinière, pour la Rive-Sud de Montréal et pour l'ensemble de la Montérégie. C'est un dossier que je suis de très près depuis mon élection, en 1994. D'ailleurs, je ne manque jamais pratiquement l'étude des crédits du ministère des Transports. Je travaille aussi avec les partenaires sur le terrain, parce que ce dossier-là fait consensus parmi les élus et parmi les décideurs locaux et régionaux.

La Montérégie est une région charnière qui relie la grande région de Montréal et les États-Unis, avec lesquels d'ailleurs nous avons des relations et des échanges commerciaux assez intenses. Donc, le transport est un axe de développement majeur pour notre région. La formule de partenariat public-privé est certainement une solution qui pourrait accélérer la réalisation d'un certain nombre de projets majeurs, dont certains dorment d'ailleurs dans les cartons du ministère des Transports, et cela, au grand bénéfice des citoyens et des contribuables québécois.

● (23 h 40) ●

L'un des problèmes majeurs auxquels sont confrontés les citoyens de mon comté et ceux de la Rive-Sud de Montréal est la congestion des liens interrives. Le pont Champlain en particulier est considéré comme le plus achalandé au Canada. Cet axe de transport a été priorisé depuis de nombreuses années, mais la réalisation d'un système de transport en commun

rapide et moderne s'est fait attendre, aggravant du même coup la crise du trafic des personnes et des marchandises.

La problématique du transport sur la Rive-Sud de Montréal est largement documentée, et le diagnostic est fait depuis longtemps, tout comme les consensus au niveau des décideurs de notre région. D'ailleurs, la Chambre de commerce de la Rive-Sud de Montréal a fait un forum spécialement sur la décongestion de la Rive-Sud. M. le Président, les citoyens de mon comté se heurtent quotidiennement aux interminables bouchons qui refoulent le trafic parfois jusque dans les zones résidentielles. Pour ceux qui sont familiers avec notre géographie locale, cela signifie une heure ou plus d'attente à l'entrée et à la sortie du pont Champlain.

Afin de décongestionner les liens interrives, il devenait évident que la solution passait par l'amélioration du transport en commun, d'autant plus que la MRC de Champlain, où se trouve le comté de La Pinière, est la MRC la plus peuplée de la Montérégie, et c'est également là où la démographie enregistre l'une des plus fortes croissances au Québec, et ce, pour les 25 prochaines années. Donc, le problème du transport ne fera que s'aggraver si on n'entreprind pas dès maintenant les grands travaux d'infrastructures routières sur la Rive-Sud de Montréal.

Le projet de système léger sur rail, le SLR, est une solution très intéressante, et je me suis réjouie d'ailleurs de voir que ce projet a été priorisé dans le plan de gestion des déplacements du Grand Montréal. Cependant, ce n'est pas la première fois que ce genre de projet soit avancé sans qu'il soit pour autant réalisé, principalement pour une question de montage financier. Or, cette fois-ci, le partenariat public-privé est une avenue très sérieuse qu'il faudrait concrétiser. Nous savons qu'il y a des entreprises au Québec qui sont intéressées à ce projet. D'ailleurs, le partenariat public-privé pourrait s'avérer un levier très intéressant pour développer et consolider l'expertise québécoise dans le domaine des technologies liées au transport. Nous savons aussi que le gouvernement fédéral a retenu le projet du SLR parmi les projets à considérer dans un partenariat avec le Québec. Il reste maintenant à assurer le montage financier afin de réaliser ce projet dans les délais prescrits.

Il va sans dire, M. le Président, qu'il faut partir des besoins des citoyens et non pas des intérêts des particuliers lorsqu'on parle du partenariat public-privé. Il va sans dire que la position de l'aile parlementaire libérale en faveur du partenariat public-privé est conditionnelle à ce qu'il y ait une voie d'accès gratuite afin de permettre aux usagers du transport de choisir une voie non payante et donc d'avoir une solution de rechange. Il faut également s'assurer, dans le cadre du partenariat public-privé, que le processus d'attribution des contrats des grands travaux d'infrastructures soit équitable et transparent de façon à ne favoriser aucune entreprise au détriment des autres.

En terminant, M. le Président, je voudrais apporter mon appui au projet de loi n° 164, car, en tenant compte des conditions que je viens d'énumérer, à savoir la transparence en matière d'attribution des contrats, l'accessibilité aux citoyens en ce qui a trait à une voie d'accès gratuite parallèlement à une voie qui

serait construite dans le cadre du partenariat public-privé et qui, elle, serait payante et aussi compte tenu de la condition de l'efficacité de ces moyens de transport, je voterai volontiers en faveur du projet de loi n° 164. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, je vous remercie. Mme la députée de La Pinière. Maintenant, M. le député de Verdun prendra la parole. M. le député.

M. Gautrin: M. le Président, avant de commencer mon intervention, je voudrais utiliser l'article 100 et proposer l'ajournement du débat.

Une voix: Adopté, M. le Président, compte tenu de l'heure.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, cette motion est adoptée. Nous allons donc ajourner nos travaux à demain matin, 10 heures.

(Fin de la séance à 23 h 46)

