



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de l'Assemblée

Le jeudi 14 juin 2001 — Vol. 37 N° 38

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

QUÉBEC

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

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Débats de l'Assemblée nationale

Le jeudi 14 juin 2001

Table des matières

Présence du ministre des Affaires municipales de l'Alberta. M. Guy Bouthillier	2295
Présence de M. l'abbé Jean Lafrance et de jeunes de la maison Au pied de la pente douce, de Québec	2295
Déclaration du président concernant la sécurité à l'Assemblée nationale	2295
Affaires courantes	2295
Présentation de projets de loi	2295
Projet de loi n° 38 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière concernant la conduite d'un véhicule sous l'effet de l'alcool	2295
M. Guy Chevette	2295
Mise aux voix	2296
Dépôt de documents	2296
Rapport annuel de la Société de financement agricole	2296
Rapport annuel de la Commission de l'équité salariale	2296
Rapport des activités de la Délégation de l'Assemblée nationale pour les relations avec l'Europe	2296
Dépôt de pétitions	2296
Appuyer les revendications de Mme Lucie Vallière, du centre local d'emploi de Brossard	2296
Interventions portant sur un fait personnel	
Article paru dans <i>Le Devoir</i> du 14 juin 2001 concernant les événements survenus à l'Assemblée nationale le 8 juin 2001	2297
M. Pierre Paradis	2297
Interventions portant sur une violation de droit ou de privilège	
Événements survenus lors des travaux de la commission des transports et de l'environnement le mercredi 13 juin 2001	2297
Questions et réponses orales	2297
Listes d'attente pour des services de réadaptation en déficience intellectuelle ou physique	
M. Jean J. Charest	2297
M. Bernard Landry	2298
M. Jean J. Charest	2298
M. Bernard Landry	2298
M. Jean J. Charest	2299
M. Bernard Landry	2299
M. Jean J. Charest	2299
Mme Agnès Maltais	2299
M. Jean J. Charest	2299
Mme Agnès Maltais	2300
Document déposé	2300
Effets des fusions municipales sur les taxes des municipalités de la région de Montréal	
M. François Ouimet	2300
Mme Louise Harel	2301
M. François Ouimet	2301
Mme Louise Harel	2301
M. François Ouimet	2301
Mme Louise Harel	2301

Table des matières (suite)

Politique énergétique du gouvernement	
M. Claude Béchar	2302
M. Jacques Brassard	2302
M. Claude Béchar	2302
M. Jacques Brassard	2302
M. Claude Béchar	2302
M. Jacques Brassard	2303
Demande d'un avis de la CAI sur la gestion des banques de données du système GIREs par l'entreprise privée	
Mme Fatima Houa-Pepin	2303
M. Sylvain Simard	2303
Mme Fatima Houa-Pepin	2303
M. Sylvain Simard	2303
Assassinat du jeune Alexandre Livernoche peu après la libération conditionnelle de Mario Bastien	
M. Jacques Dupuis	2304
M. Serge Ménard	2304
M. Jacques Dupuis	2304
M. Serge Ménard	2304
Négociations avec les enseignants dans les communautés crie et inuite	
M. Geoffrey Kelley	2304
M. Sylvain Simard	2305
Avis touchant les travaux des commissions	2305
Affaires du jour	2306
Projet de loi n° 196 — Loi concernant l'Agence universitaire de la Francophonie	
Adoption du principe	2306
Mme Louise Beaudoin	2306
Mme Margaret F. Delisle	2307
Mme Fatima Houa-Pepin	2309
M. Jean-Claude Gobé	2312
Mise aux voix	2315
Renvoi à la commission des institutions	2315
Projet de loi n° 5 — Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'énergie	
Prise en considération du rapport de la commission qui en a fait l'étude détaillée	2315
M. Claude Béchar	2315
Mme Fatima Houa-Pepin	2319
Mise aux voix du rapport	2321
Projet de loi n° 166 — Loi modifiant la Loi sur la protection de la jeunesse	
Prise en considération du rapport de la commission qui en a fait l'étude détaillée	2321
M. Geoffrey Kelley	2321
M. Thomas J. Mulcair	2324
Mme Agnès Maltais	2324
Mme Fatima Houa-Pepin	2325
Mme Agnès Maltais	2326
Mise aux voix du rapport	2327
Projet de loi n° 21 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière	
Prise en considération du rapport de la commission qui en a fait l'étude détaillée	2327
M. Bernard Brodeur	2327
Mme Fatima Houa-Pepin	2331
Mise aux voix du rapport	2333

Table des matières (suite)

Projet de loi n° 32 — Loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds	
Prise en considération du rapport de la commission qui en a fait l'étude détaillée	2333
M. Bernard Brodeur	2333
M. Guy Chevette	2339
M. Jean-Claude Gobé	2340
Mise aux voix du rapport	2342
Projet de loi n° 24 — Loi sur les sociétés de transport en commun	
Adoption du principe	2342
M. Guy Chevette	2342
M. Jean-Claude Gobé	2344
Mme Fatima Houada-Pepin	2355
M. David Payne	2358
M. Jean-Sébastien Lamoureux	2358
M. Cosmo Maciocia	2361
M. David Whissell	2363
M. Claude Béchar	2365
Motion d'ajournement du débat	2368
M. Jean-Marc Fournier	2369
Mme Denise Carrier-Perreault	2370
M. Jean-Claude Gobé	2371
M. Jean-Marc Fournier (réplique)	2372
Mise aux voix	2374
Reprise du débat sur l'adoption du principe	2374
M. Jean-Marc Fournier	2374
Ajournement	2376

Le jeudi 14 juin 2001

(Dix heures neuf minutes)

Le Président: Bien. À l'ordre. Mmes, MM. les députés!

Nous allons d'abord nous recueillir un moment.
Bien. Veuillez vous asseoir.

**Présence du ministre des Affaires
municipales de l'Alberta, M. Guy Bouthillier**

Alors, j'ai le plaisir de souligner la présence dans nos tribunes du ministre des Affaires municipales de l'Alberta, M. Guy Bouthillier.

M. le leader... M. le chef de l'opposition officielle.

**Présence de M. l'abbé Jean Lafrance et
de jeunes de la maison Au pied
de la pente douce, de Québec**

M. Charest: Merci beaucoup. J'aimerais, avec votre consentement et le consentement des collègues, saluer la présence également d'un groupe qui est à l'Assemblée nationale aujourd'hui, c'est l'abbé Jean Lafrance, accompagné de jeunes de la maison Au pied de la pente douce, de Québec, ici, qui est une maison pour jeunes, et qui nous visitent. Alors, bienvenue. M. le Président, merci.

**Déclaration du président concernant
la sécurité à l'Assemblée nationale**

Le Président: Bien. Maintenant, avant d'aborder les affaires courantes, plusieurs membres de cette Assemblée m'ont demandé de clarifier la situation du sergent d'armes en devoir sur le parquet de l'Assemblée, se disant inquiets du possible changement d'approche à ce propos.

J'ai indiqué publiquement hier, et je le redis une nouvelle fois devant l'Assemblée ce matin, l'officier de police qui agit à titre de sergent d'armes sur notre parquet n'est pas armé. Ne l'était pas hier et, contrairement à ce que certains ont dit ou écrit malgré mes clarifications, il ne le sera pas dans l'avenir, et cela, dans le respect de notre tradition. Je n'ai d'ailleurs pas décidé qu'il en serait autrement.

Quant à savoir si le sergent d'armes en titre qui était en devoir avec nous mardi était armé, la réponse, c'est oui, et l'explication est simple. Il s'agissait de la première fois que celui-ci était formellement en devoir dans le salon bleu, et la question de port d'arme n'avait pas été abordée clairement avec lui avant son entrée en fonction dans notre enceinte.

Pour ce qui est du fait que notre sergent d'armes en titre et ses adjoints sont les officiers de notre police d'État, il s'agit, comme je l'ai indiqué mardi, d'une situation qui existe depuis une quinzaine d'années et qui a été formalisée par un protocole d'entente entre l'Assemblée nationale et le ministère de la Sécurité

publique signé le 6 juillet 1994. Ce protocole est clair quant à la ligne d'autorité. Ce n'est pas le ministère de la Sécurité publique ou le directeur général de la Sûreté du Québec qui supervise et commande ces policiers, mais le président de l'Assemblée nationale qui, en vertu de la loi, est l'unique responsable de la sécurité des personnes et des biens à l'hôtel du Parlement.

À ce propos, j'ai néanmoins donné l'assurance, hier, aux trois chefs de partis représentés à l'Assemblée ainsi qu'aux membres du Bureau que je procéderai à une réévaluation du protocole afin d'assurer tout le monde quant à l'indépendance du Parlement par rapport au gouvernement. Je verrai aussi s'il y a lieu d'apporter des modifications opérationnelles en respectant, malgré tout, les exigences de sécurité essentielles qui doivent prévaloir en nos lieux.

Cependant, une chose doit être claire. Les conditions entourant la sécurité dans notre enceinte ne sont pas différentes aujourd'hui qu'avant l'incident de vendredi soir dernier. Il est donc incorrect de laisser croire au public qu'il en serait autrement parce que tout à coup les officiers de police qui sont avec nous depuis des années se retrouvent à agir sur le parquet de l'Assemblée à titre de sergent d'armes, responsabilité qu'ils ont formellement depuis une quinzaine d'années déjà, comme je l'ai indiqué.

Incidentement, comme je l'ai dit d'ailleurs aux membres de la tribune parlementaire, hier, la procédure d'expulsion d'un membre n'est pas modifiée. Et il n'y a d'ailleurs pas lieu qu'elle le soit. Quant à l'autorité ultime de la présidence de l'Assemblée au Parlement, j'ai déjà dit clairement ce qu'il en était hier et mardi.

Affaires courantes

Maintenant, nous allons aborder les affaires courantes.

● (10 h 10) ●

Il n'y a pas de déclarations ministérielles.

Présentation de projets de loi

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

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

Projet de loi n° 38

Le Président: Bien. À l'article c du feuillet. M. le ministre des Transports présente le projet de loi n° 38. Loi modifiant le Code de la sécurité routière concernant la conduite d'un véhicule sous l'effet de l'alcool. M. le ministre.

M. Guy Chevette

M. Chevette: Merci, M. le Président. Ce projet de loi propose différentes mesures concernant la

conduite d'un véhicule routier sous l'effet de l'alcool. Ainsi, il entend... il étend, dis-je, aux conducteurs de véhicules lourds, de véhicules d'urgence et de taxis la règle interdisant à une personne la conduite d'un véhicule s'il y a présence d'alcool dans son organisme. Il porte de 15 à 30 jours dans le cas d'une première suspension et de 15 à 90 jours dans le cas de suspensions subséquentes la durée de la suspension immédiate du permis de conduire que doit prononcer un agent de la paix, notamment à l'égard du titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur, d'un permis probatoire ou du conducteur d'un véhicule lourd, d'un véhicule d'urgence ou d'un taxi lorsqu'il y a présence d'alcool dans son organisme et à l'égard de tout autre conducteur ayant une alcoolémie supérieure à 80 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang.

Ce projet de loi prévoit dans le cas d'une suspension de 90 jours la possibilité de demander la révision de cette décision à la Société de l'assurance automobile du Québec ainsi que le droit de contester celle-ci auprès du Tribunal administratif du Québec.

De plus, ce projet de loi révisé, dans les cas d'infractions criminelles relatives à la conduite en état d'ébriété, les règles concernant l'obtention d'un permis restreint autorisant la conduite d'un véhicule routier muni d'un antidémarrageur éthymométrique.

Par ailleurs, ce projet de loi étend, en cas d'une première révocation d'un permis, l'obligation pour une personne de se soumettre à une évaluation sommaire visant à vérifier si son rapport à l'alcool compromet la conduite sécuritaire d'un véhicule routier, et, en cas d'échec, la personne devra se soumettre à un processus complet d'évaluation.

En outre, ce projet de loi porte de cinq à 10 ans la période de référence pour établir la récidive. La période de sanctions imposées par le Code de la sécurité routière après une condamnation pour infraction au Code criminel est fixée à un an pour une première infraction, à trois ans pour une deuxième infraction et à cinq ans pour toute infraction subséquente.

Enfin, ce projet de loi propose que la délivrance du nouveau permis qui pourra être faite au terme du processus d'évaluation soit conditionnelle à ce que le véhicule soit muni d'un antidémarrageur, et ce, pour une période pouvant varier d'un à trois ans.

Mise aux voix

Le Président: Bien. Est-ce que l'Assemblée accepte d'être saisie du projet de loi? Adopté.

Maintenant, au dépôt de documents... M. le leader de l'opposition officielle.

M. Paradis: Au niveau des dépôts de projets de loi, est-ce que je peux à ce moment-ci m'informer auprès du leader du gouvernement s'il est de son intention de déposer avant la fin de la présente session une législation qui modifierait la Loi sur les recours collectifs?

Le Président: M. le leader du gouvernement.

M. Brassard: Non, M. le Président.

Dépôt de documents

Le Président: Bien. Maintenant, au dépôt de documents.

D'abord, M. le ministre d'État au Travail, à l'Emploi et à la Solidarité sociale. Il n'est pas là pour le moment. Alors, M. le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation.

Rapport annuel de la Société de financement agricole

M. Arseneau: Oui, M. le Président, je dépose le rapport annuel 2000-2001 de la Société de financement agricole.

Le Président: Bien. Alors, ce document est déposé. Je vais donc maintenant redonner la parole au ministre d'État au Travail, à l'Emploi et à la Solidarité sociale.

Rapport annuel de la Commission de l'équité salariale

M. Rochon: M. le Président, je dépose le rapport annuel 2000 de la Commission de l'équité salariale.

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

Au dépôt de rapports de missions, M. le député de Gaspé et vice-président de la Délégation de l'Assemblée nationale pour les relations avec l'Europe.

Rapport des activités de la Délégation de l'Assemblée nationale pour les relations avec l'Europe

M. Lelièvre: M. le Président, je dépose le rapport des activités de la Délégation de l'Assemblée nationale pour les relations avec l'Europe pour l'année 2000-2001.

Le Président: Bien. Ce document est déposé.

Il n'y a pas de dépôt de rapports de commissions.

Dépôt de pétitions

Au dépôt de pétitions, M. le député de Robert-Baldwin.

Appuyer les revendications de Mme Lucie Vallière, du centre local d'emploi de Brossard

M. Marsan: Merci, M. le Président. Je sollicite le consentement de cette Assemblée pour déposer une pétition non conforme de 474 employés occasionnels du gouvernement, dont plusieurs représentants se sont déplacés et sont avec nous aujourd'hui.

Est-ce que je peux avoir l'autorisation?

Le Président: Il y a consentement, M. le député.

M. Marsan: Alors, je dépose l'extrait d'une pétition adressée à l'Assemblée nationale par 474 pétitionnaires, employés occasionnels et réguliers de la fonction publique du gouvernement du Québec.

«Les faits invoqués sont les suivants:

«Dans un effort de solidarité envers nos confrères et consoeurs vivant la même situation que Mme Lucie Vallière du CLE — CLE, ça veut dire centre local d'emploi — de Brossard:

«Nous, soussignés, demandons de l'appuyer dans ses revendications.»

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

Le Président: Bien. Merci. M. le député de Robert-Baldwin. Cette pétition est déposée.

Interventions portant sur un fait personnel

Article paru dans *Le Devoir* du 14 juin 2001 concernant les événements survenus à l'Assemblée nationale le 8 juin 2001

À la rubrique Interventions portant sur une violation de droit ou de privilège.

J'ai reçu dans les délais prescrits, de M. le député de Brome-Missisquoi et leader de l'opposition officielle, une demande d'intervention sur une question de fait personnel. Cette demande, d'après lui, découle d'un article paru dans *Le Devoir* d'aujourd'hui concernant les événements survenus vendredi soir dernier.

Après examen de la requête, je vais permettre au leader de l'opposition officielle d'intervenir, mais, avant de lui céder la parole, je lui rappelle, comme il le sait, que ses explications doivent être brèves et formulées de façon à ne susciter aucun débat. M. le leader de l'opposition officielle.

M. Pierre Paradis

M. Paradis: Merci. M. le Président. Comme vous l'avez mentionné, je vous ai fait parvenir une question de fait personnel qui découle d'un article paru dans *Le Devoir* de ce matin sous la plume du journaliste François Cardinal, qui stipule, et je lis au texte, M. le Président... Le journaliste laisse entendre que l'oubli du deuxième vice-président de me retirer mon droit de parole n'est qu'une simple irrégularité procédurale.

M. le Président, c'est peut-être le nom du journaliste qui a inspiré ma question de fait personnel. Son père, Jean-Guy Cardinal, fut un des grands parlementaires en cette enceinte. Et, dans le cadre de ses activités en cette enceinte, il s'est toujours comporté en gentilhomme respectueux des institutions démocratiques québécoises.

M. le Président, dans les événements qui sont survenus vendredi dernier, j'ai affirmé à cette Chambre qu'il y avait une responsabilité à partager entre le gouvernement, le deuxième vice-président et le leader de l'opposition officielle. À chaque fois que j'ai été invité, durant plus de 20 ans de vie parlementaire, à retirer des propos qui n'étaient pas parlementaires, M. le Président — et c'est arrivé à quelques reprises, comme c'est arrivé à d'autres collègues en cette Chambre — je

me suis toujours exécuté et j'ai retiré les propos antiparlementaires que j'avais prononcés. À ce moment-ci, M. le Président, je veux vous indiquer très clairement que c'est sans réserve que je retire les propos antiparlementaires que j'ai prononcés.

Ceci étant dit, M. le Président, il y a une malheureuse victime de tous ces événements, c'est la personne qui a perdu sa fonction, le sergent d'armes adjoint. Compte tenu de ses états de service, j'espère qu'il sera traité correctement. Merci. M. le Président.

(Applaudissements)

Interventions portant sur une violation de droit ou de privilège

Événements survenus lors des travaux de la commission des transports et de l'environnement le mercredi 13 juin 2001

Le Président: Bien. Alors, maintenant, j'indique que j'ai reçu également, dans les délais prescrits, une autre demande d'intervention sur une violation de droit ou de privilège, celle-là de la part du député de LaFontaine, découlant d'événements qui se seraient produits lors des travaux de la commission des transports et de l'environnement, hier, mercredi 13 juin, vers 15 heures. Alors, j'indique au député de LaFontaine que je prends sa question en délibéré et je rendrai ma décision dans les meilleurs délais, si possible demain.

Questions et réponses orales

Alors, maintenant, nous allons aborder la période de questions et de réponses orales. Je cède la parole, comme première question principale, au chef de l'opposition officielle.

Listes d'attente pour des services de réadaptation en déficience intellectuelle ou physique

M. Jean J. Charest

M. Charest: Merci. M. le Président. M. le Président, ma question s'adresse particulièrement au premier ministre et ça touche un sujet qu'on a soulevé la semaine dernière mais qu'on n'a pas soulevé pour la première fois, c'est celui... le sujet de la longue liste d'attente, de citoyens québécois sur les listes d'attente, justement dans les centres de réadaptation du Québec, dont se trouve la moitié... la moitié de cette liste d'attente là est composée d'enfants. Et, M. le Président, vous vous rappellerez que, la semaine dernière, on a rappelé au gouvernement que la liste d'attente avait augmenté de 30 % dans l'espace d'un an.

● (10 h 20) ●

Et le premier ministre n'a pas donné des réponses très convaincantes dans nos échanges, malheureusement, sauf que, par la suite, on a appris pourquoi, puisque le premier ministre, dans une rencontre fortuite avec des parents, aurait dit, et je cite un article publié par *La Presse canadienne* qui cite le premier ministre, entre guillemets: «"Je connais mal ces dossiers", a-t-il

admis à un père présent à la manifestation devant le Parlement. J'en ai discuté avec mes collègues et je sais qu'il y a des moyens à consacrer et qu'on est sensibles au message lui-même.» Fin de la citation. M. le Président.

Alors donc, le premier ministre a avoué mal connaître ce dossier. Pourtant, pour mémoire, M. le Président, je veux lui rappeler que nous avons soulevé ces questions-là à l'Assemblée nationale, entre autres, le 10 juin 1999, le 18 juin 1999, le 28 octobre 1999, le 4 novembre 1999, le 21 mars 2000, le 12 avril 2000, le 25 mai 2000, le 15 novembre 2000, le 5 décembre 2000, le 14 décembre 2000, le 31 mai 2001, le 7 juin dernier, le 8 juin dernier, M. le Président. Il est difficile de comprendre la réponse du premier ministre, compte tenu du fait que ça a été soulevé non seulement sur le parquet de l'Assemblée nationale mais également en commission parlementaire à plusieurs reprises, M. le Président.

M. le Président, ça fait une semaine que le premier ministre a fait cette déclaration, environ. Alors, depuis une semaine, maintenant qu'il sait que la liste d'attente s'est allongée de 30 %, que, parmi ces personnes se trouvent, entre autres, des enfants dysphasiques, si on veut, un cas, des cas particuliers, qu'il y a une urgence d'agir, que c'est d'abord et avant tout une question de ressources financières, M. le Président, est-ce que le premier ministre peut nous dire, depuis cette semaine-là, quelle instruction il a donné à son gouvernement pour agir?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Bernard Landry

M. Landry: M. le Président, j'ai toujours cru que c'était une meilleure méthode de gestion de se fier aux ministres qui sont spécialisés dans les dossiers que d'essayer de prétendre que le premier ministre connaît ça à fond et en détail autant qu'eux. Et le chef de l'opposition devrait m'imiter en cela, et, quand il ne connaît pas un dossier, ne pas l'aborder ou avouer qu'il ne connaît pas la question; autrement, ça peut faire des grands dommages.

La ministre, qui connaît parfaitement son dossier, va donner tous les détails. Et figurez-vous que j'ai pas d'instructions à lui donner, elle est assez vaillante pour se mettre au travail sans être obligée d'être stimulée constamment, elle est exemplaire de ce point de vue là.

Et je reviens sur le fait que, quand on connaît pas un dossier, on devrait pas en parler. Le chef de l'opposition a fait mal à l'économie du Québec au cours des jours derniers en laissant entendre une chose radicalement fausse. Il a dit que nos impôts sur les corporations et notre fiscalité des entreprises étaient plus élevés qu'ailleurs. C'est faux. Des études internationales démontrent que la fiscalité des corporations au Québec est une des plus stimulantes d'Occident. Et, par rapport à l'Ontario, les impôts sur les corporations en Ontario, c'est 14 %; puis, au Québec, c'est 8,9; puis en plus, en Ontario, on ne rembourse pas la TVQ.

Alors, ça veut dire que ce que le chef de l'opposition officielle dit, c'est qu'on va exempter les corporations de taxes? Elles sont déjà dans les plus

basses. Puis, si on exempte les corporations de taxes, qui c'est qui va donner de l'argent à la ministre pour s'occuper des enfants handicapés? C'est une illustration que le chef de l'opposition devrait m'imiter: Quand je ne connais pas parfaitement un dossier, j'ai l'humilité de le reconnaître, et ça limite les dommages. Le chef de l'opposition fait le contraire.

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

M. Jean J. Charest

M. Charest: M. le Président, faudrait peut-être vérifier le système de son à l'Assemblée nationale, à un moment donné, parce que j'ai posé une question au sujet d'enfants dysphasiques et on a eu une réponse au sujet de taxes sur les corporations. Alors, peut-être que le système de son fonctionne pas. Parce que les gens qui nous écoutent, les parents de ces enfants-là doivent être bien intrigués par la réponse du premier ministre aujourd'hui.

Je veux revenir à la charge, parce qu'il prétend ne pas connaître le dossier. On l'a soulevé, là, à je sais pas combien de reprises à l'Assemblée nationale. Il siège au cabinet des ministres, le premier ministre, à ce que je sache. Il était le ministre des Finances, il jouait un rôle névralgique dans toutes les décisions qui ont été prises, entre autres pour l'allocation de ressources financières. Il était au gouvernement au moment où ces listes d'attente là se sont allongées. On l'a soulevé je sais pas combien de fois à l'Assemblée nationale puis en commission parlementaire, M. le Président, puis la meilleure réponse qu'il peut me donner aujourd'hui, c'est les taxes sur les corporations? Assumez donc vos responsabilités, répondez à ces enfants-là!

Des voix: Bravo!

Le Président: M. le premier ministre.

M. Bernard Landry

M. Landry: Premièrement, M. le Président, je rappelle que j'ai été rencontrer moi-même ces parents, j'ai parlé avec eux longuement, d'abord pour apprendre d'eux et pour sympathiser avec eux comme parent. Et il y en a plusieurs, parents, dans cette Assemblée. Et encore une fois, avoir été faire semblant auprès de ces parents que je connaissais mieux le dossier que la ministre concernée aurait été faire injure à leur intelligence. Ces parents sont bien déjà assez éprouvés sans se faire mentir en pleine face sur les détails pointus des dossiers. Je sympathise à leur épreuve, je ne veux pas y ajouter.

● (10 h 30) ●

Et, si j'ai soulevé la question des impôts sur les corporations, c'est parce que le chef de l'opposition lui-même a dit qu'il était question d'argent. Alors, je veux le rappeler à la cohérence. Il parle généralement de choses qu'il ne connaît pas, ce qui est déjà assez grave, et deuxièmement, question de cohérence pure cette fois-ci, il dit qu'il faut mettre plus d'argent pour les enfants handicapés, ce que nous souhaitons faire, mais il dit la veille qu'il faut abolir l'impôt sur les compagnies puis

les corporations, ce qui est une incohérence totale et absolue. Et, si c'est ça qu'il avait à dire aux parents des enfants, il avait juste à faire comme moi, d'aller les rencontrer, puis ces parents-là auraient fait leur arbitrage eux-mêmes et ils auraient vu qui était le plus compatissant, qui était plus profondément sympathique et cohérent dans l'approche de l'enfance handicapée.

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

M. Jean J. Charest

M. Charest: J'espère que le premier ministre ne s'attend pas, ce matin, à ce qu'on lui donne des fleurs, qu'on lui lance des fleurs parce qu'il a résisté à la tentation de mentir à des parents, si j'ai bien compris, si j'ai bien compris le sens des propos, tout en déformant ce que j'ai pu dire dans un autre forum, M. le Président, puis en déviant le débat sur un autre sujet.

Est-ce que le premier ministre se rend compte à quel point il méprise les gens, il méprise ces parents-là? C'est du mépris et c'est de l'arrogance comme on n'en aura jamais vu. Il a avoué, il a eu un moment de lucidité où il a avoué qu'il ne connaissait pas le dossier. Je lui rappelle qu'on l'a soulevé, le dossier. Je vais lui redonner les dates pour mémoire: le 10 juin... Ça, c'est à l'Assemblée nationale. Le 10 juin 1999, le 18 juin 1999, le 28 octobre 1999, le 4 novembre 1999, le 21 mars 2000, 12 avril 2000, 25 mai 2000, 15 novembre 2000, 5 décembre 2000, 14 décembre 2000, 31 mai 2001, 7 juin dernier, 8 juin dernier et en commission parlementaire, M. le Président. Arrêtez de résister à la tentation d'assumer vos responsabilités. C'est ça, ma question. Ces gens-là ont droit à des réponses, puis c'est urgent d'agir. On parle d'enfants, entre autres, qui ont besoin de soins urgents parce que ça va les affecter toute leur vie. Alors, pour une fois, assumez donc vos responsabilités puis arrêtez de blâmer les autres. Dites-leur ce que vous allez faire.

Des voix: Bravo!

Le Président: M. le premier ministre.

M. Bernard Landry

M. Landry: Vous auriez pu aborder la question deux fois plus souvent, ça n'aurait pas fait de moi ni de quiconque en cette Chambre un spécialiste de l'enfance handicapée, premièrement. Et, deuxièmement, comme vous abordez cette question — j'espère que les parents vous jugent et que les enfants vous jugent — vous abordez cette question en vociférant sur un ton strident et partisan, ce qui veut dire que c'est pas l'enfance handicapée qui est votre priorité, c'est votre activité partisane et votre attitude vindicative.

Des voix: Bravo!

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

M. Jean J. Charest

M. Charest: Je vais volontiers admettre, M. le Président, que les réponses du premier ministre me

choquent. Oui, ça me choque puis, oui, ça me fait prendre un ton qui est différent de celui que je prendrais dans d'autres circonstances. Mais, lorsque le premier ministre choisit de m'insulter, moi, ça, c'est une chose, ça ne me dérange pas, on est à l'Assemblée nationale du Québec, c'est pas la première fois que ça se fera et j'ai pas non plus la prétention d'avoir le monopole de la vérité dans ce domaine-là. Sauf que, quand le premier ministre remet en question nos intentions, bien là il insulte aussi tous les gens qui ont le droit d'obtenir des réponses.

Alors, ma question est la suivante. Ça fait une semaine qu'on a soulevé cette question-là. Vous avez déclaré à la face de ces parents-là que vous ne connaissiez pas le dossier et que vous alliez agir. Ma question est fort simple au premier ministre: Il a fait quoi depuis une semaine? C'est tout ce qu'on veut savoir. Dites-nous ce que vous avez fait, puisque vous avez dit à ces gens-là que vous alliez poser des gestes. Est-ce que c'était autre chose que de résister à la tentation de mentir ou est-ce que vous allez assumer vos responsabilités?

Le Président: Mme la ministre déléguée à la Santé, aux Services sociaux et à la Protection de la jeunesse.

Mme Agnès Maltais

Mme Maltais: M. le Président, en général, nous n'attendons pas de recevoir des questions à l'Assemblée nationale pour agir, particulièrement en matière de déficience physique et intellectuelle où, effectivement, il y a des besoins. Ce que nous faisons depuis 1991 en ce qui concerne les listes d'attente, nous... En ce qui concerne les listes d'attente, nous augmentons à toute vitesse le nombre de personnes soignées — je l'ai expliqué amplement la semaine dernière — où nous avons doublé le nombre de personnes, de familles, d'enfants qui reçoivent des soins. Et, quand on dit qu'il faut que les ministres connaissent leurs dossiers, je m'excuse, M. le Président, mais le chef de l'opposition a fait une erreur, une erreur. Il a dit qu'il n'était question que de ressources financières. C'est faux, et les parents le savent, tout le Québec le sait. Nous manquons d'orthophonistes et nous n'avons pas agi... nous n'avons pas attendu pour agir en ce sens.

J'ai rencontré Louis Beaulieu, le président de l'Ordre des orthophonistes et audiologistes. Nous travaillons en Europe actuellement pour faire venir ici des spécialistes en orthophonie. Depuis quatre ans, depuis quatre ans, M. le Président, nous formons de nouveaux spécialistes, dont des orthophonistes. La première cohorte sortira l'année prochaine. Cela, M. le Président, les parents qui connaissent, eux, leur dossier, le savent. C'est difficile, la dysphasie, c'est un dossier extrêmement complexe, c'est une problématique qui est nouvelle au niveau du dépistage, de l'évaluation. On travaille fort et on travaille avec les parents.

Des voix: Bravo!

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

M. Jean J. Charest

M. Charest: M. le Président, on va en profiter pour remettre les pendules à l'heure, parce que j'ai une

lettre, que je vais déposer avec le consentement, je présume, signée par M. Denis Carboneau, qui est le président de l'Association des établissements de réadaptation en déficience physique du Québec, datée du 12 juin, adressée à la ministre. Je présume qu'elle a pris connaissance du contenu de la lettre, parce que M. Carboneau rappelle ceci: «En mai 2000, on comptait 7 810 personnes en attente de services de réadaptation dans l'ensemble du Québec; aujourd'hui, elles sont au nombre de 10 204, ce qui représente une augmentation de 30 %. De plus — il continue en disant ceci au sujet des statistiques que la ministre aime bien nous donner — de plus, certains établissements régionaux, en raison d'un manque de ressources financières, ne peuvent offrir l'ensemble des services reliés à leur mandat auprès de leur clientèle — enfants, adolescents, adultes, aînés — et ce, pour les quatre déficiences physiques: auditive, motrice, langage et parole, et visuelle. Les gens qui ne peuvent recevoir de soins à cause d'une absence de services n'apparaissent sur aucune liste, ce qui signifie que 10 204 personnes mentionnées ne représentent que la pointe de l'iceberg.» Je finis la citation.

C'est ça que ça vaut, vos fameuses statistiques, Mme la ministre, quand vous les citez en Chambre. Elles valent rien, hein? C'est le vieux truc, ça, des bureaucraties de nous donner des chiffres, alors que vous savez très bien que vos chiffres valent rien, pour une raison fort simple, il y a beaucoup de gens qui seront pas sur la liste d'attente parce qu'il y a pas de services de disponibles. C'est pour ça que les gens justement sont ici et réclament à coup de pétitions puis de manifestations que vous bougiez.

Il y a plus que ça. Sur la question des ressources financières: «A plusieurs reprises, vous avez insisté sur le fait que le problème des listes d'attente est dû en partie à un manque de spécialistes — ergothérapeutes, physiothérapeutes, orthophonistes — disponibles sur le terrain. Pourtant, le problème est beaucoup plus au niveau des ressources financières que de la main-d'oeuvre. Lorsque nous ouvrons un poste à temps plein complet dans un établissement de réadaptation, nous trouvons preneur.» Alors, le problème, c'est d'abord des ressources financières, et la première personne qui doit répondre de ces décisions-là, elle est assise en face de moi, c'est le premier ministre du Québec qui depuis une semaine a promis cyniquement à des parents qu'il allait faire quelque chose, puis qui reste assis dans son fauteuil aujourd'hui, et qui a rien à dire là-dessus.

Des voix: Bravo!

Le Président: Mme la ministre.

Mme Agnès Maltais

Mme Maltais: M. le Président, si on aborde l'ensemble de la situation en déficience intellectuelle et physique, il faut se rappeler d'une chose: nous avons annoncé une politique en déficience intellectuelle et ajouté des sommes. J'ai bien l'intention, M. le Président, nous avons l'intention, comme ministère et comme gouvernement, à court terme, de faire la même chose en déficience physique. Les travaux sont en mode d'accélération, en ce moment, M. le Président. On l'a fait et on a livré, en déficience intellectuelle... On l'a fait avec

un forum jeunesse et on a livré, cette semaine... On va livrer aussi en déficience physique... parce que nous sommes conscients et conscientes de la difficulté que vivent les parents.

M. le Président: ce n'est pas le gouvernement qui a abordé la question en chiffres, qui est passé de 7 000 à 10 000, c'est l'opposition. C'est pourquoi je réponds aussi de la même manière dont m'interpelle le chef de l'opposition en matière de chiffres. Mais, moi, je sais, M. le Président, comme tout le Québec le sait, comme le savent les personnes qui travaillent très fort avec... Les usagers, les travailleurs dans les centres de réadaptation savent que nous soignons de plus en plus de personnes, et, de 1991 à 2000, nous avons doublé le nombre de personnes soignées. Ça, c'est des efforts sur le terrain. Je laisserai pas sous-entendre, M. le Président, que nous n'aidons pas les personnes vivant des handicaps au Québec, il y a des gens sur le terrain tous les jours qui y travaillent.

D'autre part, d'autre part, nous ouvrons de plus en plus de points de services. Je l'ai dit, je l'ai répété la semaine dernière, on va sur le terrain, on localise. On est allés dans Chaudière-Appalaches ouvrir des points de services. On travaille fort sur tous les tableaux. Oui, il y a des besoins, mais je ne veux pas qu'on laisse entendre qu'on n'y répond pas, on y répond de plus en plus. Et, s'il y a des besoins de ressources financières, j'aimerais que tout le Québec se mette à l'écoute de ce qu'est en train de préparer Mme Pauline Marois, la ministre des Finances, qui est en accord avec tous les autres ministres des Finances canadiens, est en train de dire que l'argent est à Ottawa. Ce n'est pas que nous qui le disons maintenant. M. le Président, c'est écrit en toutes lettres dans les journaux aujourd'hui.

● (10 h 40) ●

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

M. Charest: Consentement pour déposer la lettre de M. Denis Carboneau, qui est le président de...

Document déposé

Le Président: Il y a consentement, M. le chef de l'opposition.

M. Charest: ...l'Association des établissements de réadaptation en déficience physique et qui donne la vraie version, M. le Président.

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

Effets des fusions municipales sur les taxes des municipalités de la région de Montréal

M. François Ouimet

M. Ouimet: M. le Président, quelle explication la ministre de la Métropole va nous donner aujourd'hui pour expliquer que l'engagement formel qu'a pris Lucien Bouchard alors qu'il était premier ministre du Québec, engagement qui n'est pas tenu maintenant par l'actuel vice... l'actuel premier ministre du Québec... Il s'était

engagé formellement, c'était un engagement du gouvernement qu'entre 86 % à 97 % des citoyens de Montréal verraient leurs comptes de taxes baisser. Ce qu'on a appris vendredi passé de la bouche de la présidente du comité de transition de Montréal, c'est que c'est à peine, à peine 50 % des contribuables qui vont voir leurs comptes de taxes baisser, et ils n'ont même pas terminé leurs travaux. On est en chute libre par rapport aux engagements du gouvernement.

Quelle explication peut-elle fournir aujourd'hui?

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

Mme Louise Harel

Mme Harel: On a un beau cas, M. le Président — je m'excuse de mon extinction de voix — on a un beau cas de désinformation. Le député de Marquette vient de prétendre qu'à peine 50 % des contribuables de l'île de Montréal verraient leurs taxes municipales baisser. C'est exactement le contraire qu'a dit la présidente du comité de transition, lors d'un discours important vendredi dernier. Elle a dit que... elle a dit que, significativement, il y aurait plus que 50 % des contribuables de Montréal et qu'il y aurait significativement plus qu'une majorité. Alors, M. le Président, de manière systématique, le député de Marquette, par des insinuations, par de la désinformation, par des brouillons déposés — un spécialiste de cette façon de procéder — prétend, M. le Président, prétend que nous n'arriverions pas à réaliser les engagements que nous avons pris. Alors, M. le Président, je dois vous dire que nous y arriverons, et nous sommes à mettre en place toutes les conditions pour y arriver, et je les réitère de mon siège.

Le Président: M. le député.

M. François Ouimet

M. Ouimet: M. le Président, la ministre réalise-t-elle que ça a été repris par tous les journaux? «La présidente du comité de transition de Montréal est incapable de livrer la promesse gouvernementale.» Vous avez promis entre 86 % à 97 %, c'était dans votre communiqué. Le premier ministre du Québec, Lucien Bouchard, l'affirmait à combien de reprises ici, en cette Chambre, devant les journalistes en commission... en conférence de presse, et aujourd'hui la présidente du comité de transition de Montréal est incapable de tenir cette promesse-là. Elle dit que ça va être un peu plus que 50 %, mais on ne le sait pas.

Peut-elle prendre l'engagement que tous les scénarios vont être déposés pour que les citoyens de Montréal puissent savoir à quoi s'attendre? Parce que la présidente du comité de transition de Montréal refuse de dévoiler les informations. Et réalise-t-elle, M. le Président, la ministre réalise-t-elle que les citoyens ne peuvent plus croire son gouvernement parce que les promesses, les engagements ne sont pas tenus?

Des voix: Bravo!

Le Président: Mme la ministre.

Mme Louise Harel

Mme Harel: Alors, M. le Président, les engagements se tiendront et ils se tiendront dans les temps qui sont prévus. Ce que le député de Marquette fait, de même que l'opposition, d'ailleurs, c'est, de manière systématique, M. le Président, chercher de manière systématique à détruire, à défaire, alors que le comité de transition, à Montréal comme ailleurs, met une somme d'énergie considérable à bâtir, à construire ces nouvelles villes qui vont faire la fierté du Québec. Alors, M. le Président, ces engagements se tiendront et ils se tiendront dans les délais qui sont prévus.

Des voix: Bravo!

Le Président: M. le député.

M. François Ouimet

M. Ouimet: M. le Président, quels engagements seront tenus: 86,4 % ou 96,17 %? C'est les engagements que vous avez pris.

Et, par ailleurs, M. le Président, il y a d'autres engagements qui ont été annoncés par le gouvernement, qui ne sont même pas tenus dans l'actuelle loi. La ministre s'était engagée à ce que des citoyens auraient le droit de se prononcer par référendum approuvatoire par rapport à des décisions qui affecteraient l'aménagement et l'urbanisme du territoire. On apprend, dans l'actuel projet de loi, M. le Président, que des dépotoirs pourraient s'installer dans des arrondissements sans que les citoyens puissent les empêcher. C'est dans votre loi. Pourtant, vous aviez promis l'inverse.

Le Président: Mme la ministre.

Mme Louise Harel

Mme Harel: Alors, ce que nous avons également promis, M. le Président, c'est l'équité, et je me dis parfois que l'opposition devrait ouvrir son nouveau manuel de gauche de parti, de programme de gauche, à la lettre E, pour «équité», «équité fiscale», qui est une condition de l'équité sociale — oui, M. le Président, de l'équité — et, oui, M. le Président, également faire en sorte que les contribuables qui paient trop pour des services qui sont des services offerts à tous, eh bien, paient moins, et que ceux qui se trouvaient à ne pas payer suffisamment paient leur juste part. Voilà, M. le Président. C'est un projet d'harmonisation, je l'ai dit, je le réitère ici. C'est évidemment pas du jour au lendemain, puisque ce sera sur une durée de 10 ans.

Également, M. le Président, il faut rappeler que l'opposition se fait champion toutes catégories du statu quo, champion du statu quo constitutionnel et national et champion du statu quo municipal. Vous êtes les champions du statu quo. M. le Président, c'est extraordinaire que des citoyens, des citoyens indépendants, aient accepté d'investir une partie de leur vie à la création de ces nouvelles villes sur les territoires: Montréal, Longueuil, Lévis, Hull-Gatineau et à Québec, M. le Président. Ce sont des citoyens... Et je termine, M. le Président, en vous disant que les citoyens de

Québec et ceux de Montréal, pour la première fois, auront droit aux mêmes conditions de consultation sur les changements survenus en matière de plan d'urbanisme et de zonage dans leur environnement. Et...

Le Président: M. le député de Kamouraska-Témiscouata, en question principale.

Politique énergétique du gouvernement

M. Claude Béchard

M. Béchard: Oui. Merci, M. le Président. M. le Président, depuis plusieurs mois, l'un des dossiers les plus importants en Amérique du Nord est sans contredit celui de l'énergie. Le premier ministre albertain, Ralph Klein, a compris ça, lui, et il a fait une tournée pour développer une stratégie énergétique continentale qui l'amène aujourd'hui à Washington pour rencontrer le vice-président, Dick Cheney. Pendant ce temps-là, où est le Québec? Nulle part. On sait pas trop si on va négocier à Churchill Falls. On a improvisé une mission en Californie pour aller chercher des entreprises, l'avion est pas décollé encore. Et, finalement, la stratégie actuelle du gouvernement du Québec en matière d'énergie, c'est: pas d'élection, pas de vision et surtout pas de leadership pour le secteur énergétique québécois.

M. le Président, est-ce que le premier ministre se rend compte que sa stratégie énergétique depuis 1994 fait en sorte que le Québec, qui était la locomotive énergétique grâce à l'hydroélectricité au Canada, n'est non seulement plus le leader, il a non seulement laissé ce leadership-là aux autres, mais il est en train de faire du Québec non plus une locomotive mais un wagon de queue et des suiveurs dans le dossier énergétique?

Des voix: Bravo!

Le Président: M. le ministre des Ressources naturelles.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: D'abord, M. le Président, le député est mal informé quant aux efforts et aux démarches qui se font en Californie justement pour attirer chez nous des entreprises créatrices d'emplois et qui utiliseraient de l'énergie. La mission, je l'en informe, est déjà sur place. Elle est déjà sur place.

● (10 h 50) ●

Deuxièmement, M. le Président, je trouve que le député escamote de façon assez cavalière la politique énergétique du Québec. Prétendre que le Québec sait pas où il va sur le plan énergétique, là, c'est vraiment escamoter l'essentiel. Le Québec s'est doté, depuis 1997, d'une politique énergétique cohérente, articulée, qui couvre l'ensemble des dimensions et des facettes de cette question essentielle. Ça a été adopté à la suite d'une large et vaste consultation à travers tout le Québec et ça fait donc l'objet d'un consensus qu'on peut qualifier de quasi unanime à travers le Québec et parmi tous les intervenants. Alors, prétendre que le Québec ne fait rien ou ne sait pas où il va sur le plan énergétique...

Encore une fois, je l'invite à relire attentivement la politique énergétique du Québec, et il verra aussi — je le dis en terminant, M. le Président — qu'un des axes majeurs de cette politique, c'est précisément de donner la préférence au développement de la filière hydroélectrique, et c'est ce qu'on fait. Il lira dans les journaux aujourd'hui, là, il verra qu'on s'apprête à aménager une centrale au fil de l'eau sur la rivière Romaine, sur la Basse-Côte-Nord. Les habitants, la population de Havre-Saint-Pierre et de la Basse-Côte-Nord, sont très contents, eux, très, très heureux.

Le Président: M. le député.

M. Claude Béchard

M. Béchard: M. le Président, on a lu la politique énergétique, mais il ne faut pas oublier les paroles du leader, hein? Un rapport, c'est un rapport, comme il le disait. M. le Président, à preuve qu'un rapport, c'est un rapport, là, est-ce que le premier ministre se rend compte qu'à force de laisser le leadership aux autres on n'est pas là? On n'est pas à Washington, on n'est pas dans les discussions au niveau canadien là-dessus, on est nulle part. À force de laisser le leadership énergétique aux autres, on est en train de faire de notre société québécoise, que des générations ont pris du temps à en faire des bâtisseurs d'eau... Bien là on est en train, vous êtes en train d'en refaire non pas des bâtisseurs d'eau mais des porteurs d'eau. Exercez donc un peu de leadership là-dedans.

Le Président: M. le ministre.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: M. le Président, j'ai pris connaissance, moi aussi, dans les médias que M. Klein allait rencontrer le vice-président des États-Unis, j'imagine avec l'aval du gouvernement fédéral. Je suis convaincu que la situation serait extraordinairement différente s'il s'agissait du premier ministre du Québec.

M. le Président, le premier ministre du Québec n'a pas pu rencontrer le président de la République de Panama, il n'a pas pu rencontrer non plus le président du Mexique. Alors, les démarches du Québec sur le plan international sont toutes bloquées, on le sait, par le fédéral. Quand il s'agit de l'Alberta, c'est une autre affaire. Ça n'empêche pas le Québec de mettre en oeuvre et d'appliquer sa politique énergétique. Mais, encore une fois, je le répète et je le dis, le Québec développe sa filière hydroélectrique, développe des projets d'abord et avant tout pour satisfaire la demande et les besoins du Québec.

Le Président: M. le député.

M. Claude Béchard

M. Béchard: M. le Président, est-ce que le ministre des Ressources naturelles se rend compte que votre attitude de gouvernement, c'est une attitude de perdant? C'est toujours la faute des autres. C'est toujours les autres qui veulent pas. Si vous ne pouvez pas être dans

la stratégie... Vous venez de le dire, vous ne voulez pas vendre d'électricité aux États-Unis. Vous ne voulez pas participer à ça. Vous dites que vous allez développer pour le Québec d'abord. Est-ce que vous pouvez vous rendre compte une fois pour toutes que vous avez une attitude de perdant là-dedans? Et sinon, sinon — c'est toujours bien pas le gouvernement fédéral qui a organisé la rencontre — dites-nous donc quelles sont les démarches que votre premier ministre, votre gouvernement, vous avez faites pour rencontrer les Américains, rencontrer le vice-président et discuter de la politique énergétique américaine.

Le Président: M. le ministre.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: M. le Président, j'ai jamais dit... je n'ai jamais dit que le Québec se refusait à toute exportation d'énergie sur les marchés internationaux. J'ai jamais dit ça, c'est ce qu'on fait. C'est ce qu'on fait présentement, puis on le fait de façon très profitable. Hydro-Québec vend sur les marchés à des prix très élevés, et une bonne partie des profits d'Hydro-Québec, et donc des dividendes de l'État, découle de ces ventes. Mais ce que je répète de nouveau: c'est pas le but premier. Le but premier n'est pas d'aménager des projets hydroélectriques pour des fins exclusives d'exportation, ça a jamais été le cas. Avec ce gouvernement, en tout cas, ça a jamais été le cas. Ça le sera pas non plus. Mais c'est évident que, lorsqu'il y a des excédents, on les vend à bon prix sur les marchés américains et au bénéfice et dans l'intérêt de toute la population du Québec.

Le Président: En question principale. Mme la députée La Pinière, maintenant.

**Demande d'un avis de la CAI sur la gestion
des banques de données du système GIREs
par l'entreprise privée**

Mme Fatima Houda-Pepin

Mme Houda-Pepin: M. le Président, est-ce que le président du Conseil du trésor peut nous dire s'il a demandé un avis écrit à la Commission d'accès à l'information avant de céder la gestion des banques de données des ministères et organismes gouvernementaux à l'entreprise privée dans le lucratif contrat d'impartition de GIREs, de l'ordre de 100 millions de dollars. M. le Président? Si oui, est-ce qu'il peut déposer cette demande ainsi que l'avis de la Commission?

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

M. Sylvain Simard

M. Simard (Richelieu): Oui. M. le Président. De ce côté-ci de la Chambre, nous avons toujours montré, tout au long de cette volonté de modernisation de l'administration publique, la volonté de nous assurer qu'à tout moment nous respectons parfaitement les exigences de la protection de la vie privée et de l'accès à l'information.

M. le Président, il y a deux décisions pertinentes de la Commission d'accès à l'information de 1994, et reprises en 1999, avis concernant certaines questions relatives à la consolidation et à l'impartition de centres de traitement informatique du gouvernement. Les critères retenus par la Commission d'accès à l'information dans les deux cas, c'étaient: rapatriement de l'activité impartie, contrôle de l'activité impartie, captivité du partenaire. L'État sera-t-il captif du partenaire privé dans ce partenariat, et tous les critères, M. le Président, tous les critères exigés par la Commission d'accès à l'information pour assurer une protection des renseignements personnels lors d'une impartition sont entièrement respectés dans l'éventuel contrat que doit signer le gouvernement avec l'intégrateur dans le dossier GIREs.

Le Président: Mme la députée.

Mme Fatima Houda-Pepin

Mme Houda-Pepin: M. le Président, est-ce que je peux rappeler ma question au président du Conseil du trésor? J'ai demandé s'il a fait une demande écrite à la Commission d'accès à l'information sur le contrat d'impartition de GIREs qui concerne la cessation de la gestion des banques de données de tous les ministères, de tous les organismes gouvernementaux à l'entreprise privée. Je ne parle pas de 1994 ni de 1995... 1999 qui portaient sur des cas spécifiques, nous parlons de toute l'autoroute de l'information gouvernementale qui va être cédée à l'entreprise privée. Est-ce qu'il peut se lever de son siège et me dire s'il a écrit à la Commission d'accès à l'information, déposer la lettre ainsi que l'avis de la Commission?

Des voix: Bravo!

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

M. Sylvain Simard

M. Simard (Richelieu): M. le Président, je réitère de mon siège les propos de la CAI, de la Commission d'accès à l'information, qui invitait le gouvernement, avant de mettre à exécution un projet d'impartition, à s'interroger sur les questions d'ordre éthique suivantes: Qui peut physiquement détenir l'information personnelle concernant les citoyens? Est-il raisonnable et opportun de confier au secteur privé, en tout ou en partie, la gestion de renseignements personnels recueillis par l'État? Quelles sont les attentes des contribuables? L'impartition de l'activité ou du service impartit risque-t-elle de rompre la relation de confiance entre l'État et ses citoyens?

M. le Président, la solution retenue par le Secrétariat au Conseil du trésor à l'égard des partenariats public-privé est envisagée en favorisant une approche proactive de gestion de la protection des renseignements privés et inclut une évaluation a priori des impacts, et à tout moment nous nous sommes assurés de correspondre parfaitement aux critères visés par la Commission d'accès à l'information, et je peux assurer ce Parlement, je peux assurer l'Assemblée nationale

qu'en aucun moment l'impartition à une entreprise privée intégratrice de nos systèmes de gestion intégrée des ressources humaines, financières et... financières et humaines, en aucun moment cette impartition ne remet en question la protection des renseignements privés.

Le Président: En question principale, maintenant, M. le député de Saint-Laurent.

**Assassinat du jeune Alexandre Livernoche
peu après la libération conditionnelle
de Mario Bastien**

M. Jacques Dupuis

M. Dupuis: Oui. M. le Président, ça, c'est la liste de condamnations criminelles dont avait fait l'objet Mario Bastien, celui qui a assassiné Alexandre Livernoche, le jour du meurtre d'Alexandre Livernoche. Le jour du meurtre d'Alexandre Livernoche, Mario Bastien devait être en prison.

Que faisait-il en liberté?

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

M. Serge Ménard

M. Ménard: M. le Président, avant de répondre à la question, je voudrais exprimer ma plus profonde sympathie aux parents d'Alexandre Livernoche. Je n'ai pas eu l'occasion de le faire souvent. C'est un des plus grands drames qu'attend un ministre de la Sécurité publique à un moment donné, de voir que quelqu'un qui a été libéré puisse tuer un enfant, et j'avoue que, personnellement, ça m'a beaucoup troublé et ça m'a empêché de dormir souvent.

● (11 heures) ●

Maintenant, mon premier devoir, c'était de chercher des solutions. Je signale qu'Alexandre Livernoche, le juge qui l'avait condamné... pardon, je m'excuse... M. Mario Bastien, le juge qui l'avait condamné pour introduction par effraction, méfait, avait cette liste de condamnations. Il l'a condamné, et sa sentence devait se terminer le 20 septembre 2000, où il aurait été totalement en liberté. Il a été remis en liberté par les autorités carcérales qui espéraient initier un processus de réhabilitation sociale. Je pense qu'il y a des informations que ces autorités n'avaient pas à ce moment-là. Je me suis donc attaqué immédiatement aux problèmes fondamentaux et à apporter les solutions qui doivent être apportées pour que, conformément à ce que pensent les parents dans cette situation épouvantable et qu'ils nous disent: Espérons que ça ne recommencera jamais.

Mais j'ai vu aussi que le problème était plus profond au ministère, et c'est pourquoi j'ai demandé à M. Corbo, qui a soumis des rapports extraordinaires sur la sécurité publique jusqu'à date, de faire une étude en profondeur. En six mois d'études, à un coût relativement peu élevé — donc beaucoup plus rapidement qu'une commission d'enquête et beaucoup plus efficacement — il nous a soumis un programme qui pourra être... un programme d'envergure et vraiment intelligent pour

corriger ces choses. Ce rapport, je n'ai pas pu le publier avant aujourd'hui à cause d'une ordonnance de la cour. Il sera disponible aujourd'hui. Chacun pourra juger s'il y a la des mesures qui nous assureront que plus jamais encore une erreur semblable ne soit commise.

Le Président: M. le député de Saint-Laurent.

M. Jacques Dupuis

M. Dupuis: Le ministre réalise-t-il que la famille d'Alexandre Livernoche, ses amis, ses proches, eux, auront toujours de la difficulté, le reste de leur vie, à trouver le sommeil? Est-ce que le ministre n'aurait pas pu retrouver son sommeil s'il avait décidé, rapidement après les événements — une suggestion — de confier à la Commission québécoise des libérations conditionnelles, un tribunal indépendant, le soin de la remise en liberté exclusive des gens qui sont en prison plutôt que ce soient les services correctionnels qui, eux, sont obligés de tenir compte des politiques budgétaires du gouvernement? C'est ça, la suggestion. Qu'est-ce que le ministre va faire?

Le Président: M. le ministre.

M. Serge Ménard

M. Ménard: Certainement que je comprends que les parents ne pourront jamais oublier une chose semblable, et moi non plus d'ailleurs. Mais, justement, cette suggestion qui demande des transformations considérables dans la philosophie de l'application générale du système correctionnel québécois qui, rappelons-le, normalement traite des délinquants qui sont condamnés aux sentences le plus courtes, en majorité 45 jours — et évidemment, c'est moins de deux ans — cela demande une étude en profondeur. Et c'est pourquoi j'ai immédiatement commandé l'étude en profondeur en question. Et on verra, par le rapport qui est publié aujourd'hui, que justement cette solution est bien balisée, elle est envisagée. Et j'ai, en plus, nommé un nouveau sous-ministre aux affaires correctionnelles avec mission de présenter un plan d'action pour que, justement, dans les prochaines années, ces réformes en profondeur puissent être apportées.

Le Président: En question principale, maintenant, M. le député de Jacques-Cartier.

**Négociations avec les enseignants
dans les communautés criées et inuites**

M. Geoffrey Kelley

M. Kelley: Merci beaucoup, M. le Président. La semaine dernière, j'ai soulevé le problème des 600 enseignants et enseignantes du Grand Nord québécois qui travaillent maintenant depuis trois ans sans contrat. Dans sa réponse, le président du Conseil du trésor a fait au moins quatre affirmations qui sont fausses. M. Marcel Duplessis, le président de l'Association de l'enseignement du Nouveau-Québec, m'a écrit pour corriger la réponse du ministre.

Selon M. Duplessis, le ministre a commis les erreurs suivantes: Le ministre a affirmé que les négociations se passent très bien. Cependant, les enseignants du Nunavik ont voté à 89 % en faveur de la grève. Le ministre a affirmé qu'il avait eu écho d'une solution. Cependant, rien n'a été déposé au syndicat qui représente ces enseignants. Le ministre a dit qu'il n'y avait que la question des occasionnels à régler. Cependant, il n'y a pas d'occasionnels chez ces enseignants. Le ministre a indiqué qu'il y aura des primes d'éloignement pour les infirmières. Cependant, les infirmières ont obtenu ces primes en 1999.

Ma question est fort simple et modeste. M. le Président: Au nom des enseignants, mais surtout au nom des enfants au Grand Nord québécois, quand est-ce que le ministre, soit le président du Conseil du trésor — et j'imagine que ça va intéresser aussi le ministre de l'Éducation — va étudier le dossier comme il faut et proposer une solution qui va régler un problème qui a déjà duré trois ans?

Une voix: Bravo!

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

M. Sylvain Simard

M. Simard (Richelieu): M. le Président, il est normal, et ça arrive chaque semaine, qu'ici, en Chambre, l'opposition, dans un conflit de travail ou dans des négociations entre l'État et ses employés, décide de faire le jeu de la négociation du côté des employés qui sont ainsi en négociation avec l'État. Rien ne doit nous choquer là-dedans, c'est un jeu normal.

M. le Président, nous négocions avec les enseignants de ces régions nordiques, il faut absolument trouver une solution, parce que les enfants de ces régions sont particulièrement sous-scolarisés et ont besoin que des enseignants de la région de Québec, de Montréal, de toutes les régions du Québec puissent aller, dans de bonnes conditions, enseigner dans ces régions.

Par ailleurs, il ne faudrait pas cependant que les enseignants qui ont été recrutés sur place parce qu'ils possèdent quelques années de scolarité de plus que les enfants auxquels on demande à être enseignés reçoivent des primes de rétention pour rester dans leur région d'origine, ce qui est la demande d'une partie des gens qui sont concernés par cette négociation.

Je n'ai pas parlé d'occasionnels. M. le député de Jacques-Cartier. Je pense que nous avons tous convenu que les infirmières ont eu une prime d'éloignement tout à fait correcte il y a deux ans, et qu'il est normal que les enseignants reçoivent une prime correspondante. Il faut cependant s'assurer que cette prime aille aux bonnes personnes et serve dans les bonnes conditions, parce que nous avons tous, ici, le souci de faire en sorte que les enfants du Nord reçoivent les mêmes services éducatifs que les enfants qui sont dans nos régions du sud du Québec. M. le Président, et qui reçoivent d'excellents services. M. le Président, c'est tout ce que j'ai à dire sur ce sujet.

Le Président: Alors, je m'excuse. M. le député de Jacques-Cartier.

Des voix: ...

Le Président: Alors, pour fins d'information des collègues que j'entends actuellement, la question a duré 1 min 38 s et la réponse, 1 min 47 s.

Alors, la période de questions et réponses orales est terminée.

Aux motions sans préavis, M. le député d'Orford.

Bien, alors, le leader de l'opposition officielle m'indique que la motion sera présentée à une autre séance.

Avis touchant les travaux des commissions

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

M. Brassard: M. le Président, j'avise cette Assemblée que la commission de l'économie et du travail poursuivra l'étude détaillée du projet de loi n° 31, Loi modifiant le Code du travail, instituant la Commission des relations du travail et modifiant d'autres dispositions législatives, aujourd'hui, après les affaires courantes jusqu'à 13 heures, à la salle Louis-Joseph-Papineau; de 15 h 30 à 17 heures, cette même commission procédera à l'étude détaillée du projet de loi n° 8, Loi modifiant la Loi sur la Société Innovatech Québec et Chaudière-Appalaches, à la salle Louis-Hippolyte-La Fontaine; et, de 20 heures à minuit, elle poursuivra l'étude détaillée du projet de loi n° 33, Loi modifiant la Loi sur le ministère de la Recherche, de la Science et de la Technologie, à la salle Louis-Joseph-Papineau;

Que la commission de la culture poursuivra les consultations particulières sur le projet de loi n° 122, Loi modifiant la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels, la Loi sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé, le Code des professions et d'autres dispositions législatives, aujourd'hui, après les affaires courantes jusqu'à 12 h 45, de 15 heures à 18 heures et de 20 heures à 23 h 45, à la salle du Conseil législatif;

Que la commission...

Le Président: Je m'excuse. M. le leader du gouvernement.

M. Brassard: Oui? Vous avez peine à m'entendre?

Le Président: Je ne vous entendais pas du tout. Alors, est-ce que je peux inviter les collègues qui doivent travailler à l'extérieur de l'enceinte ou qui ont des intérêts de palabrer entre eux, ici, de le faire en silence ou à l'extérieur de l'enceinte? M. le leader du gouvernement.

● (11 h 10) ●

M. Brassard: Et, enfin, que la commission des finances publiques poursuivra l'étude détaillée du projet de loi n° 159, Loi sur le régime de retraite du personnel d'encadrement, aujourd'hui, après les affaires courantes jusqu'à 13 heures, à la salle Louis-Hippolyte-La Fontaine;

et, de 20 heures à minuit, cette même commission entreprendra l'étude détaillée des projets de loi suivants, et ce, dans l'ordre: projet de loi n° 20, Loi modifiant la Loi sur la publicité légale des entreprises individuelles, des sociétés et des personnes morales; projet de loi n° 194, Loi constituant Capital régional et coopératif Desjardins, à la salle Louis-Hippolyte-La Fontaine;

Que la commission des affaires sociales poursuivra l'étude détaillée du projet de loi n° 30, Loi modifiant la Loi sur le soutien du revenu et favorisant l'emploi et la solidarité sociale et d'autres dispositions législatives, aujourd'hui, de 15 heures à 18 heures, à la salle Louis-Joseph-Papineau.

Le Président: Bien. Alors, ces avis étant donnés, est-ce qu'il y a des interventions aux renseignements sur les travaux de l'Assemblée? Bien.

Affaires du jour

Alors, nous allons passer aux affaires du jour.
M. le leader du gouvernement.

M. Brassard: Alors, je vous réfère, pour commencer, M. le Président, à l'article 46 du feuilletton.

Projet de loi n° 196

Adoption du principe

Le Vice-Président (M. Bissonnet): À l'article 46, M. le député de Marguerite-D'Youville propose l'adoption du projet de loi n° 196. Loi concernant l'Agence universitaire de la Francophonie.

Mme la ministre d'État aux Relations internationales, je vous cède la parole.

Mme Louise Beaudoin

Mme Beaudoin: Oui, M. le Président, je voudrais prendre la parole sur l'adoption de principe de ce projet de loi pour expliquer que l'Agence universitaire de la Francophonie, anciennement connue sous le nom de Association des universités partiellement ou entièrement de langue française, a été fondée en 1961 par un Québécois, Jean-Marc Léger. Établie à Montréal — son siège social est à Montréal depuis sa création — l'Agence s'était donnée comme objectif de favoriser la coopération entre les universités et les chercheurs de l'espace francophone dans les domaines de l'enseignement supérieur et de la recherche. Depuis lors, cette Agence a parcouru un très long chemin.

Opérateur direct de la francophonie, l'Agence s'est aujourd'hui fixée comme priorité le partage du savoir, du savoir-faire et des nouvelles technologies pour faire progresser la solidarité et la coopération entre établissements francophones du Nord et du Sud. Elle compte aujourd'hui plus de 400 membres et plus de 350 départements d'études françaises répartis dans 40 pays, sur cinq continents.

L'Agence universitaire de la Francophonie s'inscrit d'emblée dans la dynamique plus vaste que le développement d'une francophonie moderne et mordante. Des valeurs et des principes communs guident les

actions que mènent la francophonie et ses institutions. Le Québec y adhère en raison de notre ferme conviction que le rayonnement de la nation québécoise dépend aussi de la vitalité des autres pays et communautés francophones dans le monde et des liens privilégiés que nous entretenons avec elles. Tous ensemble, nous travaillons à partager une expertise unique où la langue française sert de vecteur.

Fait significatif à noter: se tient aujourd'hui même, à Cotonou au Bénin, la Conférence des ministres de la francophonie sur la culture, au cours de laquelle les ministres adopteront une déclaration et un plan d'action pour les 10 prochaines années, destinés à promouvoir les cultures des peuples francophones dont la créativité et la diversité permettront de résister à l'uniformisation du monde et à la mondialisation économique. C'est une autre illustration de cette vitalité et des liens très forts qui unissent les membres de la francophonie.

L'Agence universitaire de la Francophonie ne fait pas bande à part dans ce vaste chantier, car elle donne aux universités un accès privilégié à l'espace francophone, ce qui contribue à nourrir cette diversité culturelle que nous célébrons dans l'univers du savoir, de la recherche, de la formation et des ressources humaines. À cet égard, l'Agence universitaire de la Francophonie, opérateur reconnu de l'Organisation internationale de la Francophonie, représente un acteur incontournable. Elle concourt, grâce à son réseau universitaire, à assurer une relève scientifique francophone capable de soutenir le rythme imposé par la mondialisation. Le Québec en tire ainsi des bienfaits précieux en étant associé à un vaste réseau de francophones de par le monde, maintenant en quête de l'excellence dans des domaines de pointe, qu'ils soient scientifiques, technologiques, sociaux, environnementaux ou culturels.

Comme le disait le président de l'Université du Québec, M. Pierre Lucier, lors de l'assemblée annuelle de l'AUF qui s'est tenue au Québec et à Québec, en fait, à l'Université Laval, en mai dernier, «nous attendons de la francophonie et de l'Agence qu'elles créent un espace scientifique et culturel de stature mondiale où il soit possible, au plus haut niveau de production et de diffusion du savoir, de penser et de parler aussi en français, comme nous nous employons à le faire dans les autres sphères de notre vie collective». La réforme entreprise par l'AUF rejoint pleinement les objectifs et les priorités que le ministère des Relations internationales s'est fixés dans son plan stratégique 2001-2004 *Le Québec dans un ensemble multilatéral en mutation*. Et nous disons dans ce plan stratégique: «Au chapitre de la francophonie, les priorités sont: le choix de la langue française, le droit des cultures à l'existence, la maîtrise de la modernité et l'affirmation des principes de la démocratie dans l'espace francophone.»

Dans cette société dite du savoir, c'est le contenu qui donne le moyen de se démarquer, contenu qui fait appel au développement de toutes les connaissances. Et, en ce sens, la réforme que vient de compléter l'AUF lui offre une occasion unique d'entrer de plain-pied dans cette société d'aujourd'hui et de demain. Cette réforme simplifie ses structures et renforce ses programmes. Elle

a été rendue nécessaire par le virage de la modernité qu'elle entend prendre et par l'accroissement important de son membership qui provient de tous les continents. Notre projet de loi vient appuyer ces efforts.

Aussi, considérant l'importance et l'intérêt que le Québec accorde à cette haute facette de la francophonie, le gouvernement du Québec s'est engagé à ce que le cadre législatif québécois prenne en considération les modifications apportées par les nouveaux statuts, qui simplifient et unifient les structures, renforcent l'autonomie universitaire, tout en facilitant l'exécution du mandat de l'un des opérateurs des sommets de la francophonie. En tant que ministre responsable du dossier de la francophonie, j'espère que tous et toutes en cette Chambre, nous appuierons ce projet de loi. Merci. M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Merci, Mme la ministre d'État aux Relations internationales. Je vous rappelle que nous en sommes à la proposition du projet de loi n° 196 quant à son principe, l'adoption de son principe. Loi concernant l'Agence universitaire de la Francophonie, et je cède la parole à la critique officielle en relations internationales de l'opposition officielle, Mme la députée de Jean-Talon. La parole est à vous, Mme la députée.

Mme Margaret F. Delisle

Mme Delisle: Alors, merci, M. le Président. Il me fait plaisir d'intervenir à mon tour à titre de porte-parole de l'opposition en matière de relations internationales, donc de la francophonie également, pour parler du projet de loi n° 196. Il s'agit ici, M. le Président, d'une loi concernant l'Agence universitaire de la francophonie. Ce projet de loi a pour objet de permettre à l'Agence universitaire de la francophonie, constituée en vertu de la partie III de la Loi sur les compagnies, de continuer son existence sous le régime d'une loi particulière.

Comme l'a mentionné la députée de Chambly et ministre responsable des Relations internationales et de la Francophonie, qui vient tout juste de nous entretenir sur le présent projet de loi, ce projet de loi là porte sur l'Agence universitaire de la francophonie. Il s'agit d'un projet de loi particulier qui a pour objet de permettre à l'Agence universitaire de la francophonie, désignée pour plusieurs sous l'acronyme AUF, de régulariser son statut juridique à la suite de l'adoption d'un nouveau statut par les membres lors de leur assemblée générale, une assemblée générale d'ailleurs, M. le Président, qui a été extraordinaire, qu'on qualifie d'extraordinaire parce qu'elle s'est tenue beaucoup plus particulièrement, en mai dernier, à Québec, à l'Université Laval, pour régulariser justement son statut juridique.

Ce projet de loi est un court projet de loi, il ne compte que six articles, mais, comme il s'agit d'une loi à caractère exceptionnel, puisqu'elle autoriserait légalement que cette Agence universitaire de la francophonie, qu'elle l'autoriserait légalement, qu'elle lui permettrait de continuer son existence au Québec sous ce régime particulier. Elle mérite donc de ce fait toute notre attention.

Cette modification des statuts de l'Agence universitaire de la francophonie survient au terme d'une série de réformes qui s'étendent d'ailleurs sur plusieurs

années et au fil desquelles l'Association des universités partiellement ou entièrement de langue française, mieux connue sous l'acronyme de l'AUFELF, est passée d'une association de type privé d'universités, d'universitaires, pardon, et de chercheurs répartis un peu partout dans le monde à une agence à caractère public au sein d'une grande famille, c'est-à-dire celle de l'Organisation internationale de la francophonie, avec une mission élargie et un rôle stratégique qui sont au cœur de la francophonie dans le monde d'aujourd'hui.

● (11 h 20) ●

M. le Président, l'Agence universitaire francophone est maintenant un des quatre opérateurs directs de la francophonie, je pense ici, entre autres, avec TV5, l'Université Senghor d'Alexandrie et l'Association internationale des maires francophones. C'est l'Agence internationale de la francophonie, autrefois connue sous le nom de l'Agence de la coopération culturelle et technique, qui, elle, est l'opérateur principal de toute l'organisateur... l'organisation de la francophonie. J'aurai l'occasion de vous en reparler tout à l'heure, monsieur, de cette Agence internationale de la francophonie.

Donc, cette mutation progressive de l'Association en une agence a profondément modifié ses façons de faire, qu'il s'agisse de sa gestion, de l'administration de ses programmes, de ses liens avec ses propres membres et ceux avec l'organisation de l'ensemble de la francophonie et, bien entendu, de ses relations avec les États et les gouvernements.

Pourquoi donc une loi spéciale pour cette organisation internationale? Rappelons simplement que l'AUF, autrefois l'Association des universités partiellement ou entièrement de langue française, a justement été fondée ici, à Montréal, donc au Québec, en 1961. Donc, on remonte quand même assez loin dans le temps. À cette époque, elle a été constituée selon les règles de la Loi sur les compagnies du Québec, partie III, chapitre 38, portant sur les personnes morales ou les associations n'ayant pas de capital-actions et reconnue surtout par ses lettres patentes du 31 octobre 1961.

L'Agence avait donc été constituée en corporation à but non lucratif qui fixe des exigences et des normes qui prévoient notamment que le conseil d'administration de la corporation doit être composé d'administrateurs élus par les membres de l'Agence universitaire de la francophonie. De plus, cette corporation doit tenir une assemblée générale une fois par année, et la vérification de ses états financiers doit être confiée à un vérificateur externe qui, lui, évidemment, est choisi par le conseil d'administration.

Toutefois, la réalité a vite regagné cette organisation-là, puisque cette organisation internationale a beaucoup de difficultés évidemment à réunir ses membres pour un conseil général, c'est-à-dire pour une assemblée générale une fois par année. Dans les faits, elle rencontre donc beaucoup de difficultés à se conformer à cette Loi sur les compagnies du Québec, donc à se conformer aux exigences de la loi au niveau de la convocation de son assemblée générale annuelle. Elle ne peut le faire qu'aux quatre ans, et vous comprendrez pourquoi. Il s'agit de 400 membres qui proviennent de nombreux pays partout dans le monde.

Un autre problème qui touche évidemment l'Agence universitaire de la francophonie est celui de la

composition de son conseil d'administration qui, normalement, ne devrait être composé que d'administrateurs élus par les membres. Là non plus, elle ne rencontre pas les exigences de la Loi sur les compagnies du Québec, car on y retrouve des représentants des gouvernements qui y sont délégués. Je m'explique. Étant donné que les gouvernements contribuent presque à 80, 90 % des sommes nécessaires pour l'opération de cette Agence-là, M. le Président, il va de soi que ces États, ces gouvernements, souhaitent évidemment avoir des gens qui sont délégués par eux pour siéger sur l'Agence universitaire de la francophonie.

Par ailleurs, les statuts adoptés par l'assemblée générale annuelle, qui est, comme vous le savez, l'autorité suprême de l'Agence universitaire francophone, lors de sa réunion extraordinaire, prévoient que l'assemblée générale de l'association universitaire... de l'Agence — pardon — universitaire francophone devra se réunir tous les quatre ans. Elle prévoit également que le conseil d'administration de cette organisation internationale est et continuera d'être composé d'administrateurs élus par les membres et par les administrateurs désignés par les États et gouvernements membres de l'organisation internationale de la francophonie.

Au niveau de son contrôle externe, les nouveaux statuts précisent que les sommes d'argent qui sont attribuées à l'Agence universitaire de la francophonie par le Fonds multilatéral de la francophonie doivent faire l'objet d'un contrôle externe du Commissaire aux comptes qui, lui, est nommé par la Conférence ministérielle de la francophonie internationale.

Donc, comme vous pouvez le constater, M. le Président, là, il y a de nombreux intervenants, et c'est pas aussi facile que ça en a l'air de pouvoir agencer tout ça. Ça signifie donc que l'Agence universitaire de la francophonie doit relever son vérificateur externe du secret professionnel, l'autoriser à communiquer au Commissaire aux comptes de la francophonie toutes les conclusions de ses vérificateurs sur les comptes et les opérations qui concernent ces fonds reçus. Bien que cette pratique soit inhabituelle... c'est-à-dire qu'elle n'est pas nécessairement inhabituelle et qu'elle ne créera pas de brèche dans la gestion des compagnies de même type au Québec, il y a lieu quand même de camper les incidences réelles de la particularité du dossier présent. Et je dois vous avouer que, bien que je sois d'accord avec non seulement le dépôt du projet de loi, mais avec l'adoption du projet de loi, il y aura quand même quelques interrogations que je soulèverai lors de l'étude article par article et sur ce sujet-là justement, concernant le fait qu'on doive relever le vérificateur externe de son secret professionnel.

En fait, le projet d'une loi particulière pour l'Agence universitaire de la Francophonie qui nous est présenté a pour but d'autoriser l'Agence universitaire à fonctionner en conformité avec les règlements prévus par ses propres statuts et ceux qui ont été adoptés récemment par son assemblée générale. Ce projet de loi permettra donc à l'Agence, en tant qu'organisation internationale, de fonctionner en toute légalité à la suite de l'adoption, par l'Assemblée nationale du Québec, d'une loi particulière.

Il faut bien comprendre, M. le Président, et je le répète, qu'il s'agit ici d'une mesure exceptionnelle par

laquelle le gouvernement du Québec procède pour permettre à l'Agence universitaire de la Francophonie de respecter, d'une part, son caractère international, compte tenu du fait que ses membres proviennent de tous les continents, et, d'autre part, de respecter sa mission éducative, associative et coopérative, tout en permettant évidemment, l'Organisation internationale de la francophonie et aux divers gouvernements qui contribuent à son financement, de jouer un rôle actif à l'intérieur des organes de gestion et de décision de l'Agence universitaire de la Francophonie.

C'est précisément sur cette question de la présence des gouvernements autour de la table du conseil d'administration de l'Agence universitaire de la Francophonie, sur la justification et l'ampleur de celle-ci, sur la nature de son rôle — et j'insiste là-dessus — que nous allons interroger la ministre, et je salue également le député de Marguerite-D'Youville, qui est celui qui a déposé le projet de loi au nom de la ministre. Nous allons donc les questionner sur les articles que présente le projet de loi, puisque sa présence, des représentants des gouvernements, bailleurs de fonds, peut sans doute avoir un impact non seulement sur la nature des interventions, sur les priorités de l'Agence, mais également sur l'orientation des choix qui sont faits par le conseil d'administration.

Il est évident que nous tâcherons d'aborder cet aspect de la question avec beaucoup de vigilance. Et nous ne manquerons pas non plus, par la même occasion, d'interroger le gouvernement sur le rôle et la représentation institutionnelle gouvernementale du Québec au sein de l'administration de l'Agence universitaire de la Francophonie. Par ailleurs, fait à préciser, il y a pas de consultation sur le projet de loi qui est à l'étude. Vous n'en serez pas surpris, c'est une façon de faire, semble-t-il, qui est caractéristique évidemment de ce gouvernement, qui, plus souvent qu'autrement, aime bien mettre la population devant les faits accomplis.

M. le Président, le projet de loi prévoit à l'article 3 que le siège social de l'Agence universitaire de la Francophonie demeure à Montréal. Ce faisant, il consacre le caractère québécois de l'existence de l'Agence. Du même coup, il fait en sorte que l'Agence universitaire de la Francophonie ne pourra se dissoudre et s'incorporer ailleurs dans le monde avec un siège social qui se promène sans l'assentiment de l'Assemblée nationale, ce qui n'est actuellement pas le cas avec son statut légal actuel. Et c'est ce qui explique que l'opposition officielle, M. le Président, a donné son accord au dépôt du projet de loi après le 15 mai et à l'adoption du projet de loi, si évidemment le gouvernement répond de façon satisfaisante à l'ensemble de nos questions.

● (11 h 30) ●

Le gouvernement a convaincu l'opposition officielle que c'était... que le dépôt de ce projet de loi là, pour légaliser le statut juridique de l'Agence universitaire de la Francophonie, donc que cette façon de faire nous permettrait d'assurer non seulement juridiquement la présence du siège social de la francophonie au Québec, mais, espérons-le, pour fort longtemps. Là encore, je compte interroger le gouvernement sur cette mesure et sur les impacts éventuels que pourrait avoir cette loi particulière sur d'autres institutions à vocation internationale de même type dont les sièges sociaux sont

au Québec et qui pourraient peut-être se prévaloir d'une telle loi particulière.

Toutefois, M. le Président, je dois admettre que le fait de permettre à l'Agence universitaire de fonctionner, d'opérer sur le territoire québécois en toute légalité, milite évidemment en faveur de notre approbation au projet de loi. Le fait de respecter également le caractère international de l'Agence en lui permettant de fonctionner en conformité avec ses statuts est également un message d'ouverture que le Parti libéral du Québec donne à ce partenaire sérieux et conséquent dans ses engagements en général et, dans le cas présent, envers toutes les institutions de la francophonie.

Et j'aimerais, M. le Président, avant de terminer, non seulement vous sensibiliser, mais rassurer les gens qui nous écoutent sur l'importance que le Parti libéral du Québec accorde à tout ce qui est francophonie et vous dire que nous faisons nôtre la programmation de l'Agence intergouvernementale de la Francophonie, qui fait... Cette programmation-là, on la retrouve dans ce volumineux recueil de l'Organisation internationale de la francophonie, d'ailleurs auquel j'ai fait référence tout à l'heure, et je voudrais tout simplement sensibiliser l'Assemblée et nos collègues aux nombreux chantiers qui opèrent actuellement dans le cadre de la francophonie et exprimer toute mon admiration pour le travail qui se fait dans ces divers chantiers pour faire rayonner la francophonie à travers le monde.

Je pense entre autres au chantier n° 1 qui mise sur la jeunesse. Il y a un chantier qualifié de n° 2 qui, lui, s'intitule comme ceci: Une francophonie ouverte sur le monde: maîtriser les outils de la modernité. Il y en a un autre: Une francophonie solidaire: soutenir les efforts de développement. Et un quatrième chantier: Une francophonie moteur de la promotion de la démocratie, de l'état de droit, des droits de l'homme et de la citoyenneté. Il y en a un autre, chantier, celui-là: Une francophonie soucieuse de faciliter l'accès au savoir et au savoir-faire. Et un sixième chantier: Une francophonie plurielle: promouvoir la diversité linguistique et culturelle.

Il s'agit pas ici uniquement de parler le français, il s'agit de s'assurer que partout dans le monde, là où on parle le français, tout ce qui nous caractérise ici, au Québec, on puisse le retrouver là-bas, que ce soit au niveau du respect de la diversité culturelle, que ce soit au niveau de la démocratie, que ce soit au niveau du savoir-faire, de l'économie du savoir, de l'éducation, de l'alphabétisation. C'est un recueil qui est absolument extraordinaire. J'invite tous mes collègues à le consulter, parce que cette programmation nous oriente sur tout ce qui se passe dans le monde pour la promotion du français, mais toutes ces valeurs qui sont attachées aussi au français, à la langue française et aux pays évidemment qui ont le français en partage.

Donc, M. le Président, nous appuierons le projet de loi dans la mesure où on aura évidemment réponses satisfaisantes à nos questions lors de l'étude article par article, mais il va de soi que nous sommes d'accord avec le fait de légaliser et de régulariser le statut juridique de l'Agence universitaire de la Francophonie. Merci.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Merci, Mme la députée de Jean-Talon. Je suis prêt à reconnaître

un prochain intervenant sur l'adoption du principe du projet de loi n° 196, et je reconnais la porte-parole officielle de l'opposition en matière d'autoroute de l'information et d'habitation. Mme la députée de La Pinière. La parole est à vous.

Mme Houda-Pepin: Merci beaucoup, M. le Président. Auparavant, me permettriez-vous, M. le Président, de vous demander de vérifier s'il y a quorum, s'il vous plaît?

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, qu'on appelle les députés.

● (11 h 34 — 11 h 36) ●

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, si vous voulez prendre place.

Alors, l'Assemblée poursuit ses travaux. Nous en sommes à l'étape de l'adoption du principe du projet de loi n° 196. Loi concernant l'Agence universitaire de la Francophonie, et je cède la parole à un prochain intervenant. Mme la députée de La Pinière, la parole est à vous.

Mme Fatima Houda-Pepin

Mme Houda-Pepin: Je vous remercie, M. le Président. Alors, M. le Président, je voudrais intervenir à cette étape de l'adoption de principe du projet de loi n° 196. Loi concernant l'Agence universitaire de la Francophonie. Je voudrais d'entrée de jeu, M. le Président, joindre ma voix à celle de ma collègue la députée qui a pris la parole avant moi, porte-parole de l'opposition officielle en matière de relations internationales et de francophonie, pour, M. le Président, appuyer ce projet de loi évidemment et faire mes commentaires.

J'ai une autre raison, M. le Président, d'être fort intéressée à ce projet de loi. Vous savez à quel point la francophonie me tient à cœur. J'ai eu l'occasion, M. le Président, par le passé, et même encore actuellement dans mes fonctions de députée, de m'impliquer dans des instances de la francophonie, de travailler à la promotion de la langue française et à la diffusion de la culture d'expression française.

Un petit mot d'abord, M. le Président, sur le concept de la francophonie, francophonie mondiale, comme on la connaît aujourd'hui. C'est un concept qui a évolué au fil des ans, mais il y a une histoire à ce créneau de la francophonie dans lequel le Québec s'inscrit naturellement. Mais, au départ, M. le Président, ça prenait des gens qui avaient une vision, qui avaient une vision de créer un espace pour les francophones du monde entier, qu'ils soient du Nord ou du Sud, qu'ils soient d'Amérique, d'Europe, d'Afrique ou d'Asie. Et ces gens-là, M. le Président, je voudrais leur rendre hommage à l'occasion de l'étude de ce projet de loi.

Evidemment, ils sont nombreux, mais je voudrais de façon plus spécifique souligner la contribution de trois chefs d'État africains. Le premier, c'est Léopold Sédar Senghor, alors président du Sénégal, qui est d'ailleurs un chantre de la francophonie. C'est lui qui a écrit le premier texte dans la revue *ESPRIT*, une revue française, où il a développé le concept de la francophonie internationale comme étant un espace de solidarité et

d'humanisme. Un deuxième chef d'État, toujours un chef d'État africain, M. le Président, Habib Bourguiba, alors président de la république de Tunisie, lui aussi, M. le Président, a plaidé pour que les francophones du monde s'unissent, se rassemblent dans un espace qui leur est propre, un espace de partage, un espace d'enrichissement collectif. Le troisième chef d'État africain qui a également plaidé pour que cette francophonie voie le jour, c'est Hamani Diori, du Niger.

Alors, vous voyez, M. le Président, aujourd'hui, moi, je me lève devant vous dans cette Assemblée, l'Assemblée nationale du Québec, pour parler de la francophonie, mais cette francophonie, elle a été aussi développée et concrétisée dans l'esprit de certaines personnes qui ont vu juste, qui ont vu loin et qui aujourd'hui nous permettent de parler de l'espace francophone comme une réalité concrète. Alors, M. le Président, j'aimerais leur rendre hommage.

● (11 h 40) ●

Pour revenir au projet de loi n° 196, Loi concernant l'Agence universitaire de la Francophonie, je tiens également à vous signaler, M. le Président, qu'une fois qu'on a eu cette vision de créer un espace francophone mondial il y a eu aussi la volonté de doter cet espace d'un certain nombre d'institutions. Et chose assez intéressante, M. le Président, l'Association des universités partiellement ou entièrement de langue française, l'AUFELF, a été la première organisation internationale de la francophonie à voir le jour et, chose fort intéressante, elle a vu le jour à Montréal, M. le Président. J'ai eu l'occasion de travailler avec les personnes qui étaient impliquées dans cette agence, dans cette Association, comme on l'appelait, Association des universités partiellement ou entièrement de langue française, et de les côtoyer dans leurs efforts de donner corps à cette institution qui a été développée un peu au sein et en marge de l'Université de Montréal, et j'y allais assez régulièrement quand j'étais étudiante au doctorat à l'Université de Montréal, M. le Président. Alors, je voudrais aussi saisir cette occasion pour saluer ces pionniers qui étaient là, à l'AUFELF, au moment où cette institution tenait dans un local très modeste, et il y avait quelques personnes qui ont développé quelques documents dans une section qu'on appelait une petite bibliothèque. Et, aujourd'hui, M. le Président, on est là avec un projet de loi pour parler de l'Agence universitaire de la Francophonie.

Également, M. le Président, cette Agence-là qui est devenue ce qu'elle est aujourd'hui, elle a un contexte, elle a une histoire, et vous me permettrez, M. le Président, de vous le rappeler. L'AUFELF, l'Association des universités partiellement ou entièrement de langue française, a vu le jour le 31 octobre 1961, quelques années après que je sois née, M. le Président, ha, ha, ha! Ce qui est intéressant, elle a vu le jour évidemment, sur le plan institutionnel et juridique, en fonction de la troisième partie de la Loi sur les compagnies du Québec, M. le Président. Donc, on est fiers parce que c'est une institution qui a émergé chez nous, qui a essaimé chez nous et qui a grandi chez nous, M. le Président. Alors, ça, c'est la première étape.

Il est utile, M. le Président, de rappeler pourquoi on a décidé à l'origine d'appeler ça «Association des universités partiellement ou entièrement de langue

française». Parce que, comme vous le savez, M. le Président, la francophonie, qui est un espace très vaste, c'est près de 700 millions de citoyens à travers le monde, mais le bassin le plus important, le bassin démographique le plus important de la francophonie se trouve en Afrique. Évidemment, les pays africains, le français n'est pas nécessairement leur langue maternelle, c'est inévitablement la première langue seconde pour certains pays, c'est également la deuxième langue seconde pour certains pays.

Toujours est-il qu'en Afrique, M. le Président, les Africains parlent leur langue maternelle... qui sont, dans certains cas, dans certains pays, même très nombreux... et que la langue commune de communication devient le français. Donc, ces pays ne sont pas entièrement francophones, ils sont partiellement francophones. C'est pour ça que, à l'origine, on a dit: Si on veut être inclusif et si on veut intégrer toutes les universités et toutes les institutions éducatives de haut calibre dans l'ensemble de la francophonie, il fallait apporter cette nuance à l'origine. Évidemment, M. le Président, la francophonie a fait des avancées extrêmement importantes et le milieu universitaire francophone également. Donc, 31 octobre 1961, création de l'AUFELF sur la plan juridique, à Montréal.

Plus tard, M. le Président, en 1994, le nom de l'Association des universités partiellement ou entièrement de langue française a été remplacé et on a ajouté «Agence francophone pour l'enseignement supérieur et la recherche», ce qui nous donnait, M. le Président, un acronyme un peu plus élaboré: AUFELF-UREF. Agence universitaire de la Francophonie, aujourd'hui. Et, le 6 juillet 2000, M. le Président, la modification de l'Agence a été concrétisée pour «Agence universitaire de la Francophonie».

Alors, M. le Président, à partir de cet itinéraire assez succinct dont je vous ai parlé, M. le Président, ce qu'il est important de dire, c'est qu'en 1997 la Charte de la francophonie a confirmé cette association universitaire comme opérateur direct de l'organisation internationale de la francophonie. En 1998, les statuts adoptés lors de son assemblée générale à Beyrouth font de l'AUFELF-UREF l'Agence universitaire de la Francophonie qui, tout en conservant son caractère associatif, lui donne sa spécificité institutionnelle et lui assure l'adhésion de l'ensemble universitaire francophone.

M. le Président, au-delà du caractère institutionnel et juridique, parce que nous parlons d'une institution qui se donne une assise juridique, M. le Président, il est très important, et cela m'intéresse au plus haut point, de parler du rôle de cette Agence universitaire de la Francophonie. J'ai eu, dans ma courte vie — parce que je suis toujours jeune, M. le Président — la chance de voyager, de vivre et de travailler en Afrique. Le bassin démographique de la francophonie dont je vous ai parlé. J'ai même étudié, M. le Président. Donc, les universités francophones dans le bassin démographique de la francophonie le plus important, je les connais.

Et je dois exprimer ici aujourd'hui un souhait au moment où on adopte... où on étudie ce projet de loi de l'Agence universitaire de la Francophonie, c'est de faire en sorte que les pays francophones du nord, principalement le Québec, principalement le Canada et principalement l'Europe, qui sont dotés en moyens,

puissent utiliser ce créneau de l'Agence universitaire de la Francophonie pour partager, M. le Président, avec ces universités. Vous avez une situation où, dans certains pays, la démographie étant ce qu'elle est — elle est très, très, très élevée — on retrouve une population étudiante extrêmement importante dans les universités d'Afrique. Malheureusement, elles ne sont pas suffisamment et adéquatement dotées de moyens, plus particulièrement d'outils pédagogiques, d'ouvrages, de technologies de l'information et de supports de toutes sortes.

Et je formule le souhait aujourd'hui, M. le Président, à l'instar de Léopold Sédar Senghor, dans sa grande générosité, à l'instar de Habib Bourguiba, dans sa grande vision, et à l'instar de Hamani Diori, M. le Président, qui ont vu loin, je formule aujourd'hui le souhait que cette Agence universitaire de la Francophonie, dont on débat à ce projet de loi, soit aussi une instance de partage, de partage des expériences, de partage des moyens. Parce que les universités francophones au Sud, les universités francophones en Afrique particulièrement, M. le Président, n'ont pas les moyens de leurs ambitions, et cela crée un déséquilibre, parce que, au sein de la francophonie, M. le Président, un des capitaux le plus important que nous devons développer, dans lequel nous devons investir, c'est le capital humain.

Et, à l'ère des technologies, à l'ère de l'ouverture des frontières et de la mondialisation, il est extrêmement important que la francophonie se saisisse des outils qu'elle se donne, comme celui de l'Agence universitaire de la Francophonie, pour devenir une instance de partage et de solidarité.

● (11 h 50) ●

Et j'en appelle à tous mes collègues qui sont ici... Je vois mon collègue de Champlain avec lequel j'ai eu l'occasion de faire des missions en Afrique, et je sais pertinemment, M. le Président, qu'il partage mon point de vue et que, s'il prenait la parole, il dirait presque la même chose, parce qu'on a eu la chance d'échanger entre nous, M. le Président, et je dois vous dire tout le plaisir que j'ai eu à faire une mission avec lui, notamment au Bénin, M. le Président. Alors donc, c'est très important de savoir que ces instances-là, pour pas qu'elles soient des coquilles vides, pour pas que ce soient des structures sur papier, il faut leur donner vie, il faut qu'elles soient significatives, et pour cela, M. le Président, l'Agence universitaire de la Francophonie devrait s'attribuer cette mission-là et devrait être un fer de lance pour le rapprochement entre toutes les francophonies du Nord et du Sud, un outil de développement, et ce développement doit partir des besoins, des besoins des populations de la francophonie du Sud, M. le Président. Et, en parlant en ces termes, je ne cherche pas à plaider pour la charité, je cherche à plaider pour l'équité, l'équité dans le partage, l'équité dans la solidarité.

Et je sais, M. le Président, qu'un certain nombre... que le Québec fait sa part dans les limites de ses moyens. Il peut faire plus, notamment en accueillant chez nous des étudiants africains, ou des étudiantes, qui viennent de la francophonie, plus particulièrement d'Afrique, des pays qui ne sont pas en moyens financiers, et que le Québec, M. le Président, les accueille et octroie des possibilités à ces étudiants-là, du

moins à un certain nombre d'entre eux parce que c'est très limité, le nombre, pour qu'ils puissent étudier au Québec comme s'ils étaient des étudiants québécois, au niveau des frais de scolarité, M. le Président. Ça aide beaucoup. On devrait encourager ce genre de moyen et ce genre d'outil.

J'ai, M. le Président, une autre préoccupation et je voudrais saisir cette opportunité qui nous est donnée de parler du projet de loi n° 196. Loi concernant l'Agence universitaire de la Francophonie, pour vous parler d'un problème qui me préoccupe et qui touche le Québec. Vous savez, M. le Président, que le Québec est une terre d'accueil pour l'immigration et vous savez aussi, M. le Président, qu'un certain nombre d'immigrants nous viennent des pays d'Afrique, d'Afrique francophone en particulier. Et une des difficultés que nous avons et qui est loin d'être résolue — j'ai encore interpellé le ministre des Relations avec les citoyens et de l'Immigration à l'étude des crédits là-dessus — c'est la reconnaissance des diplômes, des diplômes acquis à l'étranger. Et ça, c'est un problème parce que c'est un processus extrêmement lourd. On exige des nouveaux arrivants d'amener leur relevé de notes. On exige, M. le Président, d'apporter toute sorte de paperasse. Ça prend du temps avant qu'un candidat à l'immigration ou quelqu'un qui est déjà ici, M. le Président, puisse avoir une équivalence de ses diplômes. Et c'est très important, M. le Président, parce que qui dit équivalence des diplômes dit possibilité d'accéder au marché du travail, reconnaissance des acquis professionnels et des qualifications acquises ailleurs.

Qu'est-ce qu'on attend, au sein de la francophonie mondiale, M. le Président, pour confier un mandat à l'Agence universitaire de la Francophonie pour faire un inventaire, M. le Président, des diplômes dans les universités francophones, avec leurs équivalences? On connaît très bien à quoi correspond chacun des diplômes et on sait très bien, M. le Président, que la plupart des pays, particulièrement des pays d'Afrique, ils ont pris le modèle du système d'éducation français, hein. Ça s'est amélioré avec le temps. Et donc, les diplômes, ils ont pratiquement la même équivalence que ce qui se fait en France, à quelques variantes près. Cela va de soi, M. le Président. Mais je trouve que, si on veut donner une signification aux instances qu'on crée, notamment l'Agence universitaire de la Francophonie, il faut aussi leur confier des mandats concrets qui leur permettent, M. le Président, de faire avancer la francophonie sur le chemin de la solidarité.

Alors, la question que je soulève ici devant vous, c'est une solution qui est concrète, M. le Président, et ça répond à un besoin réel, un besoin sur lequel on se casse les dents, M. le Président, année après année au Québec. Et il y a un arrêlage et des retards significatifs pour des gens, M. le Président, qu'on a parfois sollicités pour venir ici, qu'on veut intégrer au Québec, mais, au niveau des moyens, il y a des barrières, il y a des barrières structurelles, il y a des barrières institutionnelles, et l'une d'elles est l'équivalence des diplômes et des compétences.

Donc, M. le Président, je trouverais fort utile, considérant que cette Agence universitaire de la Francophonie va prendre une ampleur encore plus importante, puisque, M. le Président, elle aura pour

mission de développer un espace universitaire francophone en étroite partenariat avec les principaux acteurs concernés, à savoir les établissements d'enseignement supérieur et de la recherche, les enseignants, les chercheurs, les étudiants et les États et gouvernements qui contribuent. M. le Président, financièrement à l'Agence universitaire de la Francophonie...

Alors, M. le Président, je souscris au principe de ce projet de loi. Avec les commentaires que je vous ai... que j'ai partagés avec vous, j'espère que, du côté du gouvernement, il y aura une oreille attentive, qui va être à l'écoute de ce qui a été dit de ce côté de la Chambre et qui va comprendre. M. le Président, le message. Parce que, pour moi comme francophone, francophone du Sud, j'ai eu la chance de connaître pas mal des pays francophones d'Afrique, je connais leur situation et les difficultés qu'ils vivent, et nous avons une occasion et une opportunité, M. le Président, de leur tendre la main et de leur dire que la francophonie, ça veut dire quelque chose, et ça commence avec l'Agence universitaire de la Francophonie. Je vous remercie, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Merci, Mme la députée de La Pinière, de votre intervention. Nous poursuivons le débat sur l'adoption du principe du projet de loi n° 196, Loi concernant l'Agence universitaire de la Francophonie, et je reconnais la critique officielle de l'opposition en matière de tourisme et de transport métropolitain et député de LaFontaine. M. le député, la parole est à vous.

M. Jean-Claude Gobé

M. Gobé: Alors, merci, M. le Président. M. le Président, le projet de loi n° 196 est un projet de loi certainement très intéressant pour l'ensemble des gens de la francophonie, et on va expliquer pourquoi dans les prochaines minutes. Mais j'aimerais au départ rappeler. M. le Président, que cette agence francophone, cette agence de coopération internationale pour les universités de langue française a vu son origine ici, au Québec, bien sûr, elle a vu son origine à Montréal, et c'est en 1961, alors qu'il y avait un congrès de 150 secteurs francophones qui était organisé à cette époque-là, que la première assemblée de l'AUFELF a eu lieu. M. le Président, et est devenue l'Association des universités partiellement ou entièrement de langue française. Et je rappellerai qu'à l'époque le président, le premier président qui a été élu, et là on est en 1961, eh bien, M. le Président, c'est Mgr Irénée Lussier, qui était le recteur de l'Université de Montréal. Alors, autant vous dire que, dans ce domaine, Québec, le Québec a su faire preuve non seulement de pionnier... oeuvre de pionnier, mais a pris tout de suite le leadership, a pris tout de suite bien sûr le rôle qui devait être le sien, celui d'un des moteurs de la francophonie mondiale.

Et, en 1961, M. le Président, ça nous remonte très loin, car c'est le début, à ce moment-là, de l'ouverture du Québec sur le monde francophone, c'est l'ouverture, M. le Président, avec les voyages de Daniel Johnson à Paris et, après ça, les voyages de Jean Lesage à Paris, M. le Président, et on a vu par la suite tout ce développement de la francophonie, au départ bien sûr en grande... encore maintenant, en grande collaboration

avec la France et sous l'impulsion d'un personnage très important, un personnage historique que les Québécois aiment très certainement et que les Français aussi apprécient maintenant, même si c'est devenu un personnage historique, parce que les années ont passé depuis tout ce temps-là et il est maintenant, bien sûr, décédé, et je parle du président de la République française, le général de Gaulle.

● (12 heures) ●

Et, M. le Président, j'aimerais mentionner que, le 28... 24 au 28 avril 1963, il y a eu la première réunion de l'assemblée générale de l'AUFELF, et à cette occasion, M. le Président, le général de Gaulle a donné tout son appui à l'Association, a participé et contribué à cette réunion, a reçu Mgr Irénée Lussier, qui était recteur de l'Université de Montréal, avec son conseil d'administration et les délégués qui l'accompagnaient, à l'Élysée et officialisant ainsi et donnant ainsi l'appui et l'imprimatur de l'Élysée, du gouvernement français, de la République française à la création et au fonctionnement de cette Agence, qui, M. le Président, a fait depuis ce temps-là un grand bout de chemin, comme chacun le sait, lorsqu'on regarde tout ce qui a été fait et toutes les actions qui ont été entreprises par les différentes composantes de cette Agence qui a évolué à travers le temps, bien sûr, qui a su se moderniser, qui a su rentrer, M. le Président, dans l'ère informatique, qui a su rentrer dans les réseaux francophones d'informatisation.

Et je me rappelle, il y a quelques années, alors que j'occupais le poste de secrétaire parlementaire de la ministre de la Culture, des Communications et de la Francophonie, Mme Liza Frulla, qui maintenant n'est plus de nos rangs, mais... M. le Président, eh bien, nous avions une attention très particulière pour les institutions francophones en général, bien sûr, car c'était là notre mandat, c'était là aussi non seulement notre mandat, mais notre plaisir, et notre fierté, et notre désir, et la mission que le gouvernement libéral de l'époque nous avait confiée et dont le premier ministre de l'époque tenait absolument à ce que nous fassions bien sûr la plus grande diligence auprès de ces institutions... de leur promotion, de l'aide au financement, de la collaboration du gouvernement, et la participation du plus grand nombre de Québécois à toutes ces activités, et leur accompagnement bien sûr sur la scène internationale, car, comme je le répète, non seulement c'est les Québécois qui sont à l'origine ou parmi les créateurs de cette Agence...

On a parlé tout à l'heure bien sûr du président Habib Bourguiba, on a parlé de M. Diouf, on pourrait parler de différentes personnes, mais il n'en reste pas moins que c'est de Montréal, c'est du Québec, c'est de chez nous que c'est parti, et, à cette époque-là, M. le Président, j'avais donc, pour revenir à ce que je disais, j'avais été très impressionné de voir — puis on parle dans le milieu des années... même pas, le début des années quatre-vingt-dix — eh bien, de voir comment l'AUFELF avait été capable de développer un système d'intercommunication par informatique avec les universités francophones dans le monde. Et on était à l'avant-garde d'Internet parce que, vous savez, Internet ne s'est développé vraiment, clientèle et grand public, que plus tard. M. le Président. Ça a pris encore quelques

années avant que tout le monde puisse avoir ce merveilleux outil qu'est Internet, merveilleux outil de communication, de diffusion du savoir, de l'information, des arts et de la culture, hein, qu'est devenu Internet. Bien, M. le Président, les gens de l'AUFELF... et avaient, à l'époque, déjà utilisé ce moyen, et il y avait un réseau international francophone d'échanges universitaires avec l'informatisation, et, bien sûr, notre gouvernement était très intéressé, à l'époque, et la ministre, bien sûr, que je représentais dans plusieurs réunions, à cette époque-là, sur le début de l'autoroute de l'information.

Nous avons mis, à l'époque, un fonds de 50 millions de dollars pour aider à développer justement tout ce secteur, cette dynamique, hein, axée sur la francophonie. Eh bien, nous étions très fiers de voir que c'étaient les premières bases, les premières pierres, hein, de la construction d'un vaste réseau informatique Internet francophone, et d'autant plus fiers qu'il était basé sur le savoir, hein? Aujourd'hui, on peut y acheter des produits, on peut réserver des billets d'avion, faire beaucoup de choses, chercher la météo, on peut lire les discours que nous faisons — ou les écouter, même — que nous faisons en cette Chambre sur Internet. Eh bien, ça a évolué, mais, à l'époque, c'était la diffusion du savoir, la diffusion de la culture, et ça rendait cette culture, ce savoir, cette science qui était possédée par les universités, hein, francophones...

Ça leur permettait de les mettre entre elles en réseau, d'échanger et d'améliorer, de faire en sorte que leurs expériences, leurs connaissances soient mises à la disposition de l'ensemble des autres pays parce que, comme on le sait, bien sûr, eh bien, dans ce réseau de coopération universitaire francophone, il y a tous les pays d'Afrique, tous les pays que nous appelons pays en émergence, ou les pays du tiers-monde, et chacun sait qu'un des défis importants, ou le plus important défi... parmi les plus importants défis que ces pays ont à relever, il y a celui bien sûr de l'alimentation, de l'autonomie alimentaire, de la démocratie, mais, M. le Président, on ne pourrait atteindre ces objectifs-là s'il n'y a pas le défi de l'instruction publique, de l'éducation, et, bien sûr, ça passe par l'universitaire. M. le Président, parce que comment pouvons-nous penser qu'un jour ces pays seront à même de gérer, de prendre en charge, de prendre en main leur économie, leurs affaires, leur administration de manière autonome, de manière... d'une façon qui corresponde à leur réalité, corresponde à leurs ambitions pour leurs citoyens? Bien, comment pourront-ils le faire, pourraient-ils le faire s'il n'y avait pas, M. le Président, bien, des réseaux d'instruction supérieure pour former ces futures générations?

Oh! il y a certes la tradition habituelle qui fait qu'on va chercher des étudiants dans certains pays d'Afrique et on les transpose, ou transporte, pardon, dans des universités françaises, francophones, et surtout françaises, mais c'est aussi... ça peut être francophone, parce qu'il y en a à Abidjan en Côte d'Ivoire, enfin en différents endroits, et là on les forme, on les renvoie dans leur pays, et c'est très bien, M. le Président, c'est une solution qui est très pratique. Mais je crois que l'on doit tendre à faire en sorte de développer dans chacun des pays de la francophonie, particulièrement des pays africains, eh bien, des centres d'enseignement universitaire et qu'il est de notre responsabilité, en tant que pays plus

riche, pays qui a un développement économique, un développement universitaire plus... pas plus avancé, mais plus facile à cause de notre richesse comparativement à la leur, eh bien, il est de notre devoir, M. le Président, comme nation, comme étant une nation dans la fédération canadienne où nous avons une responsabilité importante, de faire valoir la francophonie dans cette fédération. Eh bien, M. le Président, comment ne pourrions-nous pas intervenir et collaborer avec eux?

Et le projet de loi, dans ce sens-là, M. le Président, est certainement un projet de loi auquel nous devons souscrire parce qu'il va permettre à cette association, eh bien, d'avoir un statut particulier. Et, au lieu d'être sous la Loi, M. le Président, des compagnies, bien, il va avoir une existence avec un régime d'une loi particulière, c'est-à-dire qu'il devient codifié, il devient... il existe maintenant selon une loi et non pas sous le régime traditionnel de la Loi des compagnies qui permet de s'incorporer, et d'avoir un conseil d'administration, et de fonctionner d'une façon qui, pour un centre qui est, après tout, un centre universitaire, hein, ou un regroupement d'universités, semblait un peu paradoxale, après tout, parce que leur but n'étant pas de faire le commerce, leur but n'étant pas de faire bien sûr des échanges payants mais, au contraire, de mettre en commun l'ensemble des capacités, l'ensemble des réseaux, l'ensemble des connaissances, l'ensemble des moyens à la disposition de toutes les universités francophones, particulièrement — je le disais précédemment — les plus riches. Eh bien, M. le Président, il a plutôt une vocation d'échange, et cette vocation d'échange, bien, ça peut se faire, mais c'est un peu paradoxal de le voir codé, régi dans un organisme qui, lui, dépend d'une loi, la Loi sur les compagnies, qui, comme chacun le sait, a plutôt une vocation à régir et encadrer des entreprises qui font du commerce et des affaires. Alors, c'est très bien et c'est certainement là, M. le Président, un avancé important.

Il y avait... M. le Président, il y a pas longtemps encore, ici, à Québec, il y a eu la réunion internationale, au mois de mai dernier, de l'AUFELF-UREF, M. le Président, et il y a eu un nouveau président qui a été... qui a été élu. J'aimerais peut-être faire lecture de ce que le président disait ici, à Québec, lorsqu'ils ont eu leur assemblée, hein, et que lui a été nommé président. Alors: «Chers collègues», disait-il... Il est important qu'on le... ici pour que les téléspectateurs qui nous écoutent et les collègues députés aussi, eh bien, comprennent un peu qu'est-ce qu'ils veulent faire, où est-ce qu'ils s'en vont et pourquoi, nous, on cautionne aussi. On l'explique, on explique la mécanique, leur mission, mais c'est toujours bon de voir, lorsque le président d'un organisme comme celui-là ou d'une organisation comme celle-là parle, eh bien, de le lire parce que ça nous permet de vraiment comprendre quels sont... quelle est sa vision, quelles sont ses ambitions.

Alors, il disait: «Chers collègues, une page de l'histoire de l'AUFELF, devenue l'Agence universitaire de la Francophonie, est tournée. Une autre s'ouvre avec l'adoption, par l'Assemblée extraordinaire, les 18 et 19 mai 2001 — donc, dernièrement, ici — de nouveaux statuts et avec l'élection du président, des membres du conseil d'administration et du nouveau Conseil associatif.

«Des textes remis à jour, une équipe dirigeante largement renouvelée, des... réactivés avec les membres de l'Agence comme avec les gouvernements, mieux... notre action et nos décisions nous permettent d'aborder l'avenir avec confiance... atteler à la mise en oeuvre et au développement des programmes. Les progrès ne sont pas... Nous comptons sur nos initiatives et vos propositions pour faire vivre votre Agence, association et opérateur, pour développer la solidarité entre nos universités et établissements au profit des plus démunis et pour développer l'excellence, condition de l'intégration des universitaires francophones et de leurs étudiants dans la communauté scientifique internationale.

«Grâce à votre participation massive — vous étiez plus de 200 à la rencontre — cette rencontre a été un succès. Je vous remercie vivement, tous ceux et celles qui sont venus.»

Et le président, c'est Jean du Bois de Gaudusson, qui est le nouveau président, et c'est bon, ici, de le mentionner.

● (12 h 10) ●

Et ce que nous devons retenir dans ce qu'il dit, M. le Président, ce qui est important pour nous, parlementaires québécois, et en particulier ceux qui s'occupent de coopération, d'échanges latéraux ou bilatéraux avec la francophonie... Et je vois mon collègue le député Beaumier, en face, qui est président de la Délégation nationale pour la coopération, avec qui j'ai l'honneur de partager la vice-présidence de cet organisme. Eh bien, M. le Président, lui, il sait de quoi je parle, comme, vous, vous le savez aussi, comme beaucoup d'entre nous le savent.

Et ce qu'il dit, le président Jean du Bois de Gaudusson, président de l'AUPELF, il dit, M. le Président: «Nous comptons sur vos initiatives et vos propositions pour faire vivre votre agence... associative et opérateur, pour développer la solidarité entre nos universités et établissements au profit des plus démunis et pour développer l'excellence, condition de l'intégration des universitaires francophones... universitaires francophones et de leurs étudiants.»

Développer la solidarité entre nos universités et les plus démunis, voilà le mot, M. le Président, voici le mot-clé, je crois, du mandat du nouveau président, et je crois, M. le Président, que nous ne pouvons qu'être d'accord avec lui, et nous ne pouvons qu'aller dans ce sens, et nous ne pouvons, nous aussi, que tendre à prendre ce genre d'action. Nous devons faire, comme gouvernement qui avons des budgets... Tout le monde sait que les budgets ne sont pas illimités, mais les budgets de solidarité doivent exister, parce que, si nous ne faisons pas, M. le Président, notre part comme citoyens des pays riches et développés, eh bien, nous manquerons l'occasion de contribuer au développement social, économique, bien sûr, universitaire et éducatif de pays qui tout à l'heure vont connaître et connaissent déjà des difficultés importantes. Et, si nous n'intervenons pas, si nous ne faisons pas des actions pour leur venir en aide, leur venir en aide non pas simplement avec une aide habituelle, comme on voit dans certaines organisations, de l'aide ponctuelle — ça en prend, M. le Président — mais avec de l'aide dans des projets particuliers et particulièrement dans l'éducation, dans les universités et dans les écoles...

Et là on parle des universités, mais la même problématique est dans les écoles. J'ai été, il y a quelques mois, lorsque nous étions, M. le Président, au Niger... J'ai été au Niger, M. le Président, et j'avais avec moi le député Beaumier, en effet, mon collègue. Eh bien, lui et moi avons pu voir, dans un village où nous avions arrêté, un petit village, des enfants venir nous voir et nous dire: As-tu un Bic, monsieur? As-tu un Bic, monsieur? Et, lorsque nous avons commencé à dialoguer un peu, ces enfants, qui étaient, je ne dirais pas en haillons, M. le Président, mais pauvrement vêtus, sans souliers, je leur ai dit: Mais qu'est-ce que vous voulez faire avec un Bic? Ils ont dit: Parce que, pour aller à l'école, ça prend un Bic. Imaginez, M. le Président, imaginez que ces enfants nous demandent un Bic. Un Bic, c'est un crayon, un stylo. Les Français appellent ça comme ça, c'est la compagnie Bic. Nous, on dirait «une plume» ou «un crayon à bille». Eh bien, ces enfants nous demandaient un Bic pour pouvoir aller à l'école, parce que, s'ils n'ont pas de Bic, ils ne peuvent pas aller à l'école parce qu'ils ne leur en fournissent pas. Ils ne peuvent pas écrire, ils ne peuvent pas apprendre à lire, ils ne peuvent pas apprendre à compter, et vous savez tous comme moi, nous savons tous que, sans alphabétisation, sans éducation, sans instruction publique, ne serait-ce que primaire, ces enfants sont condamnés à la misère, sont condamnés à l'exploitation, sont condamnés à ne pas pouvoir participer à l'évolution de leur pays et sont condamnés bien souvent à subir des systèmes ou des gouvernements, eh bien, qui font peu de cas d'eux et qui les maintiendront dans la pauvreté et dans l'assujettissement de toutes sortes, qu'il soit politique, militaire ou autre.

Alors, M. le Président, je crois que nous devons prendre l'occasion de ce projet de loi n° 196 pour prendre conscience, nous qui vivons dans des pays plus riches, qui vivons dans des pays plus développés, eh bien, qu'il y a là un devoir de solidarité, et, je l'ai dit tout à l'heure, il est vrai que nous avons des budgets. Il est vrai que nous avons, nous aussi, des problèmes. Nous avons des problèmes, nous aussi, dans les hôpitaux, dans les écoles, mais, au moins, nos enfants ont des Bic, ont du papier pour écrire, M. le Président, et je crois qu'il serait naturel que, nous, en cette Assemblée, ici, que le gouvernement, eh bien, regarde de plus près, au niveau de la francophonie, les moyens qu'il peut prendre pour intervenir dans ces régions, pour intervenir dans les projets éducatifs, pour intervenir pour soutenir les réseaux d'instruction publique dans les petits villages, pour faire en sorte que l'AUPELF, qui, lui... elle... qui, eux, sont en réseau universitaire, M. le Président, aient les moyens de faire en sorte de transmettre, de transférer l'instruction, de transférer la connaissance dans ces pays-là, parce que ça coûte très cher, faire venir des étudiants à l'étranger. Il faut qu'ils viennent, il faut les loger, il faut faire en sorte d'assurer leur subsistance, et peu peuvent le faire parce que c'est un pays... des pays très pauvres. Il y a des bourses, quelques-unes, il y en a quelques-uns qui arrivent, mais c'est limitatif.

Alors, je crois qu'un des projets aussi du gouvernement, en plus, M. le Président, des projets d'instruction publique de base, hein... Parce que, s'il n'y a pas d'instruction publique de base, comment voulons-nous tout à l'heure avoir des gens qui vont aller dans les universités? Bien, là encore, c'est limitatif, seule une

partie des classes élevées et favorisées de ces pays auront accès à ces services. Eh bien, M. le Président, eh bien, il faut faire en sorte d'avoir, là aussi, les moyens de nos actions et de nos discours et faire en sorte de transférer dans ces pays-là, eh bien, des enseignants et des établissements ou venir en aide à des établissements d'enseignement qui ont grandement besoin non seulement de fonds pour leurs fournitures, pour leur fonctionnement, mais aussi de professeurs, et là, M. le Président, je crois que, nous, les Québécois, nous avons une expertise très particulière là-dedans.

Et rappelez-vous qu'un des grands facteurs d'instruction en Afrique, eh bien, les grands facteurs d'instruction des Africains, dans les années trente, quarante, cinquante, ce sont des Québécois, M. le Président, des Canadiens français qui allaient dans les pays d'Afrique francophone, dans les missions, enseigner, et on doit dire qu'une partie des élites africaines d'aujourd'hui a été formée par des Québécois et des Québécoises et particulièrement des Québécois — il y avait aussi des soeurs missionnaires.

Eh bien, M. le Président, on voit qu'avec bien sûr la baisse des vocations religieuses et, bon, d'autres façons de fonctionner, notre présence s'est tranquillement retirée ou a diminué sur le terrain africain. Il est temps que nous retournions. Et je ne dis pas qu'il faut renvoyer les jeunes Québécois comme des Pères blancs et comme des missionnaires, je dis que le gouvernement, qui doit prendre la place, doit avoir les moyens de son discours dans la francophonie et prendre les budgets nécessaires pour que nous tenions notre place au niveau de notre richesse, au niveau de ce que nous représentons comme influence dans la francophonie. Puis il y a pas juste le nombre de population, il y a aussi l'influence économique et l'influence culturelle, et nous en avons une importante, M. le Président.

Alors, je suis très heureux de souscrire à ce projet de loi là et je crois que ça a permis de faire valoir et d'expliquer un certain nombre de points et un certain nombre de choses que, moi, je pense et je suis certain, un certain nombre ou un nombre important de nos collègues doivent partager avec moi, M. le Président. Alors, nous allons souscrire, nous allons bien sûr voter un peu plus tard en faveur de ce projet de loi, mais je crois qu'il y a un certain nombre d'autres collègues qui sont aussi intéressés par la francophonie, intéressés par l'enseignement supérieur, par l'enseignement secondaire, par l'enseignement primaire et par l'Afrique qui vont parler après moi, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Merci, M. le député, de votre intervention. Est-ce qu'il y a d'autres intervenants?

Mise aux voix

Le principe du projet de loi n° 196, Loi concernant l'Agence universitaire de la Francophonie, est-il adopté? Adopté. M. le leader du gouvernement.

Renvoi à la commission des institutions

M. Brassard: Je voudrais faire motion pour que ce projet de loi soit déferé à la commission des

institutions et pour que la ministre des Relations internationales et ministre responsable de la Francophonie en soit membre.

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

M. Brassard: L'article 30, M. le Président.

Projet de loi n° 5

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

Le Vice-Président (M. Bissonnet): L'article 30. L'Assemblée prend en considération le rapport de la commission de l'économie et du travail sur le projet de loi n° 5, Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'énergie. Est-ce qu'il y a des interventions? M. le député... porte-parole de l'opposition officielle en matière de ressources naturelles et député de Kamouraska-Témiscouata.

M. Claude Béchard

M. Béchard: Oui. Merci. Merci, M. le Président. M. le Président, le projet de loi qui est devant nous, le projet de loi n° 5, qui a été présenté par le ministre il y a quelques semaines, est un projet de loi relativement simple, est un projet de loi qui... Dans le fond, ce qu'il vise à faire, c'est tout simplement d'établir les personnes ou les sociétés qui sont réputées dans le domaine des produits pétroliers et des distributeurs pour l'application de certaines dispositions de la loi, notamment celles relatives au financement des activités de la Régie. Ce qui est visé par ce projet de loi là, M. le Président, c'est de faire en sorte que la Régie de l'énergie, qui est un, on peut dire, un tribunal administratif dans certains cas mais surtout un organisme de surveillance dans d'autres, notamment au niveau des produits pétroliers, bien, c'est de faire en sorte que cette Régie-là, les montants qu'elle a besoin pour fonctionner, surtout lorsqu'elle fait des enquêtes, bien, que ces montants-là soient répartis de façon plus équitable.

Il y avait un certain litige. M. le Président, sur le fait de savoir qui doit cotiser, qui doit payer la contribution annuellement au niveau de la Régie de l'énergie pour faire en sorte qu'elle fonctionne bien et que ça marche, et ce pour quoi il y avait ce conflit-là, parce qu'on se demande toujours qui doit payer, notamment dans les enquêtes sur l'essence — parce que c'est le cas visé avec l'actuel projet de loi — c'est: Est-ce que ce sont tous les distributeurs, tous les indépendants, tous les raffineurs, est-ce que c'est tout le monde qui doit le faire ou si c'est un plus petit groupe et donc moins de sous?

● (12 h 20) ●

Pour vérifier ça, il y a un certain nombre de points qu'il faut soulever. D'abord, on peut mentionner que... Ça représente quoi, ces frais-là? Bien, en commission parlementaire, on a appris que ça pouvait représenter... C'était déjà monté jusqu'à 800 000 \$. C'est descendu beaucoup plus bas. Il y a moins, donc, d'enquêtes, il y a moins de besoins à ce niveau-là, et

c'est surtout aussi pour s'assurer que, dans l'interprétation qu'on fait de qui doit payer, bien, qu'on se ramasse pas dans une situation où, pour payer des sommes qui, dans ce domaine-là, ne peuvent paraître pas très importantes, hein, si on regarde les sommes en jeu dans le domaine pétrolier présentement, bien, s'assurer que ça ne devienne pas plus lourd à administrer, plus lourd à gérer, plus lourd à aller chercher ces montants-là et à les distribuer, essayer de trouver une espèce de formule de péréquation équitable pour tous, que, finalement, en bout de ligne, ça donne rien, qu'on dépense plus d'argent à tenter d'aller chercher ces montants-là qu'on peut dépenser... qu'on peut aller chercher finalement l'argent pour le fonctionnement de la Régie.

Donc, le projet de loi qui était devant nous, entre autres à l'article 1, ce qu'il proposait, c'est justement de définir, de définir clairement les catégories de distributeurs d'un nombre plus limité, soit ceux qui sont situés en amont de la chaîne pétrolière, c'est-à-dire ceux qui au Québec raffinent, échantent avec un raffineur où y apportent des produits pétroliers destinés au marché québécois. Qu'est-ce que ça provoque, ça, M. le Président? Ça fait en sorte qu'on passe de peut-être une centaine de groupes qui potentiellement pourraient mettre de l'argent dans la Régie de l'énergie — puis, encore une fois, des petits montants; c'est pas des sommes énormes, on l'a vu en commission parlementaire — mais qu'on réduit ça à sept grandes entreprises et que donc on vient faciliter ça.

Et on a pas eu, là, de la part de l'industrie pétrolière, à date, on a pas eu de représentations pour dire que ces gens-là étaient pas d'accord avec le projet de loi. Je pense que les gens sont d'accord, étaient d'accord pour contribuer, pour mettre un peu d'argent dans ce projet de loi là, et la ligne qui a été tracée a été tracée pour ceux qui échantent des volumes de plus de 100 000... 100 millions de litres. Donc, c'est beaucoup, et ça, ça fait en sorte qu'on réussit vraiment à créer deux classes, deux niveaux, c'est-à-dire les grands raffineurs, les grandes corporations, et les indépendants, les plus petites entreprises, qui sont exclus de ce projet de loi là, et ça, comme on l'a vu dans le projet de loi, c'est aussi rétroactif. C'est rétroactif parce qu'il faut que la gestion de la Régie... Le budget est sur une base annuelle, donc à partir de 2001, donc ça fait en sorte qu'on a commencé dès ce moment-là. On y va de façon rétroactive.

L'actuel projet de loi, je vous dirais, comme tel, sur le projet de loi n° 5, on n'a pas de réserves ou... dire qu'on n'est pas d'accord avec ça, mais je pense que c'est une belle occasion qui nous est offerte, si on parle des produits pétroliers, pour dresser un peu avec vous, M. le Président, et avec les gens qui nous écoutent un bilan des actions qu'on a prises dans les dernières semaines, et ça, je veux souligner deux ou trois éléments. En premier, on se souvient qu'au début de la session, au mois d'avril, au mois de mai, on a vu le prix de l'essence augmenter, et, chacun des députés ici, je suis convaincu que, dans leur comté, les gens leur en ont parlé. Les gens ont parlé de ces montants-là qui sont... chaque semaine, qu'ils viennent chercher de l'argent dans nos poches et qu'ils, finalement, viennent chercher les minimales baisses d'impôts que le gouvernement a allouées dans le dernier budget, et ça, les contribuables nous le disent, hein, ils nous le disent clairement.

Nous, qu'est-ce qu'on a fait, de l'opposition officielle? On a demandé une interpellation. Vendredi, on a essayé de comprendre pourquoi le gouvernement se refusait d'agir à ce niveau-là et pourquoi le gouvernement ne voulait pas bouger, ne voulait pas diminuer les taxes sur l'essence, et la réponse de mon collègue le député-ministre au niveau des Ressources naturelles, ça a été, en gros, de dire: Le gouvernement du Québec n'a pas les moyens de se priver de ces revenus-là. Qu'est-ce qu'on peut répondre à ça? On peut répondre tout simplement que, si le gouvernement du Québec n'a pas les moyens de se priver de ces revenus-là, les contribuables québécois, les Québécois et Québécoises de toutes les régions du Québec n'ont pas davantage les moyens de se priver, eux non plus, de ces revenus-là, c'est-à-dire des montants qu'ils, chaque semaine, doivent mettre en plus dans leur réservoir d'essence.

Donc, on a eu cette interpellation-là où le gouvernement nous a confirmé son intention de ne pas bouger dans le dossier, de laisser les choses comme elles étaient, et le ministre des Ressources naturelles a même réussi à nous dire, sans rire, sans rire, que finalement la hausse du prix de l'essence coûtait aussi de l'argent au gouvernement et qu'il fallait presque les prendre en pitié, quand on sait que finalement il y a eu, dans la dernière année, un surplus de 2,6 milliards, dont 900 millions, plus de 900 millions, alloués à un fonds, à une petite caisse électorale qui va servir, là, à annoncer les projets d'un bord puis de l'autre. Mais j'ai bien hâte de voir dans un an combien de projets auront été annoncés avec ces argents-là. Donc, ça, ça a été l'interpellation.

Par la suite, on a continué, on a profité d'une certaine ouverture que le ministre des Ressources naturelles a faite en commission parlementaire, lors de l'étude des crédits du ministère des Ressources naturelles, alors qu'il nous a dit que, lui, il serait prêt à participer à une commission, à un mandat d'initiative de la commission de l'économie et du travail pour qu'on puisse tous mieux comprendre ce qui se passe dans ce secteur-là, pour qu'on puisse tous mieux voir pourquoi, il y a un an, il y a deux ans, le prix de l'essence était à un prix x. On dit qu'il y a eu moins de production, que le prix du brut a augmenté et que, finalement, en bout de ligne, ça a fait en sorte que ça l'a eu une répercussion à la pompe. On regarde deux ans plus tard, le prix du brut s'est stabilisé, et là on a toujours une augmentation qui est là quand même à la pompe et au niveau des prix qu'on doit payer au réservoir à chaque semaine quand on remplit nos réservoirs. Donc, essayez de comprendre ça.

Et ça, je... Ça arrive pas souvent qu'on peut faire ça, M. le Président. On va en profiter pour le faire. Moi, je tiens à saluer la collaboration des députés ministériels de la commission de l'économie et du travail parce que eux aussi se sont rendu compte que finalement ça avait une implication dans leurs comtés, ça avait une implication sur les gens qu'ils représentent, et ils ont donc accepté de collaborer et de voter en faveur d'un mandat d'initiative, un mandat d'initiative qui va faire en sorte que la commission de l'économie et du travail va procéder, dès le mois d'août prochain, à des audiences générales pour entendre des groupes qui vont venir nous dire pourquoi le prix de l'essence est au niveau de ce

qu'il est aujourd'hui. Ils vont nous expliquer qui — et où — fait quoi pour qu'on puisse finalement ne jamais, ou à peu près, voir de baisses à la pompe et, troisièmement, nous parler aussi des conséquences que ça a sur nos économies régionales, les conséquences que ça a, je dirais, dans chacune de nos régions, le prix de l'essence élevé, et qu'on vit à chaque semaine, et des conséquences très larges. Ça va du citoyen qui va mettre de l'essence dans son automobile chaque semaine, ça va aussi, à un autre niveau, aux transporteurs, ça va aux entreprises de nos régions qui ont à exporter des produits et qui... Chaque fois que l'essence augmente, bien, c'est pris directement dans leurs profits, c'est pris directement là où il y a des profits parce que c'est une dépense nette. Il y a pas moyen de changer ça.

Et, finalement aussi, dans cette commission-là, d'entendre des gens, la population en général pour voir qu'est-ce qu'elle a à dire, donc démontrer, puis nous tous, en tant que parlementaires, qu'on puisse mieux comprendre ce qui se passe à ce niveau-là et pourquoi on en arrive à des augmentations comme ça... Et j'ose espérer que le ministre responsable du Saguenay—Lac-Saint-Jean répondra à notre appel et répondra à nos attentes et à notre invitation, d'ailleurs ce qu'il avait déjà fait lors de la commission parlementaire, pour accepter de venir participer à cette commission parlementaire là, de venir comparaître en commission parlementaire pour qu'il puisse venir nous dire exactement ce qui se passe et pourquoi on en arrive à ces augmentations-là, mais aussi pourquoi lui, en tant que ministre des Ressources naturelles, vient nous dire qu'il ne veut pas bouger dans le dossier des prix sur l'essence et qu'il ne recommande pas au gouvernement de diminuer les prix sur l'essence. Donc, on parle de très, très gros montants.

C'est pour ça que, quand on a le projet de loi qui est devant nous, le projet de loi n° 5, ça peut paraître une goutte dans l'océan, quand on parle de milliards de dollars, de dire que là, bien, les entreprises vont devoir mettre de l'argent entre... au niveau des... vont devoir mettre de l'argent au niveau du fonctionnement de la Régie de l'énergie et des montants qui peuvent se situer entre 200 et 300 000 \$. Donc, ça peut paraître minime quand tu le répartis, si on le compare aux montants qui sont en jeu.

L'autre point qui est extrêmement important, quand on parle des prix de l'essence, quand on parle du rôle de la Régie de l'énergie, c'est son rôle de surveillant. On se souvient, il y a deux ans, il y avait eu des blocages au niveau des camionneurs. On avait vu ça en Abitibi, on a vu ça dans le Haut—Saint-Maurice, on a vu ça aussi dans d'autres régions, Saguenay—Lac-Saint-Jean, et ça a amené une enquête de la Régie de l'énergie. C'est justement dans ces cas-là, lorsqu'il y a des enquêtes comme ça, que la Régie de l'énergie a besoin d'argent pour faire les enquêtes et donc des argents qui sont défrayés à partir de ce qu'on retrouve dans l'actuel projet de loi. Ce sera la méthode à suivre pour assurer la quote-part de chacune des entreprises et s'assurer aussi qu'il n'y a pas de remise en question, parce que, si la majorité des joueurs sont de bonne foi dans ce dossier-là, ont accepté de contribuer, acceptent de le faire et l'ont fait dans le passé, bien, le projet de loi qui est devant nous, c'est pour régulariser la situation, pour faire en sorte qu'on se ramasse pas avec des

entreprises qui trouvent un trou quelque part juridiquement et qui profitent de ça pour ne pas payer leur part. Donc, c'est une question d'être équitable envers l'ensemble de ces entreprises-là.

● (12 h 30) ●

Il y a aussi un point, quand on parlait de la surveillance... il y a ces mandats-là et il faut voir qu'est-ce que ça a donné. Parce que, quand le ministre des Ressources naturelles nous dit qu'ils ne peuvent pas intervenir, qu'ils ne peuvent pas... finalement il y a rien qui garantit que, si le gouvernement baissait les taxes de 0,01 \$ ou de 0,05 \$, qu'à ce moment-là ce ne serait pas tout simplement les raffineurs qui mettraient ça dans leurs poches ou ailleurs. Bien là, c'est justement là qu'intervient le rôle de surveillance de la Régie de l'énergie. La Régie de l'énergie suit les prix partout au Québec. Il serait donc facile de voir si la tendance est que... par exemple, on diminue les taxes sur l'essence de 0,05 \$, bien, de voir si la tendance a pour effet que le prix demeure le même mais que ce 0,05 \$ là s'en va dans les poches des raffineurs. La Régie de l'énergie a la capacité, a les pouvoirs pour faire ces enquêtes-là, ces suivis-là, ce qui est extrêmement important.

Là-dessus, quand on regarde la structure comme telle des montants, on dit souvent que le marché de l'essence, c'est un marché continental, est un marché nord-américain et qu'à ce niveau-là, à ce niveau-là, je dirais, on est directement en lien avec ce qui se passe à New York, avec ce qui se passe dans le reste de l'Amérique du Nord. Bon. Mais là on arrive à un point où c'est important de le comparer. Si on prend le prix de base de l'essence, il est à peu près le même partout. Si on ajoute les transporteurs, les raffineurs, ce qui est dans l'opération de transformation moyenne, si on veut, avec le transport, on se rend compte que ça varie un petit peu, mais, ça aussi, ça suit partout.

Là où il y a le plus grand écart, c'est au niveau de la taxation. Au niveau de la taxation sur l'essence, au Québec, on est l'endroit où on paie le plus de taxes sur l'essence en Amérique du Nord. Donc, c'est normal qu'à la pompe, en bout de ligne, ça ait aussi un impact. Parce que, si ce n'était pas de ça, nos capacités de raffinage par rapport à nos capacités... à notre demande, c'est-à-dire... au Québec, c'est en équilibre. Donc, il y a pas de pressions trop fortes sur les raffineurs, et ça, c'est en équilibre. Donc, si on payait les taxes au même niveau qu'ailleurs, si on était dans la moyenne, on paierait déjà l'essence de 5, 6, 7 cents moins cher que ce qu'on paie actuellement. Donc, c'est une des preuves qui démontrent clairement que, au niveau des taxes, il y a des choses à faire là-dessus.

Et on se souvient d'une autre enquête de la Régie de l'énergie qui a eu lieu récemment à Québec, l'enquête de la Régie de l'énergie dans laquelle on demandait: Est-ce qu'on doit inclure une marge de profit dans la marge qui est déjà là? Donc, c'est dans le prix... qu'on diminue, si on veut, la variation, pour inclure déjà, là, un montant de 0,03 \$ le litre. Et ça, on va avoir les résultats dans les prochaines semaines, j'en doute pas.

Donc, le projet de loi que nous avons devant nous est un projet de loi... je dirais, c'est pas le projet de loi qui va faire en sorte que le ministre des Ressources naturelles va passer à l'histoire. C'est un projet de loi de quelques articles, de six articles, où il y en a à peu près

juste un qui vraiment est le coeur, parce que le reste, c'est de la concordance. Donc, c'est pas un projet de loi dans lequel on va avoir des changements majeurs, c'est un projet de loi de régulation. C'est un projet de loi dans lequel les Québécois et Québécoises ne trouveront pas une solution à leur demande en ce qui a trait au prix élevé de l'essence au Québec, aux taxes sur l'essence. Et c'est un projet de loi qui finalement va faire en sorte que nos gens dans la rue, ceux pour qui on est là, n'y verront pas de différence.

Est-ce qu'on peut parler d'une occasion manquée? Est-ce qu'on peut dire: Tant qu'à jouer dans ce dossier-là, est-ce que le gouvernement n'aurait pas pu en même temps en profiter pour faire d'autres ajustements, pour modifier certaines choses et faire en sorte que, au niveau entre autres des prix sur l'essence, du fonctionnement comme tel, on ait pu faire certaines modifications? Bien, je dois vous dire que je ne suis pas sûr que ça aurait été la bonne occasion. Pourquoi? Parce qu'on sent que le gouvernement n'est pas prêt. Pourquoi le gouvernement n'est pas prêt? Parce que le gouvernement n'a pas la volonté de diminuer les taxes sur l'essence, et ça, ça a été dit à plusieurs reprises. Le ministre des Ressources naturelles nous a dit que la stratégie gouvernementale était davantage une stratégie de diminuer les impôts. Ça n'a pas diminué de beaucoup, hein? Je pense pas qu'il y ait grand monde ici, là, qui se sont jetés en bas de leur chaise tellement que l'augmentation de leur paye était énorme et que c'était épouvantable. Ça donne quoi, d'un côté, de diminuer les impôts quand, de l'autre côté, par des taxes, par les augmentations de taxes et du prix de l'essence, bien, les Québécois et Québécoises le redonnent de l'autre côté? Ça ne crée pas d'activité d'économie de plus. Ça fait pas en sorte que vous allez acheter quelque chose de plus avec le 10, 15, 20 \$ que vous avez par semaine, parce que vous devez le dépenser notamment au niveau des besoins sur l'essence.

Le ministre des Ressources naturelles aussi nous a surpris lors de l'interpellation que nous avons eue, parce qu'il nous a dit à ce moment-là que finalement le problème pétrolier en Amérique du Nord, c'était que les États-Unis consommaient beaucoup trop et qu'il devrait y avoir aux États-Unis une politique de restriction, plus restrictive, et ça, pour faire en sorte qu'on consomme moins, donc qu'on diminue la pression sur la demande, sur les raffineurs. Bien, à ce niveau-là, c'est assez particulier, mais on voit un vieux réflexe du gouvernement en place, hein: c'est la faute des autres. C'est soit la faute du gouvernement précédent, qui a été là il y a plus de sept ans; c'est soit la faute — celle-là, on l'a entendue plusieurs fois, hein? — du gouvernement fédéral; c'est soit la faute... Dans le cas qui nous intéresse, le ministre disait que c'est la faute des États-Unis: ils devraient faire ci, ils devraient faire ça. À quand son prochain voyage aux États-Unis pour leur dire de changer leur politique énergétique et d'y aller d'une politique énergétique plus restrictive?

Mais tout ça pour dire que finalement, en bout de ligne, la volonté du gouvernement n'est de... est de ne pas bouger. Et c'est pour ça qu'on a convoqué une commission d'économie et du travail, un mandat d'initiative, pour qu'à l'automne on puisse entendre tous les groupes qui sont intéressés, que ce soit du côté des

raffineurs, que ce soit du côté des indépendants, que ce soit au niveau des consommateurs, des groupes de pression. Vous avez sans doute à la mémoire, M. le Président, le travail du groupe de M. Quintal, *L'essence, c'est essentiel*. Vous avez sûrement aussi en tête toutes les manifestations, tout ce qui a été organisé par M. Daniel Giguère, le maire de Jonquière, par les maires qui, eux-mêmes, disent dans leur municipalité: Le prix de l'essence occasionne des coûts supplémentaires pour nous, donc on doit agir à ce niveau-là et faire en sorte qu'on soit pas obligé indirectement d'augmenter nos taxes municipales pour faire en sorte d'absorber ce que ça nous coûte de plus au niveau des prix de l'essence. Donc... Et ça, c'était dans les journaux ce matin, là. On va profiter un peu de la tribune que nous avons pour inviter les gens à venir se prononcer.

Il y avait un avis qui paraissait dans les médias, qui dit c'est quand, la commission, sur quoi ça porte. Et le but qui est quelque part visé, c'est de mieux comprendre, c'est de vulgariser. Et ça, puisqu'on est dans un projet de loi modifiant la Loi sur la Régie de l'énergie, le ministre des Ressources naturelles pourrait aussi regarder, au niveau de la Régie de l'énergie, qu'est-ce qu'il peut y avoir de fait à ce niveau-là. Il y a déjà des efforts de faits au niveau de la vulgarisation, au niveau de l'information, mais on a convenu ensemble en commission parlementaire, lors de l'étude des crédits, que finalement un des problèmes que nous avions au prix de l'essence, c'était qu'il y a pas beaucoup de gens qui comprennent pourquoi c'est là. Est-ce que c'est vraiment à cause des marges bénéficiaires des raffineurs? Est-ce que c'est parce qu'il y a trop de stations d'essence? Est-ce que c'est parce que, dans certains cas, il y a une guerre ou il y a pas de guerre des prix? Est-ce que c'est parce qu'on diminue la production?

Donc, ce qu'on veut faire par cette commission parlementaire là, c'est vraiment de faire le tour de la problématique pour que les Québécois et Québécoises... et que nous, les députés, les représentants des gens, on puisse aussi leur expliquer ce qui se passe. Et aussi, moi, il y a un élément sur lequel on va revenir dans cette... dans ces audiences-là à l'automne, c'est de voir quelles en sont les conséquences, quelles sont les conséquences des prix actuels de l'essence, des prix élevés sur l'essence sur l'économie de nos régions. Est-ce que ça a un impact? Est-ce que finalement on a réussi à absorber tout ça et que ça ne joue pas, ça passe pas nulle part puis ça a pas d'impact? Moi, je suis pas sûr. Je suis loin d'en être convaincu, parce que, moi, je suis convaincu que, oui, ça a un impact et que, oui, c'est important. Donc, il y a ça.

Et l'élément majeur aussi de la commission qu'on va tenir à l'automne, c'est qu'on veut aussi entendre la ministre des Finances qui va venir nous dire pourquoi, depuis, je dirais, depuis cinq ans, mais surtout depuis deux, trois ans, le gouvernement actuel n'a pas jugé bon de toucher à quoi que ce soit en ce qui a trait à la... aux formes de taxation relatives à l'essence, aux produits pétroliers, que ce soit l'huile à chauffage ou autres, pour faire en sorte qu'on soulage un peu les Québécois et Québécoises, et qu'il y en a pas eu, de programme.

● (12 h 40) ●

Il y a plusieurs qui ont dit au cours des derniers mois, quand le gouvernement fédéral a sorti un programme pour aider les gens, l'automne dernier, à passer à travers l'augmentation des prix de l'huile à chauffage... Il y a eu un programme comme ça aussi dans d'autres provinces, hein, il y a des gens qui sont intervenus. Et, au Québec, on doit être à ce point différent, on doit être à ce point distinct que le gouvernement actuel a jugé bon de ne pas intervenir à ce niveau-là, de ne pas faire en sorte que les Québécois et Québécoises pourraient avoir de l'aide pour passer à travers les coûts élevés au niveau du prix de l'essence. Donc, ça, là-dessus, on va demander ça à la ministre des Finances, si elle accepte bien sûr notre invitation de venir comparaître, de venir se faire entendre en commission parlementaire l'automne prochain sur les prix de l'essence. Et, à ce moment-là, ça pourra peut-être aussi l'inciter ou là... je dirais, lui donner le goût de faire en sorte d'avoir certaines modifications pour le prochain budget. Parce que... Puis, comme je l'ai mentionné, c'est pas juste une question que, nous, du côté du Parti libéral, on a soulevée: il y a aussi certains députés de l'autre côté de la Chambre, qui sont d'accord avec nous, qui disent: Ça pas de bon sens, et on devrait se servir de tous les outils, dont la Régie de l'énergie, pour expliquer, pour suivre, pour mieux comprendre et pour s'assurer que finalement les prix de l'essence sont à un niveau raisonnable.

Et, quand on regarde le projet de loi qui est devant nous, on doit aussi se pencher sur un point, c'est-à-dire: Est-ce qu'on a un projet de loi qui répond aux attentes? Bien, je pense qu'on a entendu, du côté des indépendants, qu'ils étaient d'accord avec ça. Comme je le mentionnais, on n'a pas entendu beaucoup de pressions du côté des grandes pétrolières, donc le projet de loi présenté par le ministre fait consensus, les gens semblent d'accord, les gens sont derrière ce projet de loi là.

Et c'est pour ça que, quand on analyse ce qu'il y a dedans, bien, on se dit que finalement, avec la Régie de l'énergie, on aurait peut-être pu aller un petit peu plus loin pour faire en sorte que les Québécois et Québécoises comprennent mieux pourquoi leurs prix de l'essence sont à ce niveau-là, pourquoi il y a pas eu de diminution des taxes pendant les périodes plus difficiles. Et on aura la chance en commission parlementaire, au mois d'août, d'entendre, comme il nous l'a dit, le ministre des Ressources naturelles qui va venir nous dire... nous dire pourquoi le gouvernement n'a pas les moyens de se priver de ces revenus-là. Et j'ose espérer qu'il sera convaincant aussi auprès de sa collègue des Finances pour que, elle aussi, vienne nous dire qu'est-ce qui se passe à ce niveau-là.

Et donc, M. le Président, malheureusement, c'est dommage pour le ministre des Ressources naturelles, mais c'est pas le projet de loi, le projet de loi n° 5, qui va le faire passer à l'histoire. J'ose espérer qu'il a d'autres cartes dans sa manche, qu'il a d'autres possibilités, parce que, après une carrière aussi longue, 25 ans, j'espère que c'est pas là sa statue pour son 25e anniversaire qu'il nous donne, avec le projet de loi n° 5. Mais c'est dommage, parce qu'on était d'accord, ça nous...

Une voix: C'est le socle.

M. Béchar: ...ça nous aurait fait plaisir... Oui, c'est peut-être le socle ou une des vis qui va tenir la statue du député au Saguenay—Lac-Saint-Jean, le projet de loi n° 5. Mais, au moins, sur une des vis, on aura été d'accord avec le gouvernement en ce qui a trait au projet de loi n° 5. Merci.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, merci, M. le député de Kamouraska-Témiscouata.

Alors, nous poursuivons le débat sur le rapport de la commission de l'économie et du travail portant sur le projet de loi n° 5, Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'énergie, et je cède la parole à la porte-parole de l'opposition en matière d'habitation et en matière d'autoroute de l'information et députée de La Pinière. Mme la députée, la parole est à vous.

Mme Fatima Houda-Pepin

Mme Houda-Pepin: Merci beaucoup, M. le Président. Alors, c'est avec plaisir, M. le Président, que je joins ma voix à celle de mon collègue le député de Kamouraska-Témiscouata et porte-parole de l'opposition officielle en matière de ressources naturelles.

M. le Président, le député de Kamouraska-Témiscouata a fait au sein de notre caucus un travail extraordinaire justement pour pousser sur ce dossier-là de l'énergie et sur le dossier, M. le Président, des régions-ressources. Alors, on est fier de lui, M. le Président, c'est une belle acquisition. C'est un jeune député, il a beaucoup d'espoir devant lui. M. le Président. Alors, voyez-vous, pendant que le député du Saguenay, lui, va fêter ses 25 ans qui sont derrière lui...

Une voix: Lac-Saint-Jean.

Mme Houda-Pepin: ...du Lac-Saint-Jean, M. le Président, on a un jeune député qui a plus de 25 ans devant lui. M. le Président. C'est ça, l'avenir du Québec, c'est dans sa jeunesse. M. le Président, et dans la jeunesse aussi de ses députés et de ses expériences.

Alors, M. le Président, c'est avec plaisir que j'interviens sur le projet de loi n° 5, Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'énergie. Ce projet de loi, M. le Président, c'est un projet de loi, comme l'a si bien dit mon collègue le député de Kamouraska-Témiscouata, c'est un projet de loi mince, dans le sens où ça porte seulement sur six articles, le sixième étant celui qui met en vigueur le projet de loi. Mais, au niveau de sa portée, M. le Président, il y a lieu effectivement d'accorder notre appui parce que, pour nous, la Régie de l'énergie, c'est une institution importante, tellement importante, M. le Président, que nous avons... Et je me rappelle, pour avoir participé aux travaux de la commission de l'économie et du travail sur le dossier de l'énergie, M. le Président, que nous avons défendu cette institution et que, comme bien d'autres, M. le Président, qui sont venus rappeler au gouvernement qu'il avait par moments abandonné la Régie de l'énergie, M. le Président, et qu'il n'a pas veillé à ce qu'elle puisse avoir les ressources nécessaires, les ressources suffisantes pour jouer adéquatement son rôle, son rôle de surveillance, son rôle, M. le Président, de régulation...

Je voudrais aussi profiter de cette occasion qui m'est donnée du projet de loi n° 5, Loi modifiant la Loi

sur la Régie de l'énergie, pour saluer, M. le Président, tous les professionnels et toutes les personnes qui travaillent justement dans cette Régie, parce que je sais qu'on leur demande de faire beaucoup avec peu. Et je voudrais aussi saluer à cette occasion, M. le Président, tous les professionnels et les chercheurs de l'Institut. M. le Président, d'Hydro-Québec, l'Institut de l'IREQ, qui sont sur la Rive-Sud de Montréal, en Montérégie. Et un certain nombre d'entre eux sont dans mon comté. J'ai eu l'occasion de les rencontrer. Ils m'ont sensibilisée, M. le Président, grandement, avec M. Jean-Marc Pelletier qui est le président du Syndicat des professionnels et des chercheurs de l'IREQ, ils m'ont sensibilisée, M. le Président, à la problématique de l'énergie au Québec dans ses multiples facettes, ses multiples dimensions.

Et on sait très bien, M. le Président, que, fidèle à son habitude, ce gouvernement a également coupé les ressources à l'Institut de l'IREQ, où on a réuni quelque 300 chercheurs, M. le Président, qui était considéré, avant que ce gouvernement n'arrive au pouvoir, comme le fleuron de la recherche, M. le Président, et de l'avant-garde au Québec et internationalement. Mais, depuis que le Parti québécois est au pouvoir, l'IREQ, M. le Président, et les 300 chercheurs de cet Institut sont en train de vivre, tellement, M. le Président, le gouvernement a mis la clé dans différents projets porteurs. Et il est en train de faire faire aux chercheurs, M. le Président, du surplace, au lieu de leur donner les moyens et les ressources pour mettre leur énergie et leur vision et leur savoir dans de la recherche, dans la prospective et dans l'invention, M. le Président.

Alors, le projet de loi n° 5, Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'énergie, c'est un projet de loi, M. le Président, qui modifie la Loi sur la Régie de l'énergie afin d'établir les personnes ou sociétés qui sont réputées être, dans le domaine des produits pétroliers, des distributeurs pour l'application de certaines dispositions de la loi, notamment celles relatives au financement des activités de la Régie.

Essentiellement, ce que ça dit, c'est que c'est un projet de loi de régulation. C'est un projet de loi, M. le Président, qui vient modifier la Loi de la Régie de l'énergie, plus particulièrement l'article 2, l'article 3 de la loi actuelle. Et vous me permettez de vous citer au texte, M. le Président, la modification qui est apportée à l'article 2, parce que, à mon avis, c'est la substance: «La Régie peut ordonner au transporteur d'électricité ou à tout distributeur d'électricité ou de gaz naturel de payer tout ou partie des dépenses relatives aux questions qui lui sont soumises et à l'exécution de ses décisions ou ordonnances.»

Donc, la Régie, M. le Président, se donne le moyen d'assurer une obligation de payer, de payer. M. le Président, la part des entreprises, les forcer finalement à les payer.

«Elle peut ordonner au transporteur d'électricité ou à tout distributeur d'électricité ou de gaz naturel de verser, tout ou partie des frais, y compris des frais d'experts, aux personnes dont elle juge la participation utile et à ses délibérations.»

«Lorsque l'intérêt public le justifie, la Régie peut payer de tels frais à des groupes de personnes réunis pour participer aux audiences publiques.»

M. le Président, le projet de loi n° 5, Loi sur la Régie de l'énergie, vient établir une sorte d'équilibre et d'équité, M. le Président, parce qu'il vient préciser la notion de «distributeur» afin d'éliminer toute ambiguïté quant aux industries qui sont tenues de payer une contribution annuelle à la Régie édictée par règlement.

Alors, actuellement, sept compagnies pétrolières sont tenues de cotiser à la Régie annuellement. Cependant, la loi actuelle n'est pas très claire, à savoir: qui cotise? c'est dans quels paramètres? en fonction de quoi? Et se basant, M. le Président, d'ailleurs sur cette ambiguïté, sur ce flou législatif, la pétrolière Ultramar refuse d'ailleurs actuellement de payer entièrement ce que la Régie lui réclame, se contentant de lui verser une cotisation directement proportionnelle aux parts de marché qu'elle détient.

Donc, M. le Président, le projet de loi permet essentiellement de définir ce qu'est un distributeur et d'y inclure les principaux importateurs au Québec à titre de contributeurs au financement de la Régie de l'énergie. Les articles 4 et 5 du présent projet de loi, M. le Président, s'appliquent rétroactivement au 1er avril 2001.

Tout ça pour vous dire, M. le Président, que ce débat sur l'énergie nous rappelle aussi la difficulté que vivent les citoyens du Québec concernant la question du prix de l'essence. Or, je me félicite, M. le Président... plutôt, je dois féliciter mon collègue le député de Kamouraska-Témiscouata qui a réussi à obtenir de la commission de l'économie et du travail un mandat d'initiative pour se pencher sur cette question vitale concernant, M. le Président, le marché de l'essence et surtout la fixation du prix de l'essence.

Et, comme il nous l'a dit, au mois d'août prochain, M. le Président, les audiences générales vont avoir lieu parce qu'il est très important de savoir — d'établir plutôt — la responsabilité du gouvernement dans ce dossier.

On sait très bien que le marché de l'essence, M. le Président, est pancanadien et nord-américain, et lorsqu'on regarde et qu'on décortique, M. le Président, comment est-ce qu'on établit le prix de l'essence, arrivé au bout, M. le Président, de la distribution, il y a lieu de constater que le brut, finalement, qu'il vienne du Moyen-Orient ou d'ailleurs, on a des prix, M. le Président, qui sont reconnus internationalement. Il y a aussi les prix du raffinage qui sont presque les mêmes, à quelques variantes près. Mais la seule différence, c'est au niveau de la taxation. Or, M. le Président, le gouvernement a une responsabilité dans l'augmentation du prix de l'essence, parce que, M. le Président, c'est au niveau de la taxation que ça se joue.

Et je me réjouis de voir que cette commission va enfin étudier cette question extrêmement importante, parce que ça a des impacts sur les citoyens. Moi, j'ai des citoyens de mon comté qui navettent à Montréal pour travailler quotidiennement, ça les affecte. Ça a des impacts sur les transporteurs. Dans ma région, qui est une région exportatrice, M. le Président, nous avons beaucoup, beaucoup de trafic sur les routes au niveau du transport des marchandises, ça affecte nos entreprises. Et on aura, M. le Président, le portrait exact, parce que la situation est très problématique. Et je me réjouis de voir que la commission et les parlementaires

vont enfin disposer de cette question. Je vous remercie, M. le Président.

Mise aux voix du rapport

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Merci, Mme la députée. Est-ce qu'il y a d'autres intervenants? Le rapport de la commission de l'économie et du travail portant sur le projet de loi n° 5, Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'énergie, est-il adopté? Adopté.

● (12 h 50) ●

M. Brassard: L'article 33, M. le Président.

Projet de loi n° 166

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

Le Vice-Président (M. Bissonnet): L'article 33. L'Assemblée prend en considération le rapport de la commission des affaires sociales sur le projet de loi n° 166. M. le député de Jacques-Cartier.

M. Geoffrey Kelley

M. Kelley: Merci beaucoup, M. le Président. Ça fait plaisir d'intervenir à ce stade-ci dans l'adoption du rapport de la commission des affaires sociales qui a regardé le projet de loi n° 166, qui est une loi qui... une loi habilitante qui va donner la possibilité aux premières nations du Québec de prise en charge de la protection de la jeunesse sur leur territoire, la Loi modifiant la Loi sur la protection de la jeunesse: Bill 166, An Act to amend the Youth Protection Act.

Je trouve, comme nous avons discuté en commission parlementaire, M. le Président, c'est un autre petit pas dans l'optique de favoriser une plus grande autonomie gouvernementale pour les premières nations du Québec. L'opposition officielle est heureuse de joindre sa voix et voter en faveur de ce projet de loi, parce que je pense que c'est une loi qui va encourager, encore une fois, une plus grande autonomie des gouvernements autochtones des premières nations du Québec.

En commission parlementaire, il y avait quelques questions qui ont été soulevées, et, malheureusement, je ne sais pas si c'est lié au fait que le président de la Commission de protection des droits de la personne et de la jeunesse vient d'être nommé juge, mais il y avait un avis qui était fort intéressant, mais qui n'était pas transmis aux membres de la commission. Alors, peut-être un appel à la Commission de protection des droits de la personne et de la jeunesse, que c'est important de transmettre les documents au pouvoir exécutif. Et la Commission a pris la peine d'envoyer un avis écrit à Mme la ministre déléguée aux Services sociaux. Mais ils n'ont pas pris le temps pour envoyer à temps leur avis concernant le projet de loi n° 166 aux membres de la commission des affaires sociales, et je trouve ça dommage, parce qu'il y avait des passages intéressants dans cet avis. Mais, comme membre de la commission, on a dû lire ça en diagonale, et c'était un empêchement, je trouve, pour le bon fonctionnement de la commission qui a siégé sur le projet de loi n° 166.

Un bref rappel, M. le Président, un bref historique. Ce projet de loi est basé sur un projet-pilote qui existe présentement dans les trois communautés atikameks du Québec. Alors, le système d'intervention d'autorité atikamek était établi il y a trois ans pour essayer d'avoir une meilleure protection pour la jeunesse, soit les personnes en difficulté, où il y a les questions de leur sécurité personnelle, ou également les personnes qui ont des démêlés avec la Loi sur les jeunes contrevenants. On sait que la réalité démographique de nos communautés autochtones... elles sont des communautés très jeunes, souvent 40, 45, 50 % de la population a en bas de 20 ans. Alors, il y a une jeunesse qui est très importante, et je trouve qu'on a tout intérêt d'aller de l'avant pour s'assurer de la meilleure protection pour la jeunesse possible dans ces communautés.

Alors, c'est dans optique que nous avons travaillé, et on a eu le privilège d'avoir les trois représentants atikameks qui étaient dans la salle avec nous. Alors, c'était le moment d'aller poser les questions directement à M. Ernest Awashish, qui est le coordonnateur de projet, et les autres représentants, et c'était vraiment une occasion de privilégier, de voir les problèmes et les avantages d'un système de prise en charge des services de protection de la jeunesse par les communautés autochtones.

Et il y a une série de problématiques qui ont été soulevées en commission parlementaire quant à la protection de la jeunesse. La première qui était soulevée dans l'avis de la Commission de la protection de la jeunesse, c'est l'interface ou la relation, le lien entre notre système à nous et les nouveaux systèmes qui vont être créés par les ententes du gouvernement. Et je sais que la Commission de la protection de la jeunesse était directement impliquée dans la création de ce projet-pilote chez les Atikameks, alors je pense qu'on a tout intérêt que ce modèle, ce projet-pilote va inspirer d'autres communautés des premières nations du Québec d'aller de l'avant avec les mêmes genres d'attentes.

Et c'est ça, le but du projet de loi qui est devant nous. Mais, entre autres, une des premières questions qui était soulevée, c'est aux ressources à la fois pour les communautés concernées, mais pour la liaison avec la Commission de la protection de la jeunesse. Je pense, les coûts de transition, les coûts de formation requis pour effectuer ces genres de transferts sont très importants.

Et nous avons, de notre côté de la Chambre, soulevé ces inquiétudes pour s'assurer que, si on va faire le transfert, ça va faire les demandes additionnelles sur le personnel et l'expertise de la Commission de la protection de la jeunesse et droits de la personne, ça va également faire les demandes additionnelles sur les services sociaux dans ces premières nations. Alors, il y a des questions de ressources qui sont suffisantes pour s'assurer qu'on va faire la transition dans la plus grande harmonie possible.

Deuxièmement, je veux savoir, M. le Président, je vois que c'est déjà 13 heures, j'ai d'autres points à soulever, alors...

Le Vice-Président (M. Bissonnet): ...M. le député, et d'ailleurs, vous parlez comme porte-parole

dans ce dossier-là? Vous êtes le porte-parole? Ça va. Alors, compte tenu de l'heure, je vais suspendre les travaux jusqu'à 15 heures cet après-midi, et je vous souhaite à tous un bon dîner. Au revoir.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 45)

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, Mmes et MM. les députés, nous allons nous recueillir quelques instants.

Veuillez vous asseoir, s'il vous plaît!

Alors, nous allons poursuivre nos travaux aux affaires du jour. Nous étions à l'article 33. L'Assemblée prend en considération le rapport de la commission des affaires sociales sur le projet de loi n° 166, Loi modifiant la Loi sur la protection de la jeunesse.

Alors, M. le député de Jacques-Cartier, qui est le porte-parole officiel de l'opposition en cette matière, avait débuté sur son exposé. Il avait déjà cinq minutes à peu près, et vous avez droit à un temps de parole de 30 minutes. Je vous cède la parole, M. le député.

M. Kelley: Merci beaucoup, M. le Président. Je veux continuer mon intervention sur le projet de loi n° 166, Loi modifiant la Loi sur la protection de la jeunesse, Bill 166, an Act to amend the Youth Protection Act.

Je pense qu'on a eu une soirée très intéressante pour faire les échanges, des deux côtés, sur ces ententes futures, parce que, comme on a dit, on a un projet-pilote qui est en place pour le moment chez les Attikameks, mais on parle des ententes. C'est une loi habilitante, le projet de loi n° 166, qui va rendre possible la signature des ententes entre notre Protection de la jeunesse et les premières nations et le gouvernement du Québec, la possibilité d'une prise en charge de ces services importants dans les communautés des premières nations.

Alors, comme nous avons signalé au moment de l'adoption de principe, l'opposition officielle est tout à fait d'accord avec la démarche qui est proposée ici. Cependant, il y a des questions qui ont été soulevées qui demeurent importantes, et je pense qu'on a tout intérêt de les signaler. Entre autres, et c'est une question, un enjeu qui a été adressé abondamment dans le rapport de l'enquête royale sur les peuples autochtones, sur la portabilité du droit autochtone et la protection des autochtones dans notre société.

Et, faites ça, posez la question le plus abruptement: Un Inuit, un jeune Inuit qui se trouve sur la rue Sainte-Catherine, à Montréal, est sous la protection ou sous la responsabilité de quel système de la protection de la jeunesse? Et nous avons discuté, et, je pense, il faut toujours le souligner: la jeunesse des communautés autochtones. Ils sont des communautés avec beaucoup de jeunes, avec des taux de chômage qui sont très élevés, souvent — et ça, c'est selon le rapport qui a été préparé par l'Assemblée des premières nations du Québec et du Labrador — des problèmes sociaux et économiques graves qui amènent trop souvent aux problèmes de drogue, aux problèmes d'alcool, aux problèmes d'éclatement des familles. Alors, ça, c'est un

lien... une étude menée par les autochtones eux-mêmes a tiré la conclusion que trop souvent il y a des ménages, trop souvent il y a les conditions sociales qui vont nous amener à créer des problèmes de comportement, des problèmes qui peut-être vont obliger les services de protection de la jeunesse à intervenir.

Et, moi, je plaide et je pense, comme solution... Parce qu'on sait pas pour le moment le contenu de ces ententes éventuelles, mais je pense qu'on a tout intérêt de s'assurer qu'un des chapitres ou une des sections va être effectivement la question de liaison, pour essayer de clarifier ou encourager une liaison effective entre, dans mon exemple, un jeune Inuit sur la rue Sainte-Catherine, à Montréal... qu'à la fois la Direction de la protection de la jeunesse à Montréal, qui va être appelée en premier lieu, j'imagine, soit impliquée, que probablement il y aura un rôle, tel que prévu dans le projet de loi qui est devant nous, pour les centres d'amitié autochtones ou un autre organisme communautaire.

● (15 h 50) ●

Mais il y a la possibilité de signer les ententes avec les organismes communautaires qui peuvent offrir ce genre de services, mais également la protection de la jeunesse de la communauté ou de la nation où ce jeune... sa nation d'origine. Alors, je pense, il y aura quand même une protection importante pour s'assurer que les droits et les intérêts d'un jeune en détresse, un jeune qui a des problèmes avec la Loi sur les jeunes contrevenants, qu'on fait tout pour assurer que ses intérêts sont bien protégés. Parce que c'est un phénomène plus récent au Québec, mais on voit déjà, à cause de la jeunesse des communautés des premières nations, un nombre croissant des autochtones qui vivent aujourd'hui hors réserve. Et, dans un contexte où le taux de chômage demeure élevé dans les communautés autochtones, de plus grands nombres de Cris, par exemple, vont quitter pour aller à Val-d'Or. Il y aura de plus grands nombres des Mohawks qui peut-être vont s'installer dans la ville de Montréal.

Alors, il y a ces questions qui sont réelles, et je réfère toujours le ministère et la ministre à la situation, qui est beaucoup plus troublante, dans l'Ouest canadien où effectivement on a eu des problèmes graves de cette nature parce que les jeunes quittent les réserves, qui sont souvent en milieu rural, en milieu isolé, viennent à Winnipeg, viennent à Regina, viennent à Kenora et les autres villes, peu équipés. Ils ont peut-être pas la formation requise, peut-être qu'ils n'ont pas la formation pour aller trouver un emploi facilement. Ils sont dans un milieu qui est très différent de leur petit village ou de leur communauté d'origine. Et il y a des problèmes et il y a des abus. Et c'est souvent les personnes qui sont devenues même des victimes des abus des prédateurs, M. le Président, qui utilisent ces jeunes personnes pour des fins qui sont parfois criminelles et tout à fait désagréables.

Alors, je pense qu'on a tout intérêt, dans les ententes éventuelles que le ministère va signer avec soit les nations, soit les communautés des premières nations, soit avec les organismes communautaires, de s'assurer une liaison la plus effective possible. Alors, je pense que, ça, c'est une des conclusions, parce que, comme je dis, la notion de la portabilité du droit autochtone et de l'autonomie gouvernementale autochtone est un enjeu

complexe. Il y a pas de solution facile, et c'est pas en ajoutant ou en éliminant quelques mots dans un projet de loi qu'on va tout corriger. Mais je pense qu'il y aurait tout intérêt de s'assurer une bonne liaison, une bonne collaboration entre les parties intéressées quant à la protection de la jeunesse en milieu autochtone.

Il y a un autre... Je pense qu'on n'a pas réussi à trouver la formulation, mais, dans le projet de loi, il y a une clause qui reprend une clause qu'on a déjà vue dans la loi qui a changé le ministère du Conseil exécutif afin de permettre la signature des ententes entre le gouvernement du Québec, ses ministères et organismes et les premières nations du Québec. Et je vais la lire, M. le Président, on a discuté ça longuement en commission parlementaire. «Dans la mesure où — les conditions — elles sont conformes aux dispositions du présent article, les dispositions d'une entente prévalent sur toute disposition inconciliable de la présente loi et en matière d'organisation ou de prestation de services de la Loi sur les services de santé et les services sociaux ou de la Loi sur les services de santé et les services sociaux pour les autochtones cris.»

Alors, encore une fois, je remets pas en question la possibilité d'avoir des ententes qui ont des modalités, des façons de faire différentes de la règle générale dans la société québécoise. Je pense, le mur-à-mur, d'insister qu'il faut faire les mêmes choses à Akulivik qu'on fait à Montréal, c'est pas réaliste, M. le Président. Alors, je pense, c'est tout à fait souhaitable qu'on trouve la possibilité dans la loi habilitante, ici, on trouve la flexibilité nécessaire pour les représentants du ministère de la Santé et des Services sociaux d'arriver à des ententes. Moi, je trouve, c'est tout à fait souhaitable.

Cependant, je pense, c'est important, parce qu'on parle quand même des lois que nous, les législateurs, nous avons adoptées ici. En matière de la protection de la jeunesse, ça doit être comme ça. Alors, il faut trouver une mécanique, et, si c'est au moment du dépôt de ces ententes — parce que le projet de loi n° 166 parle d'un dépôt de projet de loi — peut-être de signaler aux membres de l'Assemblée nationale ou à la commission permanente responsable dans le domaine que, dans cette entente, nous avons jugé bon de procéder d'une façon autre que l'économie générale dans la loi, dans les manières suivantes.

Alors, c'est juste d'aviser, de bien informer. Nous avons eu le même débat, de mémoire. M. le Président, concernant les droits de chasse et les droits de pêche, parce qu'on sait, à cause des droits issus des traités et les décisions des cours, notamment la Cour suprême du Canada, il y a des droits autochtones en matière de chasse et pêche, il y a des conditions qui vont être différentes pour l'ensemble de la population québécoise. Alors, au niveau de bien expliquer la politique du gouvernement, afin de bien expliquer l'état du droit, l'état de la situation, je pense qu'on a tout intérêt de plaider pour la plus grande transparence possible.

Alors, en matière de la protection de la jeunesse, je pense, le même principe doit être respecté. Oui, on peut légèrement avoir les modifications, les façons de faire différentes que l'économie générale sur notre Loi sur la protection de la jeunesse. Je pense, c'est souhaitable, la flexibilité, la souplesse nécessaire pour

tenir compte des traditions, des façons de faire différentes, des coutumes des premières nations. Je pense, c'est tout à fait souhaitable. On voit dans l'expérience... Chez les Attikameks, par exemple, M. le Président, il y a un conseil des aînés. Alors, il y a un Elders Council qui est appelé à être impliqué dans la guérison du jeune en question ou la protection du jeune en question. Alors, c'est ça, et ces genres d'exemples qui sont différents, au lieu d'aller toujours devant le tribunal, on cherche des moyens différents, et je pense que c'est souhaitable. Et si, en utilisant les traditions et les façons de faire qui découlent de la culture des premières nations, on peut éviter de se rendre devant le juge tout le temps, tant mieux.

Mais je pense... Juste pour aviser les membres de l'Assemblée, nous avons plaidé ça au moment de l'adoption, en 1999, du projet de loi n° 65. S'il y aura un genre de mécanique, que, au moment du dépôt de l'entente qui est prévue déjà dans le projet de loi, on peut juste aviser les membres de l'Assemblée qu'une de nos lois dûment adoptée par les membres de l'Assemblée... cette entente est légèrement ou est complètement différente, et nous avons, d'une certaine façon, adopté une modification à notre propre loi en signant cette entente. C'est un petit peu technique, mais je pense que le principe est important au niveau de bien renseigner la population, au niveau de bien renseigner les communautés qui sont couvertes, que c'est important, les avis de ça.

L'autre chose, c'est la question du rôle de la Commission de protection de la jeunesse. Nous avons eu un échange en commission parlementaire. Je pense que ça a clarifié la situation quant au rôle de surveillance, d'accompagnement qu'on veut réserver à la Commission de protection de la jeunesse. Comme j'ai mentionné avant le dîner, M. le Président, c'est dommage que la Commission n'ait pas réussi à transmettre aux membres de la commission des affaires sociales avant le débat... l'étude détaillée du projet de loi, son avis. J'ai eu l'occasion maintenant de prendre connaissance de cet avis, ce qui était difficile à faire au moment de nos débats en commission parlementaire, et j'étais heureux de constater à quel point la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse a joué un rôle d'accompagnement dans le projet-pilote chez les Attikameks. Il y a l'expertise au niveau de la protection de la jeunesse dans notre société, et je pense que, entre autres, à la Commission et également dans nos directions de la protection de la jeunesse à travers la province, on va trouver les experts. Et je pense qu'on a tout intérêt, au moment de la transition, au moment de la prise en charge de ces services essentiels par les premières nations... il faut... on a un devoir d'accompagnement, on a un devoir de s'assurer que la transition soit le plus facile et sans les problèmes, sans les difficultés.

● (16 heures) ●

Alors, je vois, dans l'avis, que la Commission a plaidé pour une reconnaissance de ce rôle accru et les ressources pour le faire, et je pense que c'est tout à fait recevable, parce que c'est pas les 54 communautés qui vont venir une journée pour plaider pour ces services, loin de ça, mais ça va être une période de transition où il y aura des ententes à signer, il y aura des visites, il y aura l'expertise qu'il faut envoyer sur place. Parce que,

dans un échange que j'ai eu informellement avec les membres... les représentants du système d'intervention d'autorité attikamek, qui étaient présents au moment de notre débat en commission parlementaire, les trois représentants m'ont dit que le grand enjeu, c'est toujours d'assurer l'autonomie de leur système, parce que ce sont des petites communautés. Alors, d'une certaine façon, souvent c'est le cousin ou le neveu de quelqu'un qui est en question. Alors, il faut avoir assez de distance, assez de... pour s'assurer que ces services sont autonomes.

Et ça, c'est M. Awashish, qui était ici, de la nation attikamek, qui a dit que, ça, c'est le très grand enjeu, de faire une intervention dans une petite communauté et d'avoir les moyens d'assurer une certaine autonomie. Et c'est pourquoi la nation attikamek a privilégié une approche de la nation — les trois communautés qui sont représentées dans ce système. Parce que, au besoin, les personnes de Wemotaci peuvent aller intervenir dans Obedjiwan ou dans Manawan. Alors, ça garantit une certaine distance nécessaire pour s'assurer que le système est autonome, que le système a l'autonomie nécessaire pour bien faire le travail.

Mr. Speaker, we had a very interesting discussion in parliamentary committee about Bill 166, which is the transfer or opening of the possibility to transfer Youth Protection Services to Native communities in New Québec. The Official Opposition sees this as another commendable step in moving forward towards a greater autonomy for the First Nations of Québec. It is based on a pilot project, amongst other reports and studies that have been done, a pilot project that the Attikamek Nation has done. And it is... I think it's a step forward.

The one interest we have and the one thing that I would insist upon is that, as these agreements are being signed, as the Government moves forward... is to look at coordinating the efforts, particularly in the protection of young Native people living outside of a reserve. Because increasingly, with questions of unemployment and mobility, more and more young people will find their way to Val-d'Or, to Montréal, to Québec city. And, to make sure that there is a protection and a sensibility for the youth protection networks in those cities, which are already swamped with problems of their own, but to make sure that, between them, between the Native Friendship Centers and between the communities where these young people may have come from, that they cooperate, that there is a good collaboration to make sure that the youth receive the protection under our laws, for the people whose security is at risk or people who've had difficulties with the Young Offenders Act. I think we have a very important duty to make sure that part of the agreements that will be signed will have a section on liaison to make sure that these interests are protected.

But, in conclusion, Mr. Speaker, the Opposition welcomes this project, this bill. We think it is another step forward in the long march towards self-government for the Native communities of Québec. I congratulate mostly the Attikameks, who are sort of pioneers in this, who have had a project that has gone forward for three years with the support from the ministère de la Santé et des Services sociaux. This is a welcomed development, and we will watch with interest, from this side of the House, that the transition and the transfer of authority

over youth protection to Native communities go as smoothly as possible. Thank you, Mr. Speaker.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, M. le député de Jacques-Cartier. Je vais maintenant céder la parole à M. le député de Chomedey et leader adjoint de l'opposition. M. le député.

M. Thomas J. Mulcair

M. Mulcair: Merci, M. le Président. Mes remarques seront très brèves. Avec vous, hier soir, j'étais au village huron, à Wendake, ici, à Québec, pour fêter le 20^e anniversaire des Services parajudiciaires autochtones du Québec. As you know, Mr. Speaker, last night, both of us were together for the 20th anniversary of an organization that takes care of, in fact, young people in their relations with the court, it's the paralegal services that are available for Native people here, in Québec.

Et je voulais juste souligner le 20^e anniversaire, leur souhaiter bonne continuation, les féliciter pour la réussite. Et je pense que, comme mon collègue le député de Jacques-Cartier vient de l'expliquer si bien, le projet de loi qu'on a devant nous est un bon pas dans la bonne direction.

Les difficultés qui ont été connues historiquement... On n'a qu'à regarder le rapport Erasmus-Dussault pour le constater dans le détail, l'histoire des écoles résidentielles... Je vois mon collègue le député d'Ungava, qui est très familier avec ces problèmes-là aussi. Je pense que, si on regarde l'histoire de ces choses-là, c'est notre devoir comme société de trouver les moyens, dans tous les sens du terme, les moyens nécessaires pour commencer un processus pour l'avenir qui puisse sinon effacer, du moins amoindrir la douleur de beaucoup de ces épisodes de notre histoire et de l'histoire des peuples autochtones au Québec.

Alors, je suis sûr que vous vous joignez à moi, mais votre devoir de réserve vous en empêche, M. le Président. Alors, pour tous les gens qui ont suivi de près cet événement hier soir, ce 20^e anniversaire, et tous ceux qui étaient là, nos plus sincères félicitations et bonne continuation, comme je le faisais remarquer tantôt, et bonne suite dans leurs travaux. Merci.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, je vous remercie, M. le député de Chomedey. Je peux me permettre peut-être une petite remarque, hein? Oui.

Des voix: Ah oui!

Le Vice-Président (M. Brouillet): Quand il y a unanimité, on peut tout se permettre. Je suis très heureux qu'il y ait unanimité sur ce projet de loi.

Alors, peut-être, Mme la ministre, pour... Vous avez une réplique après chaque intervention. Vous pouvez utiliser cinq minutes.

Mme Agnès Maltais

Mme Maltais: Merci, M. le Président. J'utiliserai ce droit de réplique, qui sera bref, simplement pour saluer l'unanimité autour de ce projet de loi, unanimité qui s'est

faite grâce à l'éclairage du Conseil de la nation Atikamekw, qui est venu éclairer les débats de la commission parlementaire.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Excusez-moi, Mme la ministre. Je croyais que vous étiez déjà intervenue. Ce n'est pas cinq minutes, si vous êtes pas intervenue, c'est 30 minutes, excusez-moi. Je croyais...

Mme Maltais: Je vous remercie de... tout à coup, M. le Président, de cette grande ouverture, mais je resterai quand même brève, étant donné que les débats ont été intéressants et que je sais que je n'ai pas à convaincre l'opposition de l'importance de ce projet de loi. L'opposition s'est rangée aux arguments tant de la nation atikamekw que du gouvernement.

Donc, simplement pour dire qu'effectivement c'est à partir d'un projet-pilote et une information qui nous est venue lors de cette commission parlementaire et que le projet-pilote qui a eu lieu dans la nation atikamekw a permis d'éviter et de réduire la judiciarisation de 80 %, ce qui est un résultat extraordinaire. Je croyais important de le dire ici, à l'Assemblée nationale. Quand le Conseil de la nation Atikamekw nous a appris cela, nous avons été très impressionnés.

D'autre part, ce projet de loi évoque la possibilité de signer des ententes. La Commission des droits de la protection... des droits de la... des droits de la personne et des droits de la jeunesse nous a transmis effectivement beaucoup de recommandations en deux rapports. Nous avons intégré la majorité des recommandations de la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse. Donc, on a eu beaucoup de respect pour cette institution. Il y a eu débat sur l'article habituel, que vient d'évoquer le député de Jacques-Cartier, concernant le fait que quand on signe une entente il est possible... il faut... il arrive parfois en contradiction légère avec la loi, et comment on en arriverait à signaler effectivement s'il y a contradiction. Je conserve... J'ai bien écouté le plaidoyer du député de Jacques-Cartier, et nous verrons comment nous pourrions aviser la Commission, si cela est possible, s'il y a effectivement contradiction. Toujours dans un esprit d'ouverture, il faut bien comprendre l'impact de ces ententes.

Dernière chose. Les discussions ont porté aussi sur ce lien entre les communautés autochtones et les autochtones qui seraient en milieu urbain. Effectivement, il y a une grande ouverture de ce côté-là pour essayer de créer des liens. Et on a d'ailleurs introduit une modification qui était proposée par l'opposition, qui était très intéressante, pour bien démêler à la fois les hiérarchies dans les communautés autochtones, mais préserver cette possibilité de lien dans les ententes pour protéger les autochtones en milieu urbain, qu'ils aient aussi accès à ce service. Donc, on fera attention à cela.

Je dirai, en terminant, que nous avons travaillé, mardi dernier, de cette semaine, avec tout l'ensemble du milieu de la protection et de l'aide à la jeunesse, dans un grand forum. Nous avons ouvert quatre chantiers. Dans un de ces chantiers, le deuxième porte, entre autres, sur les modes de pratique et la judiciarisation, et l'exemple autochtone et ce projet de loi ont été discutés. et les gens ont salué... tout le milieu de l'aide et de la

protection de la jeunesse a salué la possible adoption de ce projet de loi.

Alors, notre rêve collectif, M. le Président, c'est d'éviter la judiciarisation, c'est d'accompagner les jeunes, et je félicite la communauté atikamekw qui a réussi ce rêve collectif.

● (16 h 10) ●

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie. Mme la ministre. Je vais maintenant céder la parole à Mme la députée de La Pinière. Mme la députée.

Mme Fatima Houda-Pepin

Mme Houda-Pepin: Merci beaucoup, M. le Président. Alors, je voudrais joindre ma voix à celle de mon collègue le député de Jacques-Cartier, qui est porte-parole de l'opposition officielle en matière de communautés autochtones, et intervenir sur ce projet de loi n° 166, Loi modifiant la Loi sur la protection de la jeunesse, à cette étape de la prise en considération du rapport de la commission.

M. le Président, Léo Ferré disait: La femme est l'avenir de l'homme. Mais je pense qu'on pourrait aujourd'hui, à la lumière de ce projet de loi, le paraphraser en disant que la jeunesse aussi, c'est notre avenir. Tout ça, M. le Président, pour vous dire que les images qui me viennent alors qu'on étudie ce projet de loi n° 166, c'est ces images saisissantes de ces jeunes autochtones qui sont pris. M. le Président, dans la problématique de toxicomanie, de drogue, où ils sniffaient toutes sortes de produits toxiques, et on les voyait avec ces sacs de plastique pleins de pétrole. C'était une image assez saisissante. M. le Président. Moi, ça m'est resté et ça me préoccupe, et c'est avec cette image en tête et tous les cas problématiques, qu'on connaît ou qu'on ne connaît pas, M. le Président, qui nous interpellent aujourd'hui à cette étape de l'étude du projet de loi n° 166...

J'ai aussi une autre raison, M. le Président, d'être interpellée par ce projet de loi, c'est qu'à titre de présidente du caucus libéral de la Montérégie, la réalité autochtone est très présente dans ma région. La Montérégie, M. le Président, c'est 15 MRC, 218 municipalités, jusqu'à la nouvelle fusion forcée, mais nous avons dans notre région des communautés mohawks de Kahnawake et d'Akwesasne. Chez nous, M. le Président, en région, nous avons un manque à gagner de 60 millions de dollars pour donner des services adéquats et appropriés à nos jeunes. Ça comprend les jeunes de toutes les origines, les jeunes francophones, les jeunes anglophones, parce que nous avons aussi, en Montérégie, une communauté anglophone et également la communauté autochtone.

La communauté mohawk de Kahnawake est située à 10 kilomètres au sud-ouest de Montréal, sur la rive sud du lac Saint-Louis. La communauté mohawk d'Akwesasne, M. le Président, chevauche trois territoires: le Québec en partie, l'Ontario en partie et les États-Unis, particulièrement dans l'État de New York. Et, M. le Président, cette réalité-là qui est présente dans notre région mais qui est présente aussi sur le territoire du Québec est très, très préoccupante lorsqu'on la met en relation avec la situation de la protection de la jeunesse chez les autochtones. C'est

une problématique qui est largement documentée et très préoccupante. Je sais, pour avoir travaillé, par exemple, avec l'Association des femmes autochtones, que la problématique de la violence dans les familles, la problématique de la toxicomanie, la problématique de la drogue, etc., M. le Président, de l'alcool, ont décimé des familles autochtones entières, et ça se fait sentir dans les différentes communautés, les petites communautés, les communautés périphériques du grand centre urbain comme les communautés éloignées, M. le Président.

C'est pour ça, M. le Président, que, depuis un certain temps, les communautés autochtones tentent de se prendre en main, particulièrement autour de projets spécifiques comme le projet-pilote dont mon collègue de Jacques-Cartier vous a parlé tantôt. C'est aussi des projets qui s'organisent autour des écoles autochtones pour valoriser le patrimoine autochtone, pour enseigner la langue, pour enseigner aux jeunes à être fiers de leur culture et de leur identité, M. le Président. Parmi ces projets, il y a le projet qui a été mené par le Conseil de la nation attikamekw et qui a été, en fait, assez salubre, d'après les résultats que l'on connaît. C'est un système d'intervention d'autorité attikamek qui prévoit la prise en charge d'un enfant ou d'un jeune dont le développement est compromis ou celle d'un jeune délinquant par un délégué de la Protection à la jeunesse, M. le Président. ce projet-pilote qui a été mené depuis, je crois, 1992 a donné des résultats très probants, puisque le niveau, M. le Président, de cas judiciairisés a diminué de façon significative.

Le projet de loi n° 166, c'est une loi habilitante qui permettra finalement aux communautés autochtones de prendre en charge la protection de la jeunesse, de leur jeunesse, sur leur propre territoire. Comme l'a dit mon collègue le député de Jacques-Cartier, c'est un petit pas dans la bonne direction, mais c'est un petit pas qu'on salue — qu'on salue — et c'est pourquoi, M. le Président, nous sommes en faveur de ce projet de loi.

Chose aussi très préoccupante mais en même temps intéressante, c'est que les communautés autochtones sont des communautés, des populations jeunes. Quarante à 50 % de ces populations, M. le Président, ont des âges... une catégorie d'âge en bas de 20 ans. Donc, cela les prédispose à des situations de problématiques sociales, notamment, comme je l'ai expliqué tantôt, la violence familiale, notamment les problèmes de drogue, les problèmes d'alcool, et ainsi de suite. Et nous avons une responsabilité à l'égard de ces communautés et à l'égard de ces jeunes. C'est une responsabilité partagée, parce que la communauté veut se prendre en main, mais, en même temps, M. le Président, on peut leur donner les outils, on peut leur donner les moyens d'assumer cette prise en charge.

La Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse, qui a présenté, M. le Président, un avis à la commission des affaires sociales lors de l'étude du projet de loi article par article, a soulevé un certain nombre de questionnements qui me semblent très pertinents et sur lesquels il faudrait, à cette étape-ci en tout cas, faire des commentaires, notamment toute la question de l'interface entre le système de protection de la jeunesse qu'on connaît au Québec et la réalité du milieu autochtone. La Commission des droits de la

personne et des droits de la jeunesse a réclamé la nécessité de préciser des balises minimales à cette entente qui va être signée entre le gouvernement, les nations autochtones, les communautés autochtones; et ça aussi, M. le Président, c'est salubre que ces ententes-là soient signées avec toutes les communautés, que ça soit des petites communautés ou des grandes nations autochtones.

Il est urgent, M. le Président, de rappeler que la préservation et la protection des droits des enfants autochtones incluent toutes les situations de compromission, notamment celles qui sont prévues par la Loi sur la protection de la jeunesse. Donc, M. le Président, la Commission des droits de la personne nous a ouvert les yeux sur un certain nombre de manquements au projet de loi, et, si aujourd'hui nous parlons d'ententes, donc il reste à préciser qu'est-ce qui va être dans ces ententes-là.

Et la Commission a également soulevé une question très pertinente concernant les mesures de communication du dossier de l'enfant entre la DPJ et l'administration autochtone. C'est très important, M. le Président, de sauvegarder ce caractère confidentiel des dossiers des enfants et des jeunes.

La Commission nous a également interpellés à cette occasion concernant la question des ressources. Tout ça est beau, on peut signer des ententes, mais tout ce qui consiste en transfert de pouvoir, ou d'autorité, ou de responsabilité implique nécessairement la nécessité d'avoir plus de ressources et de ressources financières, et la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse, M. le Président, a été profondément affectée par ce gouvernement dans ses ressources, particulièrement ses ressources financières. Elle a subi de nombreuses coupures, M. le Président, et, maintenant qu'on veut ajouter d'autres responsabilités, M. le Président, qui nécessitent l'intervention de la Commission, j'en appelle à la ministre pour qu'elle puisse faire un effort de ce côté-là.

Mon collègue le député de Jacques-Cartier a soulevé aussi la réalité des jeunes autochtones en milieu urbain. Ça me préoccupe, M. le Président, parce que c'est une réalité qu'on vit déjà en Montérégie, et donc il faut non seulement trouver les interfaces, mais il faut aussi adapter nos pratiques et nos systèmes et mettre les ressources nécessaires pour que cette entente, M. le Président, fonctionne à l'avantage des enfants et des jeunes autochtones. Je vous remercie.

● (16 h 20) ●

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

Mme Maltais: ... M. le Président...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Oui, votre temps de parole de cinq minutes.

Mme Agnès Maltais

Mme Maltais: Deux petites choses, simplement, M. le Président, avant de s'aventurer sur le terrain culturel, devant moi, pour vérifier ces citations. «La femme est l'avenir de l'homme», Aragon, M. le Président, Aragon.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Très bien. On prend bonne note. On prend bonne note. Alors, ceci met fin aux interventions et aux débats sur la prise en considération du rapport de la commission.

Mise aux voix du rapport

Le rapport de la commission des affaires sociales portant sur le projet de loi n° 166, Loi modifiant la Loi sur la protection de la jeunesse, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Adopté. Alors, j'aurais besoin qu'on m'indique le prochain article à l'ordre du jour. Alors, M. le leader adjoint du gouvernement va nous indiquer ça.

M. Boisclair: Je m'excuse, j'étais retenu. Je m'excuse, M. le Président. Je vous prierais de prendre en considération l'article 31 du feuillet, s'il vous plaît.

Projet de loi n° 21

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

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, à l'article 31, l'Assemblée prend en considération le rapport de la commission des transports et de l'environnement sur le projet de loi n° 21, Loi modifiant le Code de la sécurité routière. Alors, y a-t-il des intervenants? Alors, il y a M. le député de Shefford. Je vous cède la parole.

M. Bernard Brodeur

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Il est pas usuel que le débat commence par un discours de l'opposition. On va peut-être suspendre quelques instants pour attendre le ministre.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Non. Il est très généreux, il va vous laisser la parole...

M. Brodeur: Il est très généreux. Je comprends que le ministre veut pas s'exprimer sur les projets de loi sur lesquels nous avons passé de longues heures en commission parlementaire. Mais, en fin de compte, M. le Président, c'est un projet de loi qui est important, le projet de loi n° 21 concernant la Loi modifiant le Code de la sécurité routière.

Donc, M. le Président, vous vous souviendrez... vous vous souviendrez qu'il y a pas si longtemps qu'il y a eu un accident grave à Saint-Michel-de-Bellechasse, Saint-Michel-de-Bellechasse, M. le Président, un accident qui a fait quatre morts et 11 blessés. On sait, M. le Président, que, lorsqu'il y a des travaux sur les routes du Québec, que, au Québec, il y a pas une culture, en fin de compte, qui permet de bien, bien signaler ou d'avertir de façon adéquate les automobilistes pour qu'ils puissent prendre les précautions nécessaires pour ralentir lorsqu'il y a des travaux.

Et donc, M. le Président, pour mettre en situation, je pense que j'aimerais, pour illustrer bien comme il faut pourquoi, pourquoi le projet de loi fut déposé, vous faire quelques citations et la description de cet accident-là, ou de la région où ça s'est passé. Et, M. le Président, je pense que c'est un peu partout pareil au Québec. J'expliquais en commission parlementaire, M. le Président, des différences notoires dans les façons de faire, par exemple, ici, au Québec, ou en Ontario ou aux États-Unis. J'expliquais au ministre et à un des fonctionnaires qui est chargé... qui est chargé de la sécurité sur... les endroits où il y a de la construction, M. le Président, que les différences de mentalité pour la sécurité des gens, les automobilistes étaient très différentes, ici et ailleurs.

Donc, M. le Président, j'ai comme hobby souvent de circuler avec un véhicule récréatif à travers l'Amérique du Nord avec les enfants. On a appris à faire ça chaque été, et ça m'a donné l'occasion, M. le Président, de prendre connaissance des moyens de sécurité qui étaient utilisés en Amérique du Nord. Puis là, M. le Président, il y a une anecdote que je raconte depuis très longtemps parce qu'est tellement frappante. M. le Président. Nous étions sur les routes du nord des États-Unis, où il y avait de nombreux travaux durant l'été. Donc, M. le Président, lorsqu'il y avait des travaux appréhendés, on voyait des indications: Attention, travaux dans 10 milles, attention, travaux dans cinq milles, dans trois milles. Et, à ce moment-là, on voyait immédiatement qu'on coupait une voie pour permettre aux gens de se tasser sur l'autre voie, pour ne pas être, en fin de compte, mis dans des conditions d'insécurité face à des travaux. Quand on arrivait à cet endroit-là, il y avait un signaleur, ou une signaleuse dans plusieurs cas. M. le Président, qui agissait d'une façon claire, claire pour indiquer aux automobilistes qu'il y avait des travaux, d'être prudents, de ralentir. On indiquait également à quelle vitesse ils devaient ralentir. Donc, M. le Président, on pouvait circuler de façon beaucoup plus libre et de façon beaucoup plus sécuritaire dans ces régions-là.

Donc, M. le Président, lors du même voyage, on arrive au Québec. En passant la frontière, justement il y avait des travaux un peu plus loin, un peu plus loin, des travaux qui étaient faits sur l'autoroute 20, et, à ce moment-là, M. le Président, on est arrivés dans les travaux sans savoir. Donc, on est arrivés comme ça, à brûle-pourpoint, dans une zone de réparations avec un signaleur dont on se demandait s'il avait son drapeau dans les poches ou ailleurs, qu'est-ce qu'il voulait faire avec. Donc, M. le Président, on a trouvé que la culture que l'on a inculquée à nos gens qui font nos travaux au Québec n'était pas correspondante à la sécurité que les citoyens espèrent sur nos routes. Donc, M. le Président, ça, ça a apporté des accidents, et puis il fallait absolument, absolument réagir puis corriger cet état de fait.

Donc, M. le Président, pour imager tout ça, j'ai trouvé un article du journal *Le Soleil* qui a paru le 1er août 1999 et qui est très, très éloquent sur cette façon de faire que nous avions auparavant et que l'on doit changer. Souvent, M. le Président, on adopte un projet de loi, mais il faut aussi changer les mentalités et faire en sorte que l'on puisse éduquer la population à travers ces projets de loi là.

Donc, M. le Président, cet article-là du *Soleil* du 1er août 1999 commence ainsi: «Samedi, 14 heures, grosse chaleur. Nous roulons en direction est, sur la 20, à la recherche d'un changement du comportement des automobilistes à la suite du carambolage de Saint-Michel-de-Bellechasse, samedi dernier. Résultat: ça roule toujours aussi vite. Un panneau lumineux indique la limite de vitesse fixée à 60 km/h près de Saint-Romuald. Nous ralentissons et nous faisons aussitôt dépasser par une tente-roulotte filant à toute allure. Suivent une camionnette et une voiture qui nous doublent alors que la voie se rétrécit. Décidément, pas besoin d'aller à La Ronde pour avoir des émotions fortes!

«À 5 km des travaux où a eu lieu le carambolage qui a fait quatre morts et 11 blessés, une camionnette de Transport Québec transportant un panneau de signalisation lumineux indiquant la congestion à venir est arrêtée. A son bord, Jonathan Cinq-Mars explique qu'il doit se déplacer à mesure que le bouchon allonge afin que les automobilistes, et particulièrement les camions lourds, soient prévenus. C'est donc sans surprise que nous trouvons un bouchon monstre de près de 4 km de long un peu plus loin. Difficile à manquer. Même en l'absence de signalisation, il est très évident qu'il faut ralentir et même s'arrêter.

«Presque une heure plus tard, après avoir vu la température du moteur monter dangereusement à cause de la chaleur extérieure, nous sortons enfin du bouchon. Plusieurs voitures ont dû s'arrêter sur l'accotement en raison de défaillances mécaniques causées par la chaleur.

«Mais alors, comment expliquer le drame du weekend dernier? Des automobilistes rencontrés dans une halte routière disent penser à l'accident lorsqu'ils sont au volant. "On a la chienne quand on voit passer une van", dit Céline Aspirot, de Gaspésie. Toutefois, à regarder le trafic filant bien au-delà des limites de vitesse, il semble que la majorité des conducteurs aient déjà oublié la tragédie ou alors qu'ils se croient intouchables.

«Un camionneur pour la compagnie Lily Transport, préférant garder l'anonymat, en a long à dire sur le réseau routier du Québec. Selon lui, le ministre Chevette devrait commencer par augmenter la présence policière sur l'autoroute 20.»

Donc, je tiens à souligner que la présence policière, si elle est plus importante, permettra de ralentir la circulation, M. le Président. Et, en passant, il est bien connu que, même si on installe les photoradars, ça n'aura pas pour effet de ralentir la circulation. On y reviendra, M. le Président.

Donc, le monsieur disait que, selon lui, «le ministre Chevette devrait commencer par augmenter la présence policière sur l'autoroute 20 afin de punir les excès de vitesse et la conduite dangereuse. Il juge que les policiers font mal leur travail, en ce sens qu'ils tolèrent trop d'excès de vitesse et qu'ils ne font pas assez de sensibilisation.»

Donc, M. le Président, il continue. «Quant aux travaux routiers, il trouve qu'ils sont mal indiqués.» Donc, M. le Président, si on a adopté de façon si rapide un projet de loi, c'est que le réseau routier québécois a besoin de signalisation beaucoup plus adéquate, principalement en ce qui concerne les travaux routiers.

● (16 h 30) ●

Il continue, M. le Président: «En Ontario et aux États-Unis, il y a toujours une voiture de police avant un site de construction, explique-t-il, en ajoutant que les gens ralentissent inévitablement. Il croit aussi que certains conducteurs de poids lourds roulent trop vite, mais qu'il ne faut toutefois pas généraliser.

«Enfin, lo-squ'on lui demande ce qu'il pense du jeune conducteur ayant causé l'accident, il hausse les épaules et demande: "Il avait quel âge déjà?", en voulant dire qu'il était bien trop jeune et inexpérimenté pour conduire un poids lourd, spécialement avec un chargement liquide. J'ai appris à conduire un camion à 34 ans et j'ai même pris un deuxième cours parce que je ne me sentais pas encore prêt à être sur la route, confie-t-il.»

Conclusion: nous avons encore du chemin à faire en termes de conduite automobile et de gestion du réseau routier. Donc, M. le Président, si je vous ai lu ce petit article paru dans *Le Soleil* le dimanche... le 1er août 1999, c'est pour bien illustrer, bien illustrer le pourquoi que nous devons procéder à l'adoption d'une loi comme la loi n° 21.

M. le Président, je pense que c'est un début. Je pense qu'il faudrait encore améliorer le système de sécurité. M. le Président, on en a parlé abondamment en commission parlementaire. Je me souviens d'avoir vu des fonctionnaires avoir décrit un peu quelle était la façon de faire que l'on avait au Québec, et je pense, M. le Président, je pense que le ministère des Transports a sûrement été sensibilisé, malheureusement, après un accident aussi important à Saint-Michel-de-Bellechasse. Et, quant qu'à moi. M. le Président, je pense que le projet de loi est valable, le projet de loi est utile, mais il devra être complété à l'avenir soit par un autre projet de loi ou soit par une façon de sensibiliser les gens qui exécutent les travaux au Québec.

Donc, le projet de loi, M. le Président, de façon technique, de façon technique, permet, permet d'ajouter une signalisation lors de travaux routiers, de cette façon-là. Et qui est la meilleure personne ou la meilleure... le meilleur véhicule pour installer ces panneaux-là, M. le Président? C'est naturellement le constructeur, celui qui exécute les travaux. Donc, M. le Président, le projet de loi permet, permet au constructeur d'installer des panneaux de signalisation, des panneaux réduisant la vitesse des automobilistes, des panneaux annonçant, annonçant une zone de travaux.

Et là, M. le Président, jusqu'à aujourd'hui ou jusqu'à l'adoption du projet de loi... Auparavant, vous voyez, lorsque vous circulez sur la route — et vous, M. le Président, prenez probablement l'autoroute 40 pour vous rendre chez vous — vous avez sûrement vu des endroits où il y avait des travaux routiers, où il y avait une indication de ralentir, une indication de limite de vitesse qui était autre que celle prescrite en temps normal, en temps régulier, sur la route. M. le Président, le problème qui existait jusqu'à aujourd'hui, c'est que, même, même si le constructeur installait un panneau indiquant de réduire la vitesse, indiquant une autre limite de vitesse que celle indiquée sur le panneau régulier, personne n'était tenu... Donc, la loi ne reconnaissait pas comme en vigueur le panneau, par exemple, qui indiquait de réduire la vitesse à 60 km/h,

alors que, sur le panneau régulier et celui qui faisait force de loi, il était indiqué 100 km/h.

La seule chose que pouvait faire un policier lorsqu'il prenait quelqu'un qui roulait à une vitesse excessive dans ces zones-là, c'est de le taxer de conduite dangereuse. Donc, M. le Président, à partir de la mise en vigueur du projet de loi, à partir de la mise en vigueur du projet de loi, M. le Président, ça va permettre à un policier, un agent de la paix de donner une contravention au conducteur imprudent sur la base de la nouvelle signalisation donnée par le constructeur, ou le contracteur, ou celui qui répare la route en question, du moins celui qui exécute les travaux. Donc, M. le Président, ça donne une ouverture, ça donne une ouverture. M. le Président, à ce que ces policiers-là puissent effectivement donner des contraventions et que ça serve au moins de leçon et de mesure de dissuasion aux automobilistes qui sont récalcitrants.

Donc, M. le Président, comme je vous disais, c'est un projet de loi qui fait... qui nous permet de faire un pas dans la bonne direction, sauf qu'il y a des choses, naturellement, qu'il faudra, qu'il faudra intégrer. On parlait de routes, M. le Président. Dans l'article que je lisais, il y a un camionneur qui disait qu'on devrait entretenir nos routes. M. le Président, une autre preuve qu'on pourrait donner comme la volonté de sécuriser les routes, ça serait d'en faire un entretien correct. M. le Président, j'ai eu l'occasion, durant les derniers mois, de faire plusieurs tournées à travers le Québec. J'ai visité le Saguenay—Lac-Saint-Jean, j'ai visité Lanaudière, j'ai visité la Côte-Nord, j'ai visité la Gaspésie. M. le Président, et une chose est constante partout au Québec, c'est que notre système routier est dans un état pitoyable, dans un état pitoyable. M. le Président. Il ne semble pas de l'esprit ou de la volonté, de la volonté du gouvernement du Québec d'investir de façon adéquate dans la réparation des routes. Donc, M. le Président, moi, j'aurais souhaité, durant l'été, pouvoir utiliser le projet de loi n° 21 pour permettre d'avoir une signalisation adéquate pour pouvoir réparer les routes du Québec qui sont dans un état de décrépitude avancée.

M. le Président, je me souviens que, par exemple, dans une tournée avec mon collègue le député de Kamouraska-Témiscouata, on s'en allait sur la Côte-Nord. On se prend un café de bonne heure le matin à Baie-Saint-Paul, en direction de l'embouchure du Saguenay, M. le Président. Il y a plus de cafés qui sont allés sur nos vestons que de cafés qu'on a réussi à avaler. Donc, M. le Président, dans cet ordre des choses là, on aurait souhaité de se servir vraiment de la loi n° 21 puis de réparer cette route-là, de réparer cette route-là.

Sur la Côte-Nord, arrivé sur la Côte-Nord, M. le Président, je me souviens d'avoir dit à un journaliste dans ce coin-là, lorsque je circulais sur la route à Forestville, que chez moi je vis sur une ferme. J'ai un chemin de cabane à sucre. Sur le chemin de cabane à sucre, M. le Président, je pense qu'on peut circuler de façon beaucoup plus confortable que sur la route 138 sur la Côte-Nord, principalement dans la région de Forestville.

M. le Président, la même chose, je suis allé me promener dans le coin de Lanaudière. Je me souviens

d'avoir donné une entrevue à une radio de Joliette, d'ailleurs qui a pas été vraiment appréciée par le député de Joliette, où je qualifiais les chemins de Lanaudière, surtout certains chemins, de la même façon qu'on pouvait qualifier les chemins de la Côte-Nord. Et, M. le Président, c'est pas seulement comme ça dans Lanaudière, sur la Côte-Nord, c'est comme ça partout, partout, partout au Québec.

M. le Président, pas plus tard que lundi, lundi, je revenais de Montréal avec ma fille qui a eu une opération importante au dos. D'ailleurs, vous savez ce que c'est, M. le Président, vous en avez eu une, opération, aussi. Et, en m'en revenant, elle m'a fait remarquer, elle a dit: Papa, pourrais-tu parler au ministre, au ministre Chevette? Parce que, M. le Président, l'autoroute 10... Je vous invite à prendre l'autoroute 10 entre le pont Champlain et puis la ville de Granby, M. le Président. On faisait du slalom pour éviter les trous. On faisait carrément du slalom.

M. le Président, le ministère des Transports a, je crois, droit à un budget qui devrait être raisonnable, premièrement, pour préserver l'entretien de nos routes. Et puis, deuxièmement, il faut pas attendre trop tard, M. le Président, parce que, si les travaux ne sont pas faits dans un délai rapproché, ça sera des montants qui seront dépensés beaucoup plus élevés dans un avenir très rapproché. Même, M. le Président, il y a un monsieur de la Rive-Sud, ici, qui m'appelait il y a quelques semaines, qui me disait... Il dit: M. le député, il dit, vous me croirez pas, j'ai vu des gens refaire les lignes blanches sur l'autoroute vers la Beauce, puis ils passaient pardessus les nids-de-poule. Donc, M. le Président, si on adopte le projet de loi n° 21 — et on l'adoptera — qui va permettre une bonne signalisation sur les lieux de travaux, M. le Président, j'espère, j'espère que ce projet de loi là va servir de plus en plus, de plus en plus, dans les prochains mois ou les prochaines années, pour refaire le réseau routier partout, partout au Québec. Donc, M. le Président, à partir de ce moment-là et à la suite de l'adoption du projet de loi n° 21, tout ce qu'on espère aussi, c'est qu'il y aura une formation, une formation qui est nécessaire à donner aux gens qui entretiennent nos routes ou à nos gens qui réparent nos routes au Québec.

M. le Président, je comparais, en commission parlementaire, un peu le système de sécurité qu'on a, lors d'une construction des routes, probablement au système qu'on peut s'imaginer dans certains villages du Mexique. Vous allez me dire que je caricature dans certains cas. Je pense que c'est même pas une caricature parce que, l'exemple que je vous donnais tantôt, lors de mon retour au Québec durant ces vacances-là, ça avait de l'air un petit peu de ça. On avait de l'air vraiment d'une société distincte. Et, à partir de ce moment-là, M. le Président, j'espère que le ministère des Transports va se donner la peine de donner une formation réelle, une formation réelle à ces gens-là qui font tout genre de travaux au Québec.

M. le Président, on peut parler, par exemple, d'un avertissement raisonnable avant l'arrivée de travaux. On le voit, M. le Président, on l'a vu dans l'exemple puis on le voit, là... On l'a vu dans plusieurs situations. Par exemple, pour ceux qui prennent la 20, qui l'ont prise l'année passée dans le secteur de

Drummondville, par exemple, je vois le député de Drummond, je me souviens d'avoir attendu sûrement à plusieurs endroits où il a lui-même attendu lors de travaux de réparation sur un pont tout près de Drummondville. On l'a vu dans le coin de Sainte-Hélène-de-Bagot aussi durant l'été passé. M. le Président, où il y avait des bouchons de circulation terribles de 2, 3, 4, 5 km, puis l'avertissement de travaux, M. le Président... Vous le croirez peut-être pas parce que vous arrêtez plus près, vous, sur la 40, de l'autre côté du fleuve, mais l'avertissement de travaux arrivait, ça faisait déjà 10 minutes que vous attendiez dans le bouchon de circulation. Donc, M. le Président, il y a des choses à repenser au Québec, puis on pourrait faire en sorte que ces avertissements-là de travaux pourraient être déplacés suivant le bouchon que ça va occasionner sur une autoroute qui est plus achalandée. Donc, M. le Président, on a des formations à donner sûrement à ces constructeurs-là.

● (16 h 40) ●

Ensuite de ça, M. le Président, vous savez, vous savez, à chaque fois qu'on arrive dans les zones de travaux, vous voyez, on appelle ça un «flagman» — un signaleur, je crois, qu'on appelle, en bon français. Souvent, on se demande ce que ces gens-là font. Est-ce qu'ils nous avertissent d'arrêter? Est-ce qu'ils nous disent de passer? Est-ce qu'ils se grattent avec le bâton? On n'a aucune idée à quoi ils veulent en venir avec la façon qu'ils ont de signaler, M. le Président. Donc, je pense, M. le Président, que ce serait la moindre des choses de donner des cours à ces hommes ou à ces femmes-là pour que le signal soit clair, pour que le signal soit clair.

La loi permettra également, M. le Président, à certains véhicules, par exemple, jugés prioritaires de circuler sur l'accotement. Donc, ça pourrait permettre peut-être, dans certains cas, lorsqu'il y a des bouchons, de faire circuler des véhicules qui ont obligatoirement le devoir de se déplacer rapidement. Donc, M. le Président, on m'a pas indiqué, en commission parlementaire — mais j'espère qu'on le fera prochainement — que des séances de formation seront données à tous ces gens-là qui travaillent dans le milieu routier, M. le Président, non pas comme caprice mais pour la sécurité des gens qui empruntent nos routes.

Donc, M. le Président, tout ça pour vous dire que nous espérons qu'il y aura de nombreux travaux sur les routes dans les prochaines années. On sait qu'il y a une rumeur, une rumeur qui dit que le fédéral devrait sortir un plan à l'automne sur un plan pancanadien pour la réparation des routes. On espère que le gouvernement du Québec participera, participera à ce programme-là, M. le Président. Vous savez que réparer les routes du Québec, ici, ça va être un plan qui va sûrement être échelonné sur plusieurs années, puisqu'on a des milliards à dépenser. Je crois que je vous ai déjà expliqué ici, dans un autre projet de loi, M. le Président, ou durant les crédits, que les routes du Québec sont tellement dans un mauvais état qu'y a 1 km sur trois qui est à refaire au Québec. 1 km sur trois qui est à réparer, ça peut toujours aller, tout dépendant du temps que vous mettez à faire ces réparations-là et tout dépendant des ressources que vous mettez au ministère des Transports pour exécuter ces travaux-là. Donc,

premièrement, faut parler de capacité de réparer ces routes-là ou de les refaire.

M. le Président, prenez le budget, par exemple, d'il y a 20 ans ou 25 ans puis prenez le budget du ministère des Transports aujourd'hui, le budget consacré à la réfection des routes, M. le Président. C'est le même budget à quelques dollars près, le même budget alors que nous avons beaucoup plus de circulation, que nos routes ont vieilli, M. le Président. On sait que la plupart de nos infrastructures ont été construites dans les années soixante. Les routes ont été construites dans les années soixante. Les ponts, on a de nombreux ponts et viaducs, M. le Président, qui ont un énorme besoin de réparation, au Québec. On sait, présentement, M. le Président, qu'il y a 950 ponts ou viaducs qui ont un besoin urgent de réparation. Donc, à partir de cette donnée-là, M. le Président, il faut, il faut admettre que le gouvernement actuel n'a pas fait une priorité, une priorité de la réparation des routes au Québec, M. le Président, et ça va faire en sorte qu'on va avoir plus d'accidents, faire en sorte que nos routes soient justement moins sécuritaires. Ça va vous coûter plus cher d'essence, M. le Président.

Lorsque vous circulez sur une route qui n'est pas en état, il est prouvé que votre voiture coûte au moins 10 % plus cher en pétrole. Donc, au prix qu'est le pétrole, M. le Président, c'est assez important pour chacun des citoyens qui, on le répète depuis longtemps... les citoyens les plus taxés en Amérique. Donc, si on prend pour acquis que le gouvernement du Québec n'a pas fait sa priorité de l'investissement dans les routes, il va falloir qu'on fasse demi-tour, un virage à 180 degrés, puis investir dans ces routes-là parce que, M. le Président, si on n'investit pas maintenant, ça va coûter plus cher plus tard.

Je vous disais tantôt qu'il y a 1 km sur trois qui est à refaire, au Québec. Mais, si vous ne faites pas vos réparations dans un temps adéquat... Par exemple, dans les huit premières années, si vous entretenez de façon raisonnable votre réseau routier, 1 km coûte environ 8 000... 1 000 \$, pardon. 1 000 \$ à réparer du kilomètre, donc une couche de surface, et ça permet de garder la fondation de la route en bon état. Donc, l'eau ne peut pas pénétrer. La gelée, donc, ne peut pas faire en sorte de faire soulever des parties de route. Si vous le faites dans ce délai-là, M. le Président, ça coûte beaucoup moins cher, on parle de 1 000 \$ du kilomètre. Si vous attendez, si vous attendez, M. le Président, c'est pareil comme si vous ne réparez pas une fenêtre de votre maison et vous laissez aller. Si elle commence à pourrir, vous attendez 10 ans pour la réparer, c'est certain que c'est toute la fenêtre que vous devrez changer. Donc, si vous attendez...

La même chose pour la route, pour la route, M. le Président. Si vous attendez plus de huit ans, entre huit et 15 ans, ça va coûter environ entre 50 000 et 80 000 \$ du kilomètre. Donc, au lieu de 1 000 \$, ça va vous coûter entre 50 000 et 80 000 parce que, à ce moment-là, le constructeur devra enlever la surface, réparer les fondations de la route, et, à ce moment-là, c'est beaucoup plus dispendieux.

Pire encore, M. le Président, si vous attendez plus de 15 ans, et ça... si vous attendez plus de 15 ans... Et je prends les statistiques du ministère des Transports, là, pas des statistiques qui viennent d'ailleurs. Ces

statistiques-là viennent du ministère des Transports. Si vous attendez plus de 15 ans, ça coûte 250 000 \$ du kilomètre à réparer. Ça coûte 250 000 \$ du kilomètre. Donc, entre 1 000 et 250 000 \$ du kilomètre, M. le Président, c'est énorme. Et on dit présentement que, nos routes, il y a 1 km sur trois à réparer. M. le Président, l'âge moyen, l'âge moyen de nos routes au Québec parce qu'il s'est rien fait depuis sept ans — et l'âge moyen a doublé, suivant un calcul un peu spécial, là — est maintenant de 23 ans. Donc, vous pouvez vous imaginer, un âge moyen de 23 ans sur 10 000 km de routes, parce qu'il y a 30 000 km de routes au Québec, multiplié par 250 000 \$, c'est énormément d'argent.

Pourquoi, M. le Président, qu'on ne dépose pas un plan concret de réparation des routes? Parce que, M. le Président, ça va coûter des milliards, des dizaines de milliards de dollars aux contribuables québécois pour investir dans nos routes, à un moment donné, parce qu'on n'aura pas le choix. On n'aura pas le choix, M. le Président. Et je vous prédis que, d'ici quelques années, on fera nos campagnes électorales, comme dans le bon vieux temps, sur les routes parce que les gens, M. le Président, inévitablement, ne pourront plus circuler de façon sécuritaire sur les routes du Québec.

M. le Président, je pense que les citoyens du Québec, et particulièrement les automobilistes, sont en droit, sont en droit d'exiger du gouvernement du Québec un système routier adéquat parce que, M. le Président, ces gens-là paient beaucoup de taxes, beaucoup de taxes. Vous pouvez vous imaginer, M. le Président, que, l'an dernier, les automobilistes du Québec ont payé tout près de 2 milliards de dollars en taxes sur l'essence au gouvernement du Québec, 2 milliards de dollars. M. le Président. Vous pouvez aussi vous imaginer comment ont payé les automobilistes pour les plaques d'immatriculation et les permis: 700 millions de dollars. M. le Président, on est déjà rendu à 2,7 milliards de dollars. Et, en plus de ça, M. le Président, il y a toutes sortes de taxes. On peut parler sur les pneus, par exemple. 2 \$ du pneu, ça coûte collectivement aux Québécois 14 millions de dollars par année. On peut penser aux taxes spéciales. Par exemple, dans la région de Montréal, pour le transport métropolitain, on a 50 millions à un endroit, un 60 ailleurs. Donc, M. le Président, chaque année, le contribuable automobiliste québécois paie près de 3 milliards de dollars.

Vous allez me dire: Oui, mais ils reçoivent des services, ils reçoivent des services pour... pour ces taxes-là qu'ils paient. M. le Président, le budget total, budget total du ministère des Transports est de 1,7 milliard, 1,7. Ils paient 3 milliards de taxes. Donc, M. le Président, ils en ont pas pour leur argent. Je pense que ça serait la moindre des choses, lorsque vous payez pour quelque chose, d'avoir au moins un service qui est équivalent. Et, M. le Président, dans les cas qui nous occupent, dans les cas qui nous occupent, le contribuable automobiliste québécois paie deux fois de taxes qu'il reçoit en services.

M. le Président, on pellette le problème en avant, on pellette le problème en avant, parce qu'il arrivera un jour, il arrivera un jour, M. le Président, que, de façon incontournable, de façon incontournable, pour protéger la sécurité des citoyens, nous devons absolument, absolument réparer les routes du Québec,

et ça va coûter très cher. Et, M. le Président, ça fait des années, depuis l'élection du gouvernement actuel, qu'il y a eu, pour ainsi dire, absolument rien d'autre d'investi dans le réseau routier. Ça, M. le Président, c'est les contribuables du Québec — nous autres, nos enfants et nos petits-enfants — qui vont payer ces milliards de dollars là qui auraient dû, qui auraient dû être investis de façon raisonnable au cours des années, principalement au cours des sept dernières années, pour préserver le système routier, premièrement, et préserver aussi la sécurité des utilisateurs de nos routes du Québec.

• (16 h 50) •

M. le Président, le projet de loi n° 21 peut-être permettra de sécuriser les automobilistes lors de ces travaux-là. Mais, pour sécuriser de façon correcte les automobilistes, M. le Président, il faudra voir à utiliser beaucoup, beaucoup, beaucoup le projet de loi n° 21, au cours des prochaines années, qui va permettre de sécuriser les zones de travaux. M. le Président. Et, dans le cas qui nous occupe, rien n'indique dans le budget du ministère des Transports, rien n'indiquait dans le budget de la ministre des Finances, rien n'indiquait dans le livre des crédits déposé par le président du Conseil du trésor que les sommes nécessaires seraient là pour réparer ces routes-là et préserver la sécurité des utilisateurs.

Donc, M. le Président, tout ça pour vous dire que nous allons voter en faveur du projet de loi n° 21. Nous espérons que le ministère des Transports mettra toute son énergie à donner la formation nécessaire à ces employés-là pour que le projet de loi soit vraiment efficace, soit vraiment appliqué sur nos routes. Et, M. le Président, vous me dites qu'il ne me reste que quelques secondes. Tout ça pour vous dire que nous sommes à l'étape de la prise en considération du rapport. Nous allons sûrement très bientôt adopter le projet de loi. Et, M. le Président, si on adopte un projet de loi comme ça, c'est en espérant s'en servir. Puis, si on veut s'en servir de façon adéquate, M. le Président, il faudra que le gouvernement investisse de façon régulière dans le réseau routier non seulement pour le garder en état, mais pour préserver la sécurité du public. Je vous remercie. M. le Président.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, merci. M. le député de Shefford et critique officiel de l'opposition. Y a-t-il d'autres... Alors, Mme la députée de La Pinière, vous avez un temps de parole de 10 minutes. Mme la députée.

Mme Fatima Houda-Pepin

Mme Houda-Pepin: Merci beaucoup. M. le Président. Alors, M. le Président, je voudrais joindre ma voix à celle de mon collègue le député de Shefford et critique en matière de transports, critique de l'opposition officielle, pour intervenir à cette étape de la prise en considération du rapport du projet de loi n° 21, Loi modifiant le Code de la sécurité routière.

Alors, M. le Président, que dit ce projet de loi? Il vient modifier le Code de la sécurité routière afin de permettre au responsable de l'entretien d'un chemin public de fixer une limite de vitesse, autre que celle prescrite, sur les aires de travaux routiers et de prévoir

les amendes applicables. Ce projet de loi, M. le Président, prévoit également une modification afin d'autoriser le conducteur d'un véhicule de service à circuler sur l'accotement d'un chemin public à accès limité ou non lors de travaux de construction ou d'entretien. Enfin, ce projet de loi introduit des modifications visant à interdire l'utilisation des trottinettes motorisées sur les chemins publics.

C'est un projet de loi, M. le Président, de neuf articles, le neuvième étant l'article de mise en vigueur. Il vient, M. le Président, répondre à un accident qui a fait les manchettes. On se rappellera, M. le Président, du contexte. Le 24 juillet 1999, pratiquement il y a deux ans, un accident sur l'autoroute 20, M. le Président, a fait quatre morts et 11 blessés à la hauteur de Saint-Michel-de-Bellechasse. Les images, M. le Président, saisissantes de cet accident-là ont fait le tour du monde, on s'en rappellera, et mes premiers mots, je dirais, M. le Président, c'est pour exprimer, exprimer et partager le deuil des personnes qui ont été affectées et touchées par la perte de ces personnes, ainsi que mes sincères, M. le Président, considérations pour les personnes qui ont été blessées et qui ont été marquées pour la vie dans cet accident-là.

Donc, M. le Président, cet accident, Gilles Lavoie, je crois, du *Soleil*, l'avait décrit dans l'édition du 27 juillet, du 27 juillet, M. le Président, toujours 1999, et je cite: «La raison: des travaux routiers à la hauteur de Sainte-Hélène et de Saint-Nazaire. Il y avait bien un panneau de signalisation — 3 km des travaux — mais le bouchon de circulation commençait beaucoup plus tôt. Le trafic était dense et rapide. Les automobilistes devaient appliquer les freins bien avant le premier panneau pour éviter le carambolage.» Fin de citation.

M. le Président, c'est difficile, peut-être, pour les gens qui nous écoutent, qui nous regardent, de se remémorer cette scène, mais, chose certaine, cet accident, M. le Président, a remis en question toutes les modalités de la signalisation routière au Québec et ce qu'elle implique en termes de sécurité pour les conducteurs, M. le Président. Il va sans dire, M. le Président, que, comme l'a bien expliqué mon collègue le député de Shefford, que, lorsqu'on parle, M. le Président, de ralentissement, de limite de vitesse, surtout aux abords des travaux, il y a effectivement des réflexes instinctifs des conducteurs québécois, qui se sont habitués à une certaine signalisation, et il va falloir non seulement adopter le projet de loi n° 21, qui va permettre justement de corriger le tir dans une certaine mesure, mais il faut aussi changer les mentalités, et ça, c'est encore plus difficile, d'où l'importance, M. le Président, à la suite de cet accident et des accidents qui l'ont précédé et à la suite, M. le Président, du dépôt de ce projet de loi, de ne pas se satisfaire seulement par la mise en vigueur des articles qui sont dans ce projet de loi, mais il faut aussi faire oeuvre de pédagogie.

Et, moi, j'ai écouté tantôt mon collègue le député de Shefford qui a fait une intervention remarquable sur ce projet de loi, et, pour avoir entendu les gens et pour moi-même circuler, M. le Président, on constate que la signalisation routière au Québec est défaillante. Elle l'est davantage aux abords des travaux, dans les zones des travaux, M. le Président, mais elle est défaillante. Et, lorsque, effectivement, on fait un voyage

aux États-Unis et qu'on revient par la route, on s'en rend compte tout de suite. Lorsqu'on prend des virages, M. le Président, lorsqu'on sort des tunnels, M. le Président, lorsqu'on sort des ponts, la signalisation au Québec est défaillante, et il va falloir que le gouvernement, M. le Président, s'en préoccupe, parce que ce n'est pas comparable avec ce qu'on connaît en Europe, par exemple, ou ce qu'on connaît aux États-Unis.

M. le Président, ces changements de comportement, ça va prendre effectivement des mesures de sensibilisation pour amener les gens, les conducteurs plus particulièrement, lorsqu'on approche des zones des travaux routiers... de s'assurer, M. le Président, que toutes les précautions sont prises, que la limite de vitesse est respectée. Il faut effectivement augmenter, augmenter la présence policière sur les routes, évidemment, parce que nous avons devant nous un autre projet de loi, le projet de loi n° 17, sur l'implantation des photoradars, on se rappellera, M. le Président. Et le ministre des Transports a tenté de nous convaincre que ces engins-là, qui sont des outils de taxation des Québécois, vont réduire, M. le Président, vont réduire la limite de vitesse, ils vont avoir un effet de persuasion et ils vont réduire le nombre de décès et de blessés sur la route. Rien, M. le Président, de tout cela n'est démontré, parce que tout ce que ça prend, M. le Président, c'est d'avoir effectivement la véritable force de persuasion qui est celle d'une présence policière, M. le Président.

Donc, sensibiliser les personnes aussi qui exécutent les travaux parce qu'elles ont une responsabilité, M. le Président, et cela va de soi que les constructeurs, M. le Président, les constructeurs de routes, c'est eux qui vont avoir la responsabilité d'installer les panneaux de signalisation. Mais il suffit pas seulement de placer des panneaux, il suffit pas tout simplement de les... de les mettre en avant et en... en amont et en aval, il faut encore, M. le Président, prendre les moyens nécessaires pour annoncer les travaux avant les zones, avant les zones limitées, et également ralentir la vitesse. Il faut également, M. le Président, harmoniser, harmoniser les panneaux de signalisation qui vont être installés par les constructeurs avec les panneaux de signalisation réguliers.

● (17 heures) ●

M. le Président, c'est très important que ce projet de loi puisse être mis en vigueur parce que cela va permettre enfin, va permettre aux policiers de jouer leur rôle de façon dissuasive, parce qu'une fois, M. le Président, qu'il y a une infraction, une fois qu'il y a une infraction, cela va se traduire aussi par une contravention et les conséquences que ça implique, M. le Président, mon collègue le député de Shefford l'a bien démontré, les contribuables québécois contribuent pour 3 milliards de dollars par année, M. le Président, en termes de taxes. Ils contribuent... Nous parlons ici des contributions en termes de taxes relatives à tout ce qui touche le transport au Québec. Mais il y a, M. le Président, un fossé qui sépare cette contribution, cet effort qui est fait par les contribuables et l'effort qui est fait par le ministère du Transport qui, lui, n'a qu'un budget total de 1.7 milliard de dollars par année. Nous sommes les citoyens les plus taxés en Amérique du Nord, M. le Président, et on n'en a pas pour notre argent, cela va de soi, M. le Président.

Il y a également toute la problématique, lorsqu'on parle de sécurité routière, toute la problématique de l'entretien de nos routes. Il est vrai, et ça, tout le monde peut le constater, que ça soit dans les zones urbaines, dans les zones périurbaines ou même dans les régions éloignées au Québec, M. le Président, que l'état des routes est lamentable. C'est dans une situation... dans un état de délabrement incroyable, M. le Président, et le gouvernement se regarde le nombril au lieu d'investir, M. le Président, dans les réparations des routes, parce qu'il en va de la sécurité des conducteurs, de la sécurité des citoyens, M. le Président. Alors, on a démontré qu'il vaut mieux prévenir que guérir. Et, aussitôt les réparations, l'entretien fait, plutôt, mieux, M. le Président, cela vaut et pour nos réseaux routiers et pour l'économie pour les contribuables.

Je vous remercie, M. le Président, et je souscris avec mon collègue à l'adoption de ce projet de loi n° 21, loi modifiant la loi sur la sécurité routière. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, merci, Mme la députée de La Pinière. Y a-t-il d'autres intervenants sur le rapport de la commission des transports et de l'environnement?

Mise aux voix du rapport

Le rapport de la commission des transports et de l'environnement portant sur le projet de loi n° 21, Loi modifiant le Code de la sécurité routière, est-il adopté?

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Pinard): Il est adopté?

Des voix: Adopté.

Projet de loi n° 32

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

Le Vice-Président (M. Pinard): Adopté. Merci. À l'article 32 de votre feuilleton, l'Assemblée prend en considération le rapport de la commission des transports et de l'environnement sur le projet de loi n° 32, Loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Y a-t-il des interventions sur l'adoption du rapport de la commission? M. le député de Shefford et critique officiel de l'opposition en la matière.

M. Bernard Brodeur

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Je sais que le règlement m'interdit de souligner l'absence d'un député, mais je pense qu'il serait préférable... Je sais pas s'il faudrait suspendre pour que le ministre des Transports puisse intervenir avant moi. Je pense que c'est la règle, M. le Président, dans ce Parlement de permettre à celui qui a présenté le projet de loi, celui qui a, en fin de compte, discuté avec nous en commission parlementaire, celui qui a contribué avec nous à déposer

des amendements importants, surtout, M. le Président, qu'il y a un amendement très important qui a été apporté au projet de loi n° 32... Je pense que ça serait tout simplement la politesse de permettre d'attendre que le ministre des Transports puisse s'exprimer sur le sujet, et, de consentement, M. le Président, on pourrait suspendre quelques instants pour attendre le ministre des Transports. Je pense, M. le Président... Je sollicite le consentement, là, du parti ministériel et du leader adjoint du gouvernement pour permettre... donner le temps au ministre des Transports de s'en venir ici.

Le Vice-Président (M. Pinard): À ce stade-ci, je dois vous mentionner que je vous ai reconnu comme porte-parole officiel de l'opposition. Vous savez très bien que le titulaire du projet de loi peut s'exprimer à n'importe quel moment lors de ce débat, et, comme vous vous êtes levé pour me demander votre temps de parole, je vous l'accorde. Et je vous souligne toujours que vous avez un temps de parole de 30 minutes. Je comprends votre intervention, mais, à ce stade-ci, je n'ai pas... Il y a personne qui m'a avisé que je devais fonctionner de façon différente. Alors donc, je vous prierais de bien vouloir continuer.

M. Brodeur: Vous comprendrez, M. le Président, que votre principal devoir est de conserver... de permettre à chacun des députés, y compris au ministre, de préserver son droit de parole. Et, M. le Président, rien ne m'indique ici qu'il y a d'autres députés qui vont intervenir après moi. Donc, j'imagine, M. le Président, si l'adoption du projet suit son cours normal, la prise en considération du rapport sera adoptée immédiatement après mon intervention et ça ne donnera pas la chance au ministre des Transports, M. le Président, d'intervenir. Donc, si je vous propose de suspendre les travaux, M. le Président, c'est justement pour permettre au ministre des Transports de conserver son droit de parole sur la prise en considération du rapport. Donc, M. le Président... De toute façon...

Le Vice-Président (M. Pinard): M. le député de Shefford, vous allez comprendre que ce n'est pas à l'opposition à appeler les projets de loi devant cette Assemblée, d'appeler la rubrique, et, à ce stade-ci, le gouvernement a appelé la rubrique 32. Donc, vous allez également convenir que nous sommes actuellement à l'étape du rapport de la commission parlementaire et vous savez très bien qu'un amendement peut être déposé lors de cette étude du rapport de la commission mais peut également être déposé par le ministre lors de l'adoption du projet de loi. Alors, vous avez un temps de parole de 30 minutes, tel que je vous l'ai spécifié tout à l'heure. Moi, je suis là pour vous écouter, et, si, effectivement, après que vous ayez terminé, il y a un autre député qui se lève dans cette Chambre, ça va me faire plaisir de lui accorder un temps de parole de 10 minutes et, au ministre, 30 minutes. Alors, monsieur.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Vous avez parlé d'amendements. Je ne sais pas, moi, je suis pas dans le secret des dieux. Est-ce qu'il y aura des amendements qui seront déposés sur le projet de loi n° 32? Dans ces conditions-là, ce serait une raison de

plus, M. le Président, pour attendre justement que le ministre des Transports les dépose le plus rapidement possible, et je pense que, plus tôt on le dépose, mieux c'est, M. le Président. Et, si vous avez entendu dire qu'il y a des amendements à être déposés, moi, M. le Président, je suis prêt à laisser la parole auparavant au ministre.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, ma réponse est la suivante: comme je vous écoute religieusement, vous m'avez fait part que vous croyiez qu'effectivement il y aura des amendements qui vont suivre. Alors, moi, je vous réponds tout simplement qu'à toute étape du projet de loi, et en troisième lecture, le ministre peut lui-même déposer un amendement ou des amendements à son projet de loi. Alors, pour l'instant, je ne suis pas en mesure... Parce que, ici, à notre table, nous n'avons point reçu d'amendements. Et, si les amendements étaient déposés, comme vous le mentionniez, il me fera plaisir de vous en transmettre des copies. Mais, à ce stade-ci, vous me parlez d'amendements. Moi, je ne vous ai jamais parlé d'amendements. Et soyez certain que je vais vous écouter religieusement. Il vous reste encore 24 minutes.

M. Brodeur: Oui. M. le Président, en parlant du temps, on en a discuté il y a quelques semaines, d'ailleurs, je pense que le temps que je prends à vous expliquer la situation ne devrait pas être comptabilisé dans mon 30 minutes qui m'est dévolu, et, d'un commun accord, peut-être qu'on pourrait... Je pense que deux minutes se sont écoulées depuis le début de notre argumentation concernant le projet de loi n° 32, M. le Président. Bien simplement et bien humblement, j'aimerais que ces minutes-là me soient remises afin de m'exprimer sur le projet de loi n° 32 parce que je tiens à vous souligner, M. le Président, que, depuis le début, depuis les quatre minutes que nous avons commencé notre discussion ici, au salon bleu, l'objectif était de permettre au ministre de conserver son droit de parole. Et, M. le Président, je vous ferais remarquer que nous avons pas encore débattu de la prise en considération du rapport, donc je vous demande bien simplement peut-être de m'accorder ces quatre minutes-là pour ajouter à mon argumentation suite à mon droit de parole de 30 minutes qui m'est décerné, là, par le règlement.

Le Vice-Président (M. Pinard): Comme je vous l'ai mentionné tout à l'heure, M. le député... Écoutez, on peut s'amuser pendant 30 minutes à faire un point de règlement là-dessus. D'ailleurs, vous en êtes devenu maître. D'ailleurs, vous avez le titre de maître. Il me fait toujours plaisir de discuter avec vous de points de règlement. En ce qui me concerne, comme je vous l'ai mentionné tout à l'heure, vous vous êtes levé et je vous ai cédé la parole. Vous avez le droit de poser les interrogations que vous désirez en cette Chambre. Concernant le règlement, si vous me faites des points de règlement, il me fera plaisir d'analyser si, effectivement, vos points de règlement sont admissibles ou pas. Mais, en ce qui me concerne, au moment où on se situe dans le débat, nous en sommes rendus au rapport de la commission. Ça a été appelé, dûment appelé par le

leader adjoint du gouvernement. Si vous ne désirez pas vous prévaloir de votre droit de parole, à ce moment-là nous allons passer à une autre étape. M. le leader adjoint de l'opposition officielle.

● (17 h 10) ●

M. Mulcair: Oui. M. le Président. Vous savez comme nous que la dernière chose qu'il faut faire dans cette Chambre, c'est enlever le droit de parole à un élu. Alors, de notre côté, on voulait tout simplement accorder la chance au ministre de s'exprimer sur le projet de loi. Maintenant, il y a effectivement un 30 minutes qui a été accordé — je vois mon collègue le leader adjoint du gouvernement qui vient d'arriver — et il y a une jurisprudence constante ici, dans cette Chambre, que, lorsqu'on signale qu'une personne qui doit normalement prendre la parole n'est pas là, on accorde quelques minutes. C'était ce qui a été fait très correctement par les gens d'en face hier soir dans le cadre de notre débat. Mon collègue a tout simplement voulu offrir la même politesse.

Mais sa question était passablement plus précise que ça. Il a signalé le fait que, étant donné qu'il avait offert au ministre d'arriver, vous en avez discuté. Il désire commencer son intervention maintenant en cédant à votre invitation. Toutefois, je pense que ce serait de l'ordre des choses qu'il puisse avoir son temps de parole complet et qu'on ne lui retire aucunement son droit de parole.

Le Vice-Président (M. Pinard): Écoutez, en ce qui me concerne, je ne crois pas qu'on ait discuté de point de règlement qui ferait en sorte de priver un des parlementaires dans cette Chambre de son droit de parole. On a discuté depuis maintenant sept minutes ou quatre minutes — cinq minutes environ — du fait si le critique officiel de l'opposition débute son intervention ou s'il préfère laisser de côté son intervention puis permettre à un autre membre de cette Assemblée de s'exprimer. Alors, moi, j'ai reconnu M. le député de Shefford, puisque ce dernier s'est levé en cette Chambre, et, à ce moment-là, je le prierais de bien vouloir poursuivre. Et, s'il y a d'autres intervenants qui se lèvent par la suite, il va me faire plaisir, ça va me faire plaisir de leur céder la parole. Mais, en ce qui me concerne, je ne vois pas quel est le point de règlement sur lequel vous voulez débattre et, si vous en avez un, je vous prierais de bien vouloir m'indiquer le numéro et le sens.

M. Mulcair: Je peux vous citer probablement l'article 2 de la Loi sur l'Assemblée nationale, mais je pense pas que c'est la peine d'aller trop loin là-dessus. La question est très précise. Mon collègue a un temps de parole, comme porte-parole de l'opposition officielle, de 30 minutes. Il a effectivement... Vous avez tout à fait raison, M. le Président, il n'a soulevé aucune question en vertu du règlement en présumant que ses droits avaient été brimés. Il voulait juste s'assurer que son collègue le ministre des Transports puisse prendre parole sur le projet de loi, si tel était son désir. Et, puisque, effectivement, c'est la personne qui présente le projet de loi qui, dans le cours normal des choses, parle en premier, il voulait lui offrir, par politesse et par égard, cette possibilité.

Maintenant, si le ministre des Transports préfère que, nous, on commence, moi, je me permets de vous suggérer que le porte-parole de l'opposition officielle doit bénéficier d'un temps de parole de 30 minutes, et, avec votre accord, on pourrait donner le signal aux gens qui nous assistent à la table de réajuster les horloges pour que les neuf minutes maintenant qu'on en discute soient réaccordées et qu'il puisse avoir les 30 minutes qui lui sont dues.

M. Boisclair: M. le Président.

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

M. Boisclair: Écoutez, M. le Président, ça prend pas une grande plaidoirie, là, ça tient pas, ce qu'il dit là. Le député a choisi le sens de son propos, vous lui avez accordé la parole, les temps prévus sont réglementaires. Je vous prie tout simplement de faire appliquer le règlement. C'est ni au président ni au leader du gouvernement de décider quels seront les propos tenus par le député. C'est son droit le plus strict, et, s'il décide d'intervenir sur le fait que le ministre intervient ou pas puis à quel moment il intervient, bien, il prend ça sur son temps de parole, M. le Président, ça va de soi, là.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Shefford... Excusez-moi. M. le leader adjoint de l'opposition.

M. Mulcair: Sur le point qui vient d'être soulevé par mon bon ami le leader adjoint du gouvernement, je ne partage pas son point de vue. Je crois que, si on regarde les événements d'hier soir, si on regarde la jurisprudence, notamment une décision par un de mes prédécesseurs comme... Un nouveau prédécesseur, en fait, parce qu'il était aussi leader adjoint de l'opposition un certain temps. Il a jadis été vice-président de cette Chambre. Il a rendu — c'est Roger Lefebvre — il a rendu une décision très claire disant que, lorsque le porte-parole n'est pas là, il est de mise de suspendre quelque peu pour attendre qu'il arrive.

Une voix: ...

M. Mulcair: Connaissant notre règle comme quoi il faut pas signaler leur absence, je peux dire qu'on détecte la présence du ministre des Transports, et on interprète son vif désir d'intervenir sur le projet de loi. Mon collègue le député de Shefford, gentleman qu'il est, a tout simplement voulu lui accorder cette chance. Maintenant, si le sens de votre décision, c'est d'aller à l'encontre de cette jurisprudence, libre à vous, on vivra avec. Mais, de notre côté, on tentait tout simplement de permettre au ministre de faire son devoir, c'est-à-dire d'intervenir à ce stade-ci de prise en considération, et, si le fait d'avoir fait cette offre d'une manière si correcte va nous coûter du temps comme opposition officielle, on prend bonne note et on agira en conséquence dorénavant.

Le Vice-Président (M. Pinard): Afin de régler ce quiproquo, puisque, effectivement, le ministre, qui

était en commission parlementaire, est avec nous, est-ce que... M. le ministre, est-ce que vous êtes prêt à... M. le leader adjoint, je vous reconnais.

M. Boisclair: Bien, c'est pas ça, la question, là. Vous avez reconnu le député pour qu'il intervienne à ce moment-ci de l'adoption du projet de loi. Nous en sommes à la prise en considération. J'ai appelé l'article, vous avez appelé le projet de loi, vous avez demandé s'il y a des intervenants, et le député de Shefford s'est levé, et vous l'avez reconnu. Le temps, l'horloge part à partir de ce moment-là, et le député a le choix de ses propos et de... Ça lui appartient, c'est son droit le plus strict, et, s'il décide de parler de la présence ou non d'un membre de cette Assemblée, s'il décide de plaider le fond du projet de loi ou autre chose, *tutti quanti*, tant qu'il demeure pertinent au sujet qui est soulevé, bien, il a droit de le faire. C'est ce qu'il a fait, M. le Président. Vous lui avez permis de s'exprimer après lui avoir donné la parole.

Le Vice-Président (M. Pinard): À partir de ce moment-ci, je vais rendre ma décision. Alors, M. le député de Shefford, je vous redonne un temps de parole de 30 minutes, auquel je vais soustraire deux minutes au tout début, puisque vous aviez déjà entamé. Alors, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: M. le Président, je pense qu'il est d'usage... Je comprends que le ministre des Transports est très occupé, sauf que présentement il est ici. Il est d'usage, M. le Président — et vous le savez très bien — que, lors de la prise en considération du rapport, c'est le ministre qui débute par son allocution. J'ai une réplique, et ça lui permet. M. le Président, une réplique supplémentaire de cinq minutes après chaque intervention. Donc, le fait, M. le Président, d'inverser, d'inverser les choses ne permet pas une régularité dans les débats de cette Chambre lors de la prise en considération du rapport.

M. le Président, c'est tout simplement de consentement ou pour la meilleure organisation des travaux que j'offre au ministre des Transports de prendre la parole tout simplement avant moi, et il peut prendre la balle au bond et...

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

M. Boisclair: C'est parce que, M. le Président, là, je suis inquiet parce que l'horloge n'affiche pas... n'est pas conforme à la décision que vous venez de prendre. Là, il y avait 12 minutes d'écoulées.

Le Vice-Président (M. Pinard): Oui. J'ai pris la décision suivante. M. le leader adjoint, de redonner le temps de parole au député de Shefford, puisqu'on a traité du règlement. Alors...

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, à ce moment-là, on revient... Il y avait 12 minutes... Alors, je considère que le début de son intervention, je le calcule, le deux minutes, et on repart.

M. Boisclair: En tout respect, M. le Président, c'est pas ça que la table a compris. Je comprends qu'il a 30 minutes de droit de parole, il en avait utilisé 12, vous lui en remettez deux, ça fait... Il lui reste 20 minutes.

Le Vice-Président (M. Pinard): Non, non. Je redescends à deux et on repart. Je lui enlève... On a discuté 10 minutes sur un point de règlement.

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

Le Vice-Président (M. Pinard): Non. Là, il n'y en a plus, de point de règlement, là. Ma décision est prise. Nous poursuivons le débat, et vous avez un temps de parole maximum de 30 minutes, et actuellement on est à 3 min 46 s. Alors, M. le député.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Je comprends que le ministre prend pas l'offre que je lui ai donnée, mais, M. le Président, c'est une question tout simplement, là, d'être correct avec le ministre. C'est un projet de loi, de toute façon, M. le Président... Le projet de loi n° 32, c'est pas un projet de loi qui est contesté par l'opposition. C'était tout simplement pour permettre au ministre de s'exprimer sur le projet de loi, lui qui, en quelque sorte, est l'auteur ou celui qui présente le projet de loi. Ça lui aurait permis de discuter avant moi. C'est tout simplement par politesse, M. le Président, que j'ai fait cette offre, et aucunement, M. le Président, pour vous taquiner ou autre chose, là. On savait que le ministre était tout près et on aurait souhaité de pas avoir cette argumentation-là qui a duré, là, plusieurs minutes, là, pour en arriver à un résultat qui est pas souhaitable, là, suivant le code, M. le Président.

Donc, M. le Président, nous sommes ici pour la prise en considération du rapport concernant la Loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Donc, M. le Président, il y avait un gros problème dans l'industrie du camionnage. Vous savez, M. le Président, que la Commission des transports, de façon très fréquente, sanctionne des agissements qui ne sont pas réglementaires ou pas conformes à la loi de la part de certains camionneurs ou certains utilisateurs de camion.

Ce qui se passait, M. le Président, dans les faits, par exemple si M. Untel, qui avait enfreint une règle, était déclaré inapte à conduire par la Commission des transports, ce qui se passait, M. le Président, c'était assez simple. À cause du fait que la liste des gens qui avaient un permis suspendu ou étaient déclarés inaptes... La liste, n'étant pas publique, ne pouvant pas être transmise à la personne qui en... qui avait... qui en avait besoin pour exercer la pénalité, faisait en sorte, M. le Président, que ce camionneur-là, par exemple, pouvait partir une autre corporation, une compagnie, en fin de compte, partir sur un autre nom, puis continuer, puis, en fin de compte, escamoter les règlements et la loi, en fin de compte, repartir sur un autre nom et continuer comme si de rien n'était. Donc, M. le Président, ça devenait une habitude, au Québec, ça devenait une habitude qu'on se devait absolument, absolument de contrer. Donc, M. le Président, le projet de loi n° 32 a été déposé à cet effet-là, soit d'empêcher, d'empêcher

une personne quelconque de contourner les lois par quelques avocasseries, M. le Président.

● (17 h 20) ●

Je sais que vous êtes notaire. Je sais que vous êtes notaire. Vous auriez jamais pensé à faire une chose comme ça, mais certains... certains esprits mal tournés pensaient... pensaient à... disaient à leurs clients: Vous allez tout simplement créer une nouvelle corporation, et cette corporation-là sera propriétaire du camion, et vous allez continuer à conduire votre camion, peu important toutes les sanctions qui vous été données par la Commission des transports du Québec. Donc, M. le Président, on était devant une situation totalement inacceptable, et vous conviendrez, M. le Président, de plus, qu'il était pas... Il était pas souhaitable de voir des juristes, voire juristes... Je peux pas comprendre, moi, qu'un juriste puisse proposer une telle façon de faire à un de ses clients et directement lui conseiller de contourner la loi et de repartir sur un autre nom. Donc, à partir, M. le Président, de ces données-là, il était devenu nécessaire, il était devenu nécessaire d'adopter un projet de loi qui permettrait de contrecarrer ces gens-là qui veulent bypasser, pour employer un mot d'une autre langue, bypasser le système puis continuer à opérer, peu importe la décision que la Commission des transports pourrait rendre.

M. le Président, première question qui nous vient à l'esprit: C'est certain que c'est inacceptable, mais comment pouvons-nous rendre publiques ces listes-là sans faire quelque égratignure au principe de confidentialité des renseignements? Donc, M. le Président, on en a parlé ici, dans l'adoption du principe, nous avions proposé... et le ministre avait accepté de rencontrer la Commission d'accès à l'information pour essayer de régler le fameux problème de publication de renseignements personnels parce que, vous savez très bien, M. le Président, lorsque vous faites une liste... Puis vous pouvez mettre un nom, par exemple... Puis le ministre le disait très bien en commission parlementaire, on pourrait peut-être mettre le nom mais pas l'adresse. Donc, Jos Tremblay, du Saguenay—Lac-Saint-Jean, M. le Président, il y en a peut-être plus qu'un. Donc, ça permettait pas, de façon correcte, d'établir une liste sans divulguer quelque renseignement. Mais là, M. le Président, c'était pas facile parce que, du côté de l'opposition, on trouvait inacceptable qu'on procède de cette façon-là, que certains camionneurs du transport, du camionnage lourd, procèdent de cette façon-là, et, d'un autre côté aussi, M. le Président, il fallait préserver le plus possible la... préserver le plus possible la distribution de renseignements personnels qui pourraient servir à autre chose. Donc, M. le Président, nous avons rencontré la Commission d'accès à l'information, qui s'est présentée en commission parlementaire.

Ils ont soulevé certains points. Je me souviens que ça avait inquiété le ministre, il pensait que l'opposition était pour faire un plat de ça, sauf, M. le Président... Fallait arriver à une solution qui permettrait, d'un côté, d'éliminer ce genre de processus là et, de l'autre côté, le plus possible, M. le Président, le plus possible, de préserver les renseignements personnels des gens. Et donc, M. le Président, j'avais ici... j'ai ici deux lettres de la Commission d'accès à l'information qui informait, premièrement, la Commission des transports

du Québec — dans les deux cas, la Commission des transports du Québec — de son opinion concernant... concernant le projet de loi n° 32. Donc, dans la première lettre qui était adressée à la Commission des transports, qui est datée du 25 avril 2001, qui est adressée à Mme Nicole Poupart, la présidente de la Commission des transports du Québec, par la Commission d'accès à l'information, ils s'exprimaient ainsi: «Objet: mémoire au Conseil des ministres concernant des propositions, des modifications à la Loi sur les transports et la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

«Mme la présidente, la Commission d'accès à l'information a analysé à sa séance du 18 avril dernier des extraits d'un projet de loi concernant des modifications à la Loi sur les transports et à la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Au terme de son analyse, la Commission désire vous faire part de ses commentaires à propos de ces propositions de modification législative. La Commission constate que, pour l'essentiel, ces modifications visent à conférer un caractère public à des renseignements personnels. De ce fait, ceux-ci perdront leur caractère nominatif.

«La Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels n'interdit pas un semblable procédé législatif lorsque la situation le justifie. Toutefois — toutefois — la Commission estime qu'un tel choix législatif doit être clair, précis et ne laisser place à aucune interprétation en ce qui concerne les renseignements personnels qui auront un caractère public.»

Ils continuent, M. le Président: «Cette position est d'ailleurs rappelée dans l'avis de la Commission du 23 avril 1998 concernant le registre des propriétaires et exploitants de véhicule lourd. La Commission considère que toute disposition d'une loi qui confère un caractère public à des renseignements personnels doit être rédigée de façon à faire clairement apparaître la nature des renseignements qui auront un caractère public. Dans le présent cas, la Commission croit que les modifications proposées aux articles 47.9, 48 et 48.11.16 de la Loi sur les transports, dans leur rédaction actuelle, ne rencontrent pas — ne rencontrent pas — ces exigences de clarté et de précision. La Commission ne peut, en conséquence, émettre un avis favorable.» Donc, M. le Président, vous voyez que, la commission, commission des transports et de l'environnement, on était dans le trouble. Donc, fallait absolument apporter des corrections.

Ils continuent, M. le Président: «Selon les représentations qui ont été faites à la Commission, le registre du camionnage en vrac et la liste des routiers sont des sous-ensembles du registre des propriétaires et exploitants de véhicule lourd, qui bénéficie déjà d'un caractère public. Or, à l'exemple de ce registre, le registre du camionnage en vrac et la liste des routiers devraient, selon la Commission, énoncer expressément les renseignements qui auront un caractère public. Quant à l'abrogation de l'article 40 de la Loi sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, la Commission comprend que celle-ci ne peut avoir pour effet d'autoriser une communication de renseignements personnels en contravention de la Loi sur l'accès aux

documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels.

«La Commission a également pris connaissance d'un projet de règlement modifiant le Règlement sur la procédure à la Commission des transports du Québec. Ce projet se veut un complément à la proposition de modification de l'article 48 de la Loi sur les transports susmentionnée. Il énumère des renseignements qui demeureraient nominatifs. La Commission s'oppose — la Commission s'oppose — à cette façon de faire qui, à son avis, ne rencontre pas les exigences de clarté et de précision susmentionnées. La Commission désire de plus souligner que l'expression "accessible au public" n'est pas utilisée dans la Loi sur l'accès, qui réfère plutôt au caractère public des renseignements.

«En ce qui a trait à la diffusion par Internet des registres ou autres listes de renseignements à caractère public, la Commission souhaite reporter ses commentaires jusqu'à ce qu'elle sache exactement quels sont les renseignements personnels qui se verraient reconnaître un caractère public. En conséquence, la Commission ne peut — ne peut — donner son aval aux modifications législatives qui ont été présentées. La Commission d'accès invite la Commission des transports à lui soumettre une nouvelle proposition de modification législative si celle-ci souhaite un avis définitif.

«Veuillez agréer, Mme la présidente, l'expression de mes meilleurs sentiments.»

Ça avait été signé, cette lettre-là, M. le Président, par le secrétaire et le directeur du Service juridique, M. André Ouimet. Donc, M. le Président, nous avions une lettre du 25 avril 2001 où on indiquait clairement que la Commission d'accès à l'information n'avait pas l'intention de donner son aval au projet.

● (17 h 30) ●

Comprenons, M. le Président, le 10 mai, quelques semaines plus tard, la Commission d'accès à l'information réécrit à la présidente de la Commission des transports du Québec dans une lettre un peu plus courte. M. le Président, et je vous en transmets quelques commentaires très importants de la Commission d'accès à l'information. Donc, elle dit: «Mme la présidente, la Commission d'accès à l'information a analysé à sa séance du 7 mai 2001 des extraits d'une nouvelle proposition de modification législative concernant le sujet mentionné en objet.

«Ainsi, suivant cette nouvelle proposition, l'article 47.9 de la Loi sur les transports serait modifié par l'addition de l'alinéa suivant: "Elle peut, par règlement, attribuer un caractère public aux renseignements personnels de ce registre qu'elle détermine." De même, l'article 48 de cette loi serait modifié par l'addition de l'alinéa suivant: "Elle peut, par règlement, attribuer un caractère public aux renseignements personnels qu'elle détermine parmi ceux qu'une personne fournit au soutien d'une demande."

«Comme la Commission le constate, ces modifications permettraient à la Commission des transports de déterminer par règlement ce qui constitue un renseignement à caractère public. La Commission tient tout d'abord à vous rappeler un extrait de sa décision qui nous été notifié le 25 avril dernier — et je cite, M. le Président: "La Commission constate que, pour l'essentiel, ces modifications visent à conférer un

caractère public à des renseignements personnels. De ce fait, ceux-ci perdront leur caractère nominatif. La Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels n'interdit pas un semblable procédé législatif lorsque la situation le justifie. Toutefois, la Commission estime qu'un tel choix législatif doit être clair, précis et ne laisser place à aucune interprétation en ce qui concerne les renseignements personnels qui auront un caractère public. Dans le présent cas, la Commission croit que les modifications proposées aux articles 47.9, 48 et 48.11.16 de la Loi sur les transports, dans leur rédaction actuelle, ne rencontrent pas ces exigences de clarté et de précision. La Commission ne peut, en conséquence, émettre d'avis favorable."

Et on continue. M. le Président: «La Commission considère que toute disposition d'une loi qui confère un caractère public à des renseignements personnels doit être rédigée de façon à faire clairement apparaître la nature des renseignements qui auront un caractère public. La Commission estime qu'elle ne peut donner son aval aux propositions de modifications mentionnées précédemment. En effet, la Commission considère que la décision de conférer un caractère public à un renseignement personnel revient au législateur. Cela assure, croit la Commission, un débat devant l'Assemblée nationale et permet en conséquence à la Commission, si elle le désire, de faire valoir son point de vue. Quant à votre proposition de modifications concernant l'article 40 de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, la Commission comprend toujours que l'abrogation de cette disposition ne peut avoir pour effet d'autoriser une communication de renseignements personnels sans respecter les règles prévues à la Loi sur l'accès. Veuillez agréer, Mme la présidente...», etc. Encore signé André Ouimet.

Donc, M. le Président, comme vous le voyez, nous avons un avis sévère — sévère — de la Commission d'accès à l'information. Donc, vous voyez, M. le Président, devant quel problème se sont retrouvés le ministre, le porte-parole de l'opposition, la commission parlementaire, la Commission des transports et la plupart des utilisateurs de ces services-là au Québec. M. le Président, on devait absolument faire cesser le fait que quelqu'un reparte sous un autre nom puis continue, peu importe la décision de la commission. Puis, d'un autre côté, M. le Président, on a la Commission d'accès à l'information qui nous envoie le message, même en double: Faites attention! Vous allez divulguer des renseignements personnels.

Donc, M. le Président, nous nous sommes donnés une loi qui permet de conserver des renseignements personnels des gens, et je pense que ça fait partie de nos droits fondamentaux à tout le monde de garder ces renseignements-là secrets. Sauf que, M. le Président, nous avons dû trouver une solution pour essayer de satisfaire le plus possible tout le monde.

Donc, M. le Président, on s'est présenté en commission parlementaire. Nous avons procédé à l'étude de quelques articles. M. le Président, c'est pas un projet de loi tellement volumineux. C'est un projet de loi de 10 articles, un tout petit projet de loi. Nous avons convenu avec le ministre d'étudier les articles et

d'adopter les articles en premier qui ne concernaient pas la déclaration de renseignements nominatifs ou de renseignements personnels. M. le Président. Donc, nous avons adopté ces articles-là de façon très rapide pour enfin — enfin — réussir à obtenir la présence de la Commission d'accès à l'information. Donc, Mme Stoddart, M. Ouimet, qui a signé ces lettres-là, se sont présentés en commission parlementaire, et c'est à partir de ce moment-là, M. le Président, après l'expression de leur opinion qui, en quelque sorte, M. le Président, reflétait les deux lettres qui sont transmises à la Commission des transports du Québec, c'est à partir de ces représentations-là, M. le Président, que nous avons essayé, essayé d'imaginer un processus pour, dans un premier temps, permettre à la Commission des transports de faire son travail, de reconnaître les personnes incapables à exercer cette profession, de permettre qu'ils ne repartent pas sous un autre nom et, en fin de compte, déjouer la loi, déjouer la Commission, la décision de la Commission des transports du Québec, et en même temps de préserver la divulgation de renseignements personnels. C'était pas une tâche facile. M. le Président.

Donc, M. le Président, après... après avoir écouté la Commission, après s'être posé beaucoup de questions... Et le ministre s'en souviendra, c'était pas facile. Il dit: Qu'est-ce que veut faire l'opposition avec ça? M. le Président, je pense que ce qui a été fait est un travail bien fait. Nous avons pris quelques jours pour y réfléchir. L'opposition, M. le Président, a préparé des amendements, a préparé des amendements. Je me souviens, M. le Président, d'avoir discuté avec des conseillers, même samedi dans la journée, chez moi, le vendredi soir, pour nous permettre de proposer un amendement qui serait acceptable — acceptable pour l'opposition, acceptable pour le gouvernement — essayer d'être le plus acceptable possible pour la Commission d'accès à l'information, donc acceptable pour la population du Québec qui va se voir étaler certains renseignements personnels à partir de ce registre-là.

Donc, M. le Président, à la suite de ces recommandations-là de la Commission, moi, inévitablement, j'ai dû retourner, réexpliquer le problème émis par la Commission d'accès à l'information à mon caucus, et là, à ce moment-là, on s'est mis au travail pour trouver une solution, une solution pour essayer de permettre... autant d'y aller... de permettre de réaliser les objectifs de la loi que de permettre de conserver les renseignements personnels.

Donc, M. le Président, des amendements ont été préparés. Malheureusement, la semaine dernière, pour des raisons familiales, j'étais absent. Je remercie, en passant, le député de Limoilou qui s'est présenté en commission parlementaire avec les amendements... que les amendements ont été adoptés par la commission lundi dernier, M. le Président. Et, c'est pourquoi, M. le Président, qu'on a pu, on a pu en arriver à un accord sur un projet de loi acceptable, qui permettra ultimement, après plusieurs étapes, de présenter ici, à l'Assemblée nationale, lorsqu'on fait une modification à la réglementation concernant la divulgation de renseignements nominatifs, au moins, les parlementaires de cette Chambre seront avertis et seront gardiens — gardiens — à ce

moment-là, concernant ce projet de loi là, des renseignements personnels qui pourraient être divulgués, divulgués à la suite de la publication de certaines listes.

Mais, M. le Président, tout en ayant à l'esprit qu'il est inacceptable que des citoyens déclarés inaptes, sur lesquels nous jugeons qu'ils sont peut-être dangereux sur nos routes... de continuer, de continuer à opérer comme si de rien n'était, M. le Président... Je pense que c'est encore plus important de permettre l'application d'une loi qui, en fin de compte, ne permettra pas de contourner la volonté du législateur.

Donc, M. le Président, ça a pas été un projet de loi qui a été facile, mais je pense que nous avons travaillé en collaboration pour permettre d'ajuster, d'ajuster la législation pour préserver autant le droit de propriétaire de véhicule lourd et le droit de chacun des citoyens du Québec à une confidentialité certaine, dans l'adoption du projet de loi.

Donc, M. le Président, c'a pas été facile, mais on s'est inspiré un peu de ce qui se faisait ailleurs. Parce que, vous savez, M. le Président, qu'ici — puis je pense qu'on peut s'en vanter — on a une loi qui est très efficace et très sévère concernant l'accès à l'information. Ailleurs, M. le Président, alentour de nous, c'est moins sévère que ça, parce que les gens de la Commission d'accès à l'information nous informaient, par exemple, que, dans l'État de New York ou en Ontario, vous allez sur Internet, vous avez tous les renseignements là de façon instantanée.

Donc, on est heureux de constater que la Commission d'accès à l'information, du moins dans ce dossier-là, a fait un travail, un travail professionnel, un travail correct, et a averti, et a averti les parlementaires de cette Chambre que, dans tous les cas, dans tous les cas où des renseignements personnels pourraient être divulgués... il semble que la nouvelle présidente, du moins, Mme Stoddart, a une attention particulière à tous les projets de loi qui pourraient faire fi de ce droit fondamental là des citoyens à la protection des renseignements personnels.

● (17 h 40) ●

Donc, M. le Président, nous sommes à l'adoption du rapport. Sûrement que nous procéderons à l'adoption finale très bientôt, M. le Président. Même, on pourrait faire ça excessivement rapidement. Tout ça pour vous dire, M. le Président, que ça va nous faire un immense plaisir de voter avec le gouvernement, d'autant plus que les amendements qui ont été proposés proviennent de l'opposition, M. le Président, que l'opposition avait un souci constant de la protection des renseignements personnels, mais surtout jugeait urgent — urgent — de régler ce fameux problème là. Donc, M. le Président, je pense qu'il est inacceptable pour tout législateur, pour tout député, des deux côtés de cette Chambre, M. le Président, de permettre à des citoyens de faire fi des lois que l'on vote ici, à l'Assemblée nationale.

Donc, M. le Président, c'est avec plaisir que nous allons voter en faveur — nous allons voter en faveur — que nous allons voter un projet de loi qui est conforme à la volonté de protection des renseignements personnels, conforme à l'esprit invoqué par la Commission des transports du Québec, et, surtout, ça,

c'est la demande. M. le Président, des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds.

Donc, M. le Président, il me reste que quelques minutes, tout simplement pour vous souligner que c'est un travail qui a été fait en collaboration avec tout le monde. On sait que le député de Marquette, qui est le porte-parole dans les affaires ayant trait à la Commission d'accès à l'information, a participé activement à la commission, que chacun des députés présents à la commission a tenté le plus possible d'arriver à une entente. Et aussi souligner le travail fait par la Commission des transports du Québec, aussi, qui ont travaillé à l'élaboration, probablement, de ce projet de loi là, aux suggestions qui ont été faites, qui ont été présents en tout temps à la commission parlementaire. Et également souligner le travail de la Commission d'accès à l'information, que nous avons convoqué d'ailleurs à la dernière minute. Je pense que les gens de la Commission d'accès à l'information étaient dans une réunion dans un hôtel de Québec, et, sous la recommandation et la grande influence du ministre des Transports, on les a déplacés à quelques minutes d'avis au parlement pour qu'ils puissent s'exprimer sur le projet de loi. M. le Président, et nous leur en sommes reconnaissants.

Donc, le processus législatif aura été court, aura été court. En moins d'une semaine, M. le Président, malgré toutes ces péripéties, nous aurons réussi — nous aurons réussi — à faire adopter ce projet de loi là qui est attendu par tout le monde, et c'est pour ça, M. le Président, que l'opposition officielle va voter avec le gouvernement en faveur du projet de loi n° 32, qui s'intitule Loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, M. le Président. Et, le plus tôt que cette loi sera mise en vigueur, le plus rapidement possible on empêchera des gens qui agissent de façon malhonnête, contournent les lois du Québec... et qui leur permettent d'exploiter des commerces sur des noms différents afin, tout simplement, de contourner la loi.

Un jour, M. le Président, je suis convaincu que le législateur devra se prononcer sur ce système-là qui est employé dans plusieurs endroits. M. le Président. Vous êtes juriste aussi de profession et vous savez qu'il est possible, dans certains cas, de jouer ce jeu-là par compagnie interposée pour, en fin de compte, détourner les lois, M. le Président.

Donc, M. le Président, il me reste que quelques secondes, tout ça pour vous dire qu'on aurait préféré voir le ministre s'exprimer sur le sujet avant l'opposition, mais, dans le cas qui nous occupe, M. le Président, ça va nous faire un grand plaisir d'écouter le ministre des Transports sur la prise en considération du projet de loi n° 32. Ça fait que je vous remercie, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, merci. M. le député de Shefford. Et, sur ce, je cède la parole au député de Joliette et ministre des Transports, M. le ministre.

M. Guy Chevette

M. Chevette: M. le Président, je voudrais tout d'abord remercier le député de Limoilou qui, en

l'absence du député de Shefford, pour des raisons personnelles que je connaissais, avait pris l'engagement de compléter l'étude article par article. Il a tenu parole, et nous l'avons fait même dans l'après-midi, dans l'espace de quelques minutes.

Ce projet de loi qui est devant nous, je voudrais essayer de le résumer en cinq minutes, parce qu'on peut parler beaucoup sur ce projet de loi, mais il est fort simple. Il est fort simple, ce projet de loi là, M. le Président. Il y en a qui sont interceptés, des industries de camionnage dont les camions ne répondent plus... ou dont les dossiers sont abominables, puis on a le mandat d'épurer l'industrie. La Commission des transports les convoque, suspend leur permis. Qu'est-ce qu'ils font? Ils s'en vont opérer leur bureau d'affaires dans leur maison, et la Commission d'accès à l'information dit: Vous pouvez pas publier l'adresse de l'individu. Donc, un individu fautif, avec sa compagnie, va carrément dans son domicile ou le met au nom de sa femme à son domicile, puis tu ne peux pas le publier, à moins de le déclarer.

C'était, devant, le grand dilemme que nous avions. Moi, personnellement, mon choix était fait. Entre la sécurité du public, l'honnêteté... Je m'excuse, mais, si on n'était pas capable de publier, alors qu'on publie quotidiennement dans les journaux les numéros et les adresses des propriétaires de bars qui sollicitent pour des débits de boisson, si on n'était pas capable de le faire pour le camionnage... Je vous avoue qu'il y a des journées, avec mes 25 ans d'expérience, que je doute très sincèrement de ce que l'on fait dans l'appareil d'Etat. Mais peu importe! On s'est plié à une formule et on a dit, bien sûr, M. le Président, que le nom et l'adresse ne devenaient plus quelque chose d'abominable, pour au moins ces cas-là précis, et ils les publieront. Quant aux autres renseignements, ben, à chaque fois, on ira voir la CAI, à chaque fois, puis on y demandera: Ce petit renseignement est-il nécessaire ou pas nécessaire? Est-il indispensable ou pas indispensable? Brime-t-il les droits individuels ou pas? Mais il faudra le faire, M. le Président. C'a l'air que c'est le prix à payer.

Mais il y a un prix que je voudrai jamais payer, moi, c'est la sécurité du monde, puis je ne cautionnerai en aucun temps, jamais, une compagnie fautive, une compagnie qui met en danger la sécurité des citoyens et des citoyennes et même des enfants du Québec.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le ministre des Transports et député de Joliette. Je cède maintenant la parole au député de LaFontaine, en lui mentionnant qu'il a un droit de parole de 10 minutes. M. le député.

M. Jean-Claude Gobé

M. Gobé: Merci, M. le Président. Alors, M. le Président, il me fait toujours plaisir d'intervenir sur les projets de loi du ministère des Transports, car, comme chacun le sait, ce sont des projets de loi qui sont généralement d'utilité publique et qui ont affaire soit à la sécurité, soit à la réglementation; à la sécurité, bien sûr, des automobilistes, mais bien aussi à l'entretien des viaducs, des ponts. Enfin, ce sont des projets de loi extrêmement importants dans la vie de tous les jours des

citoyens, et, bien sûr, M. le Président, les gens, les Québécois et Québécoises s'attendent des députés qu'ils y mettent la plus grande attention et qu'on essaie de faire en sorte que, lorsqu'ils sont adoptés, ils correspondent le mieux possible à leurs intérêts.

Alors, M. le Président, on sait que notre collègue député de Shefford, dans le travail qu'il a fait en ce qui concerne le projet de loi n° 32, conseillé et supporté par notre collègue le député de Marquette, a mis toute son attention en ce qui concernait le projet de loi n° 32. Pourquoi? Parce que le projet de loi n° 32, il est vrai que c'est un projet de loi qui va permettre de régler un certain nombre de situations qui sont inacceptables dans une société comme la nôtre, en particulier celle qui permet à des gens de déjouer le... ce qu'on appelle communément, ce que les citoyens qui nous écoutent appellent «déjouer le système», hein, car, lorsque quelqu'un qui se faisait arrêter, verbaliser, suspendre son permis ou son droit d'activité, eh bien, pouvait, avec lettre d'avocats ou d'hommes de loi — qui faisaient leur travail, et je ne blâme pas la personne — eh bien, contournait le système en créant de toutes pièces une nouvelle compagnie, une nouvelle organisation, une nouvelle entité afin de pouvoir opérer pareil. Et il y avait là quelque chose de tout à fait inique, M. le Président, parce que vous comprendrez qu'on peut pas faire par en arrière ce qu'on a interdit de faire par en avant. Alors, je crois que ce projet de loi était bien sûr tout à fait nécessaire et...

M. le Président, comme vous voyez, malgré cette fin de session un peu tendue, il arrive quand même qu'on puisse avoir de part et d'autre quelques moments un peu de détente, surtout quand les projets de loi font consensus et finissent par, à la fin, emporter l'approbation de tout le monde. Et ça me fait plaisir de saluer ma collègue, la ministre, qui sourit... et du lapsus que j'ai pu faire dans mes propos précédents, sans aucune arrière-pensée — puis je veux pas en faire d'autres, là, non plus — sans aucune pensée mauvaise et en tout bien tout honneur. Et, comme vous voyez, il peut nous arriver des fois, M. le Président, de dire des choses et de penser d'autres choses. Mais la qualité de la langue française, sa diversité et les nuances que l'on peut utiliser, la richesse et le nombre d'expressions et de vocabulaire nous permettent à l'occasion d'exprimer de différentes façons certaines situations, et c'est dans le plus grand bien de tout le monde. Et je sais qu'au Québec nous avons cette chance de parler le français, et c'est peut-être quelque chose qui nous... pas «peut-être», c'est certainement quelque chose qui nous distingue des autres pays, des autres États, hein, lorsqu'ils font de la législation. Je crois que c'est plus intéressant chez nous, parce que justement on peut y mettre un peu plus de couleur, un peu plus de sentiment ou de précision dans les choses.

● (17 h 50) ●

Ceci étant dit, M. le Président, donc c'est un projet de loi qui, pour les gens de l'opposition, est important, qui faisait en sorte que nous devions nous pencher dessus de manière sérieuse. Il est arrivé, il s'est avéré, lorsque nous avons commencé l'étude, qu'il y avait un certain nombre de problèmes qui se posaient au niveau de la confidentialité des fichiers et des listes. On sait que ça, actuellement, c'est le grand défi, c'est le

grand défi de nos sociétés, c'est d'assurer les contrôles, hein, bien sûr, de l'administration, assurer les contrôles judiciaires, assurer les contrôles réglementaires, les contrôles de taxation, les contrôles de permis de conduire, enfin, les contrôles d'assurances. Et on l'a vu encore lorsqu'on parlait du projet de loi n° 13, le projet des véhicules hors route, hein, qui fait en sorte d'obliger les gens qui ont des véhicules hors route à prendre une assurance responsabilité civile de 500 000 \$, eh bien, là encore, M. le Président, y a... on se rend compte qu'y a des limites quant à l'accès aux documents qu'on peut exiger des gens, ou surtout l'accès aux listes que l'on peut exiger, les listes nominatives qui comportent des renseignements sur les personnes, parce qu'on doit protéger aussi la vie et l'intimité et la vie privée des citoyens.

Alors, fallait absolument apporter quelques amendements, et, bien sûr, les gens de l'opposition se sont faits les promoteurs de ces amendements. Le député de Shefford et le député de Marquette ont tout mis en oeuvre pour convaincre le gouvernement. Aussi, quelques médias ont repris ces craintes et ces préoccupations, et ce qui a certainement aussi aidé à faire avancer ce dossier-là, M. le Président.

Alors, bon, nous arrivons, ce soir ou cet après-midi, à la fin de cet après-midi, à une nouvelle échéance, une nouvelle étape dans le projet de loi, et, bien sûr, il ne sera pas encore adopté, mais tout porte à croire qu'il va l'être dans les prochaines heures. En tout cas, il y a à souhaiter, il est souhaitable que le gouvernement puisse faire diligence maintenant que les principales étapes sont passées, l'étape d'étude article par article, les étapes d'amendements, et adopter, procéder à l'adoption de ce projet de loi.

Et ça démontre, M. le Président, dans une situation comme celle-là, lorsque l'intérêt commun le commande, lorsqu'il y a collaboration entre les individus au niveau de ce Parlement, au niveau de cette Assemblée nationale, eh bien, que les choses sont plus simples. Ça démontre, M. le Président, que, lorsqu'il y a une volonté de trouver des solutions et non pas, de la part du gouvernement, de faire en sorte d'imposer à tout prix et de toute manière, par la réglementation ou par le nombre, par la voix du nombre, eh bien, certaines législations, eh bien, il est plus facile, à ce moment-là, de les adopter, de les bonifier, et ça, dans le meilleur intérêt des Québécois et des Québécoises.

Parce que, après tout, ce projet de loi là que nous votons après-midi, M. le Président, il est pas dans l'intérêt du gouvernement du Parti québécois ni l'intérêt du Parti libéral comme tel, hein? Nous n'avons pas d'intérêt direct autre que celui de représenter nos concitoyens, ou les concitoyens que nous représentons qui doivent en trouver un intérêt. Ils doivent en trouver une amélioration d'une situation, comme je le disais précédemment, comme le disaient les autres députés. le ministre en a parlé aussi bien sûr, eh bien, qui créait une situation inique, une situation inéquitable.

Surtout qu'on parle, là, M. le Président, de véhicules, véhicules lourds, hein, on parle de gens qui ont exploité... à conduire et à être sur la route, hein, au milieu de la circulation, sur des grands axes où il y a des gens en voiture, traverser des villes, des villages, eh bien, avec des maotodontes, des monstres, hein, des 50 t,

des 60 t et des fois des encore plus longs, plus grands... Et, M. le Président, donc il est important que la réglementation et que la loi s'appliquent à tout le monde et qu'on ne puisse pas avoir des échappatoires, parce que, s'il devait se produire à un moment donné — et c'est sûrement arrivé déjà par le passé — eh bien, des catastrophes ou des accidents qui mettent non seulement la vie des gens en danger, mais même qui créeraient des situations d'accident où il y aurait des décès, eh bien, nous ne saurions, nous, à cette Assemblée, trop nous le reprocher parce que nous aurions une responsabilité étant donné que nous connaissons... une responsabilité morale, bien sûr, mais nous connaissons la situation, et il fallait absolument tout mettre en oeuvre pour la régler.

M. le Président, j'écoutais ce matin le ministre de la Sécurité publique nous dire que dans certaines situations, dans son poste, et lorsqu'il y avait, au niveau de certains crimes, certaines situations désolantes pour la société, hein, avec des décès, il avait de la difficulté des fois à le vivre et à dormir, et je le crois personnellement, M. le Président. Je suis certain que, comme législateur, il y a pas un législateur, un individu, un homme, une femme, un député en cette Chambre qui n'est pas conscient que les gestes que nous posons ou que nous ne posons pas peuvent avoir des conséquences parfois très lourdes pour les individus de notre société, pour la collectivité, des fois sur des groupes restreints, des fois sur une personne, mais c'est déjà trop, M. le Président.

Donc, nous devons toujours faire en sorte, lorsqu'un danger, lorsqu'une possibilité de problème existe, eh bien, de la corriger. Ce qui veut pas dire, non plus, de légiférer à tout crin et encadrer, encarcanner la société, hein, et puis diriger et faire en sorte de réglementer toutes les activités des citoyens et citoyennes. Il faut quand même tabler sur le respect par l'individu, sur l'être humain, eh bien, de son autonomie, de sa responsabilité et faire confiance aux individus, hein. On n'est pas pour se transformer en société, non plus, bien sûr, qui va tout vouloir superviser et qui va infantiliser une société ou les citoyens.

Au contraire, je crois qu'on doit tendre aussi de l'autre côté. Non seulement, bon, on légifère, mais, en même temps, à faire de l'éducation, à faire de la prévention, à démontrer aux citoyens et aux citoyennes l'importance, l'intérêt de respecter les réglementations et les lois en leur expliquant pourquoi, en faisant en sorte qu'ils comprennent que ce n'est pas simplement pour les ennuyer ou leur créer des situations frustrantes ou de dépense pour se mettre en ordre avec la société, mais plutôt dans l'intérêt général de la société dans laquelle ils vivent. Et c'est pour ça, M. le Président, que, bon, nous allons voter pour le projet de loi, mais nous recommandons aussi au gouvernement non seulement de légiférer pour couvrir, mais aussi...

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. le député de LaFontaine, merci, M. le ministre, vous avez un droit de réplique de cinq minutes, mais il nous reste trois minutes. Alors, M. le ministre.

M. Chevette: ...intervenant.

M. Boisclair: M. le Président. M. le Président.

(Reprise à 20 h 9)

Le Vice-Président (M. Pinard): M. le leader adjoint de l'opposition officielle... euh, excusez-moi, du gouvernement.

M. Boisclair: Je veux juste... Est-ce qu'ils ont prévu d'autres intervenants? Parce que nous avions convenu qu'on mettait fin... qu'on ajournait à 18 heures et qu'on pourrait... on finissait avec l'intervention de notre collègue. S'il y a d'autres intervenants, on va ajourner et poursuivre plus tard. Je veux juste être sûr, avant de procéder à l'adoption du rapport et à la réplique du ministre, qu'on sache exactement quelle est la position...

Le Vice-Président (M. Pinard): M. le critique de l'opposition officielle, est-ce que vous êtes en mesure de confirmer au leader adjoint du gouvernement qu'il n'y a pas d'autres intervenants de votre formation?

M. Brodeur: ...du projet de loi n° 32, là, le projet de loi n° 32, même, M. le Président. Comme nous disions, les intervenants de ce côté-ci, nous sommes d'accord avec le projet de loi. Et, pour l'instant, M. le Président, pour le 32, nous sommes prêts à l'adoption de la prise en considération du rapport.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, vous permettez, M. le leader adjoint, je vais céder la parole au ministre.

M. Chevette: M. le Président, j'utilise donc mon droit de réplique et non pas mon droit de cinq minutes après chaque intervention, ni mon droit de 30 minutes de début, mais mon véritable droit de réplique au projet de loi. C'est un excellent...

Le Vice-Président (M. Pinard): Excusez-moi, mais il n'y a pas de droit de réplique; on est sur le rapport de la commission.

M. Chevette: En tout cas, je serai le dernier à parler.

Le Vice-Président (M. Pinard): Alors, vous aurez le droit de cinq minutes.

M. Chevette: Je demande le vote.

Mise aux voix du rapport

Le Vice-Président (M. Pinard): Le rapport de la commission des transports et de l'environnement portant sur le projet de loi n° 32, Loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, est-il adopté? Adopté.

Alors, comme nous arrivons à 18 heures, je suspends donc nos travaux jusqu'à 20 heures ce soir.

(Suspension de la séance à 17 h 59)

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Rebonsoir à vous tous. Nous allons nous recueillir quelques instants. Merci. Si vous voulez prendre place. Mme la leader adjointe du gouvernement.

Mme Carrier-Perreault: Oui, M. le Président. Je vous réfère donc à l'article 5.

Projet de loi n° 24

Adoption du principe

Le Vice-Président (M. Bissonnet): À l'article 5, alors M. le ministre des Transports propose l'adoption du principe du projet de loi n° 24, Loi sur les sociétés de transport en commun. M. le ministre des Transports, je vous cède la parole.

M. Guy Chevette

M. Chevette: Merci, M. le Président. M. le Président, le 15 mai dernier, j'ai déposé devant cette Assemblée le projet de loi n° 24, Loi sur les sociétés de transport. Je sollicite aujourd'hui l'appui des députés afin d'adopter le principe de cette loi.

● (20 h 10) ●

L'entrée en vigueur de la réforme municipale, prévue pour le 1er janvier 2002, nécessite en effet de revoir le cadre institutionnel et financier du transport en commun afin que les services offerts puissent, je dirais, fonctionner normalement. Dès cette date, dans tous les territoires touchés.

Ce qui est proposé, c'est de regrouper dans une seule et même loi les dispositions législatives régissant les organismes publics de transport en commun desservant les territoires des cinq nouvelles villes, soit Montréal, Longueuil, Québec, Lévis et Hull-Gatineau, créées en vertu de la réforme municipale et aussi de trois corporations intermunicipales de transport dans les régions de Trois-Rivières, de Saguenay et de Sherbrooke. En s'ajustant ici au découpage des nouvelles villes, le projet de loi a pour effet d'intégrer certains organismes municipaux et intermunicipaux de transport, qu'on appelle les OMIT, aux sociétés de transport elles-mêmes.

Il permet en outre d'harmoniser la perception des sources régionales de financement sur la base des territoires des communautés métropolitaines. Les dispositions communes concernent les aspects suivants. Ainsi, chaque organisme sera chargé d'assurer la mobilité des personnes dans son territoire. À cette fin, il pourra soutenir le transport en commun et favoriser l'intégration des différents modes de transport collectif avec ceux de ses partenaires, exploiter une entreprise de transport en commun, notamment par autobus et par taxis collectifs, et offrir des services spécialisés de transport collectif comme le transport adapté aux personnes à mobilité réduite. La gestion de l'organisme sera assurée par un conseil d'administration composé d'au moins cinq et d'au plus sept membres. Les nouvelles sociétés de transport demeureront donc des entités distinctes.

Les divers organismes auront le pouvoir d'exploiter une entreprise de transport en commun dans leur territoire et d'assurer une liaison vers les lieux hors de celui-ci; de conclure également divers contrats de transport collectif; d'établir les types de transport et d'en fixer les tarifs selon les modalités et les catégories d'usagers qu'ils déterminent. Les sociétés conserveront les pouvoirs financiers, notamment ceux à l'effet que tous les revenus d'une société servent à acquitter ses obligations et que les villes et les municipalités deviennent garantes des obligations et des engagements des sociétés. Il va donc sans dire que les organismes devront obtenir les approbations requises des municipalités pour des questions majeures comme les immobilisations et les budgets.

En matière pénale, les organismes pourront aussi édicter la réglementation et déterminer les dispositions de celle-ci dont la violation est punissable. Par ailleurs, le projet de loi n° 24 prévoit aussi que le territoire desservi par l'Agence métropolitaine de transport sera ajusté de manière à correspondre à celui de la nouvelle Communauté métropolitaine de Montréal. On y trouve également des sections distinctes qui tiennent compte des particularités des sociétés, entre autres en ce qui a trait à l'exploitation du métro dans la région de Montréal. De plus, il deviendra possible de regrouper des conseils intermunicipaux de transport, ce qu'on appelle les CIT, dans ladite région de Montréal de manière à favoriser une meilleure intégration des services.

Ce ne sont pas là les seules particularités dont tient compte ce projet de loi car toutes les sociétés n'ont pas le même statut. Ainsi, la Corporation intermunicipale de transport de la Rive-Sud de Québec émane d'un décret du gouvernement adopté en vertu de la Loi sur les sociétés municipales et intermunicipales de transport, une loi qui n'est pas abrogée par la loi portant sur la réforme de l'organisation municipale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais. Toutefois, comme ce qu'on appelle la CITRSQ est située sur le territoire de la nouvelle ville de Lévis, des ajustements sont nécessaires surtout en ce qui a trait aux délimitations territoriales.

De plus, cette même loi régit la Corporation intermunicipale de transport des Forges, dans la région de Trois-Rivières, la Corporation métropolitaine de transport de Sherbrooke et la Corporation intermunicipale de transport du Saguenay. Bien que ces régions ne soient pas encore touchées par la réforme municipale, l'ensemble de ces corporations ont fait par le passé plusieurs représentations au ministère des Transports afin que leurs lois constitutives soient modernisées, soient allégées. La Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, quant à elle, a été instituée en vertu de la Loi sur la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal qui lui est propre. Cette loi doit donc également être ajustée en fonction de la nouvelle ville de Longueuil.

Hormis leurs lois constitutives respectives, il existe peu de différences entre les modes de financement et de fonctionnement des sociétés de transport et des corporations intermunicipales, ces deux entités étant considérées comme des organismes publics de transport en commun par opposition aux organismes municipaux

ou intermunicipaux de transport qui sont de nature purement municipale.

Cela dit, le projet de loi n° 24 tient aussi compte de certaines situations spécifiques. Ainsi, la ville de Saint-Augustin-de-Desmaures, maintenant fusionnée à la ville de Québec, possède son propre service municipal de transport. Si la Rive-Sud de Québec, les municipalités de Saint-Nicolas... Sur la Rive-Sud, dis-je, de Québec, les municipalités de Saint-Thomas et de Saint-Etienne-de-Lauzon, de Saint-Lambert-de-Lauzon, de Sainte-Hélène-de-Breakeyville et de Saint-Rédempteur ont constitué par entente ce qu'on appelle l'Office municipal de transport des Chutes-de-la-Chaudière. A l'exception de Saint-Lambert-de-Lauzon, ces municipalités sont fusionnées à la ville de Lévis. La municipalité de Pintendre, également fusionnée à la ville de Lévis, possède son propre service municipal de transport. C'est également le cas pour la ville de Saint-Bruno qui fera partie de la nouvelle ville de Longueuil.

Comme on le voit, M. le Président, il importe de statuer sur le sort de ces services municipaux à la lumière de nouvelles frontières municipales. Par ailleurs, étant donné le nombre de lois régissant actuellement le transport en commun, nous avons tout à gagner à simplifier le cadre législatif et à en unifier, dans la mesure du possible, les dispositions communes... qui sont communes, dis-je, à ces organismes. L'existence d'une seule loi constitutive pour l'ensemble des organismes publics de transport simplifie grandement leur cadre législatif tout en conservant la souplesse, bien sûr, nécessaire. Le fait de n'avoir qu'une seule loi facilitera, j'en suis sûr, l'administration des organismes publics de transport, et aussi l'interprétation unique de cette loi clarifiera les règles qui leur sont applicables.

Le maintien d'un cadre distinct pour les organismes publics de transport sous la juridiction du ministère des Transports lui permettra d'intervenir de façon rapide et efficace de manière, dis-je, à assurer sa mission, d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises sur l'ensemble du territoire du Québec. Ce cadre distinct permettra un fonctionnement transparent, puisque, en tant qu'entreprises publiques, les sociétés de transport ont des comptes à rendre à leurs clients comme d'ailleurs à l'ensemble des partenaires qui contribuent à leur financement.

Les conseils dédiés à la gestion de transport en commun pourront prendre leurs décisions sur la base d'une bonne connaissance des besoins et des enjeux propres à ce secteur d'activité. De plus, ces conseils seront en mesure d'apporter un éclairage bénéfique à la ville et aux municipalités, selon le cas, bien sûr, en vue de l'approbation des décisions stratégiques.

Je souhaite donc que ce nouveau cadre législatif, qui reflète la volonté du gouvernement de faciliter la mise en place de solutions souples favorisant l'accès au transport en commun, soit adopté dans les meilleurs délais. D'ailleurs, c'est aussi le vœu des intervenants qui sont venus témoigner en commission parlementaire le 31 mai et le 1er juin dernier. L'ensemble des sociétés de transport, par le biais de l'Association de transport urbain du Québec, souhaite en effet une adoption rapide du projet de loi afin d'assurer les services de transport à leurs usagers et de rassurer l'ensemble de leurs prêteurs.

les marchés financiers, et leurs contractants sur leur existence, et ce, après le 1er janvier 2002. De plus, elles se sont déclarées dans l'ensemble satisfaites du projet de loi, puisqu'elles souhaitaient depuis longtemps un allègement et une modernisation de leurs lois constitutives.

Nous avons tous le devoir d'assurer la pérennité après le 1er janvier 2002 des services de transport en commun aux populations du territoire concerné. Or, le projet de loi n° 24 nous permettra justement, M. le Président, d'éviter tout vide juridique et toute interruption de service, qui serait des plus néfastes pour l'ensemble des usagers du transport en commun et de la population en général, car le transport en commun est un service public de première importance sur lequel comptent des millions de Québécois et de Québécoises pour les déplacements quotidiens.

● (20 h 20) ●

Et, M. le Président, je voudrais relater certains extraits de la commission parlementaire lors des audiences publiques. Jeudi, le 31 mai 2001, à 21 heures, je questionnais M. Jean-Jacques Beldi, président de la Société de transport de Laval, qui était porte-parole des trois sociétés, et je lui posais la question suivante: Si vous appreniez que la loi était bloquée, qu'elle pourrait... qu'elle ne pourrait pas être adoptée, dis-je, qu'est-ce que vous nous conseilleriez? C'était la question que j'adressais au porte-parole des trois sociétés de transport, qui étaient unanimes pour dire que ça prenait la loi rapidement. Voici ce qu'il me répondait: «C'est sûr que cette loi-là, il faut qu'elle soit adoptée. C'est sûr, parce que, là, il y a des sociétés qui ne pourront pas fonctionner à partir de cet automne. Elles ne pourront plus fonctionner. Ça, c'est primordial, c'est la priorité numéro un. Peut-être que priorité numéro un a, ça sera l'introduction de la concurrence validée.»

Je reprends une autre question: Quels seraient les effets concrets, par exemple, si on n'a pas ce projet de loi? Si elle ne passe pas, si elle n'est pas votée? Cette fois-ci, c'est M. Fortin de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal qui y répond: «Vous allez être dans le trouble parce que, dans notre cas, on n'a plus de loi. Dans notre cas, on n'a plus de loi le 31 décembre.» Je me demanderais, par exemple, comment réagirait la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal à un niveau de règlement d'emprunt moyen d'à peu près 100 millions à court terme, hein, pour payer les salaires, etc.?

Le député de LaFontaine, pour sa part, pose la question suivante: S'il n'y avait pas eu de fusions municipales, c'est le même genre de loi que vous auriez aimé avoir ou ça serait laquelle que vous auriez souhaitée? M. Beldi — Jean-Jacques — de la Société de transport de Laval répond: «Dans notre cas... Je peux vous dire que, dans notre cas, à la Société de transport de Laval, entre autres, 90 % de ce qu'on avait prévu modifier, on le retrouve là. Oui, évidemment, les autres membres aussi. Je veux dire, je ne devrais pas parler uniquement pour la Société de transport de Laval. Je ne suis pas ici juste pour la Société de transport de Laval, là. Demain matin, ce sera le tour de la Société de transport de Laval. Mais on a consulté, on s'est consultés, tous ensemble, puis, avec les amendements que M. le ministre vient de mettre sur la table, je pense

que ça rejoint à peu près 90 % de ce qu'on voulait comme modifications.»

M. Fortin d'ajouter: «L'autre avantage majeur de cette loi-là — hein? — en particulier pour nous, les trois sociétés de transport de la région de Montréal, comme disait M. Vandellac, on travaille beaucoup ensemble. C'est qu'on va avoir une loi relativement uniforme, et ça, c'est notre désir depuis longtemps.»

Si j'ai voulu vous lire ces extraits, M. le Président, c'est pour essayer une dernière fois, dans une tentative, je pense, de bonne foi, d'indiquer à la population que ce n'est pas nécessairement le vœu d'un ministre d'avoir cette loi. C'est des personnes et des femmes qui travaillent quotidiennement pour le transport des personnes sur tout le territoire de la grande Communauté métropolitaine de Montréal qui, depuis longtemps, revendiquent une législation, qui, depuis longtemps, négocient directement avec le ministère des Transports pour uniformiser l'ensemble des législations régissant le transport en commun, que ce soit sur le territoire de la ville de Laval, que ce soit sur le territoire de la Montérégie, de la grande... métropolitaine mais dans le secteur de la Montérégie, et sur l'île de Montréal. Et ces gens-là, unanimement — unanimement — me demandent de faire adopter cette législation le plus rapidement possible pour le plus grand bien du transport en commun. Aucune note discordante, de l'autre côté, sur la célérité avec laquelle le Parlement devrait agir. Même l'Office des personnes handicapées est venu se réjouir de cette législation, de l'autre côté, en audiences particulières.

M. le Président, on verra si ce soir ceux qui nous pressent régulièrement d'écouter les groupes, d'entendre les groupes et de se rendre aux désirs des groupes... J'ai hâte de voir, M. le Président, si ce message a été compris ou si, comme d'habitude, on assistera à une avalanche de mots pour retarder l'adoption d'une loi aussi importante. Je vous remercie, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Merci, M. le ministre des Transports. Nous en sommes à l'étape de l'adoption du principe du projet de loi n° 24, Loi sur les sociétés de transport en commun. Je vais reconnaître le prochain intervenant. Il s'agit du porte-parole officiel de l'opposition en matière de transport métropolitain et député de LaFontaine. M. le député, la parole est à vous.

M. Jean-Claude Gobé

M. Gobé: Alors, merci, M. le Président. De prime abord, avant que le ministre nous quitte, j'aimerais simplement rappeler que ce projet de loi là a été déposé le 15 mai, aux alentours du 15 mai, et que nous sommes ce soir le 13 juin, le 14 juin, même, M. le Président, et que, malgré l'urgence qu'il invoque, eh bien, il avait la latitude d'appeler le projet de loi depuis un mois. Régulièrement, le Parlement siège jusqu'à minuit tous les soirs, et ce projet de loi n'a jamais été appelé par le ministre des Transports. Alors, ce soir, il vient de nous dire: Écoutez, il faut l'adopter, sinon il va y avoir une catastrophe dans le transport en commun dans la grande région de Montréal. Mais diable! Que n'a-t-il fait... Pourquoi a-t-il attendu tout ce temps? Pourquoi n'a-t-il pas présenté le projet de loi avant?

Pourquoi ne l'a-t-il pas fait la semaine dernière afin que nous puissions aller en commission parlementaire, alors que tout le monde sait que le Parlement, cette Assemblée nationale va ajourner ses travaux pour la fin de la session de printemps et d'été, M. le Président, la semaine prochaine, probablement jeudi?

Alors, nous avons un projet de loi de 234 articles que nous allons devoir étudier en commission parlementaire. Eh bien, M. le Président, on nous dépose ça ce soir, alors qu'il est 20 h 25 — 20 h 12 quand le ministre a commencé à parler — et, au lieu de chercher à expliquer aux Montréalais, aux Montréalaises, aux gens de la grande région de Montréal, aux gens de la région de Sherbrooke, aux gens de la STO, aux gens de Laval, aux gens de la Rive-Sud, au lieu de chercher à expliquer qu'est-ce qu'il a apporté de plus pour le transport en commun dans son projet de loi, qu'a-t-il fait, M. le Président? Il a simplement ânonné — et c'est le mot — de façon un peu mécanique, un peu fatiguée... Je suis même, M. le Président, surpris de voir le peu d'enthousiasme qu'il avait pour présenter ce projet de loi là, et, en terminant, à la fin, en faisant vis-à-vis de l'opposition des menaces à peine voilées, disant que, si vous fermez pas les yeux pour adopter ce projet de loi là rapidement, eh bien, vous porterez l'opprobre du système de transport en commun dans le Québec qui fonctionne pas bien.

M. le Président, soyons sérieux! Soyons sérieux, M. le Président! Est-ce qu'on veut vraiment, de l'autre côté, améliorer le transport en commun au Québec, et plus particulièrement dans la grande région de Montréal, dans le territoire de la CMM? Si c'était oui, M. le Président, c'est pas un projet de loi comme celui-là qu'on amènerait. Tout le monde sait très bien que le projet de loi est amené... est directement dépendant du projet de loi n° 170 qui est le projet de loi qui force la fusion des municipalités à travers le Québec, mais particulièrement dans la région de Montréal, M. le Président. C'est pas un projet de loi qui a pour but de restructurer, de développer, d'encourager le transport en commun dans la région de Montréal. C'est pas un projet de loi qui a pour but de restructurer, de développer, d'encourager et de régler le problème dans le transport adapté dans la région de Montréal. Pas du tout! C'est écrit dans le préambule du projet de loi d'ailleurs, ce projet de loi découle directement des fusions. C'est un projet de loi technique, mécanique, et le ministre espère ce soir nous faire peur et nous influencer en disant: Si vous l'adoptez pas, c'est vous qui allez avoir la responsabilité.

M. le Président, moi, je vais vous dire une chose. Je crois que, dans la région de Montréal en particulier, nous avons une grave problématique du transport en commun. Et vous le savez, M. le Président, parce que, vous-même, vous êtes originaire de la région de Montréal, vous avez occupé des postes électifs municipaux, vous êtes un député depuis un peu plus d'une vingtaine d'années maintenant et vous connaissez très bien la problématique qui prévaut dans notre région. Moi-même, je suis député montréalais, ce qui n'empêche pas de connaître la problématique qui prévaut aussi dans d'autres régions, que ça soit la région de Sherbrooke, que ça soit la région de l'Outaouais, que ça soit la région de Québec, en ce qui

concerne bien sûr, M. le Président, le système de transport en commun.

● (20 h 30) ●

Qu'est-ce qu'on peut remarquer? Je vais commencer par la région de Montréal, M. le Président, la grande région de Montréal. Qu'est-ce qu'on peut remarquer? Je vais donner un exemple, M. le Président, au ministre. Il n'a pas parlé de ça ce soir, il nous a parlé de technicalités. M. le Président, en 1974, dans la région de Montréal, 47 % des déplacements des citoyens se faisaient par automobile, c'est-à-dire que les gens qui allaient travailler, qui allaient étudier ou bien qui allaient à leurs activités culturelles, récréatives, au cinéma, différentes... visiter la famille, à l'hôpital, dans les choses... les déplacements qui sont le lot quotidien de chaque citoyen, eh bien, M. le Président, ils le... 47 % le faisaient en automobile, le reste le faisait par transport collectif, par transport en commun.

Ce soir, nous parlons de transport en commun, M. le Président. On parle pas d'autre chose, on parle des citoyens qui se déplacent, qui doivent se déplacer et qui n'ont d'autre choix que de le faire, ou par leur automobile ou par le transport en commun ou de rester chez eux, ce qui est souvent le cas dans le cas du transport adapté par manque de service, par manque de crédits. Mais nous allons revenir là-dessus un peu plus tard, M. le Président, parce que j'ai l'intention — et je vous l'indique tout de suite — de prendre le temps qu'il faudra pour expliquer à nos compatriotes, à nos concitoyens québécois, qui nous regardent ce soir, quelle est la vraie problématique du transport en commun dans la grande région de Montréal et dans tout le Québec aussi, M. le Président.

Et pourquoi cette problématique existe? J'aurai l'occasion de vous le démontrer. C'est simplement parce que le gouvernement actuel n'a aucune vision et n'a pris aucune mesure dans les dix... sept, huit dernières années qu'il est au pouvoir — sept dernières années — M. le Président, pour pallier à la dégradation de l'achalandage du transport en commun dans les différentes régions.

Et, M. le Président, donc, je disais, 47 % se déplaçaient en automobile, à l'époque; ils sont maintenant 70... un peu plus de 70 %. Imaginez que nous avons là une augmentation phénoménale, c'est-à-dire que les gens ont délaissé leurs déplacements par transport en commun pour aller dans l'automobile. Et pourquoi le font-ils? Pourquoi les gens font cela, M. le Président? Bien, la question est simple, tout le monde le sait. Alors, vous, dans votre circonscription... puis demandez aux gens: Pourquoi prenez-vous votre voiture pour vous rendre à l'hôpital? Bien, ils vont vous dire: Parce que le transport en commun est pas efficace, est pas... est pas bien développé, est pas suffisant.

Prenez les gens qui passent sur le pont Pie IX, sur le pont Le Gardeur, le soir, qui vont vers Repentigny, vers, M. le Président, vers Le Gardeur, les gens qui vont vers Laval, les gens qui vont vers l'ouest de Montréal, les gens qui vont sur la Rive-Sud. Eh bien, que vont-ils vous répondre? Bien, le système de transport en commun ne s'est pas développé au rythme des besoins que nous avions. Et pourquoi il s'est pas développé, M. le Président? Bien, c'est parce que, c'est évident, ce gouvernement n'a pas de vision sur le transport en commun: il vient nous le démontrer ce soir. Ha, ha, ha!

Le ministre nous a fait une espèce de discours tellement mécanique, c'est comme si on voulait expédier rapidement, à la... hein, un projet de loi aussi important, aussi fondamental pour tous les aspects que ça comporte, le transport en commun... Je vais revenir aussi sur ce sujet-là, M. le Président, sur l'aspect environnemental entre autres, sur l'aspect qualité de vie, sur l'aspect pollution.

Puis on expédie ça ce soir. Je sais pas, hein? Une lettre à la poste, comme si c'était quelque chose de peu important. Mais, pour nous, c'est important, au Parti libéral. Non seulement c'est important, M. le Président, mais pour nous, c'est primordial, et c'est pour ça qu'on va en parler.

Eh bien, M. le Président, je vais vous donner un autre chiffre. Il y avait, en 1988, 450 millions de passagers, c'est-à-dire que les systèmes de transport en commun de la grande région de Montréal transportaient 450 millions... 459 millions de passagers par année. Savez-vous combien, en l'an 2000, ils en ont transporté? 426 millions. On sait qu'il y a un accroissement de la population dans la grande région de Montréal. On n'a pas la même population, M. le Président, qu'il y a 12 ans, hein? On a connu un accroissement de population assez important. Donc, on aurait pu penser que les transports en commun, le nombre de passagers aurait augmenté; c'est la chose la plus normale. Plus il y a de gens, hein, plus il y a d'habitants, plus il y a de résidents, bien, plus on peut s'attendre à ce que les gens utilisent normalement les transports en commun. Eh bien, non, M. le Président, c'est le contraire. Eh bien, on a assisté à une baisse des déplacements par transport en commun. Et, encore — encore — heureusement, M. le Président, qu'après moult protestations, moult demandes de citoyens dans certains axes comme la région, M. le Président, de Blainville, comme la région de la Rive-Sud où les gens demandaient, demandaient des systèmes de transport en commun par trains de banlieue, eh bien, on a fini par leur donner dans des projets-pilotes, et là aujourd'hui, on se réveille, on voit des autorités qui nous disent: Vous avez vu? On a été visionnaires, on a développé des systèmes de train de banlieue; ça va augmenter l'achalandage. Pauvres nous, M. le Président. Ça fait des années que les citoyens le demandent, des années qu'on ne les entend pas.

Aujourd'hui, parce que... à cause du manque de vision de ces gens-là, mais par force, ils ont pas eu le choix que de le faire, par force de pressions des élus municipaux, des élus locaux, des citoyens, eh bien, on essaie de se draper du drapeau de... pas de l'augmentation mais un peu d'une résurrection ou d'une régénérescence... une régénérescence, M. le Président, du nombre de passagers alors que c'est pas le cas. Ils sont directement responsables de la baisse du transport en commun dans la région de Montréal et, à ce titre-là, ils sont responsables des problèmes de pollution que ça occasionne, des problèmes de congestion. Le réseau routier dans la grande région de Montréal est un des pires réseaux routiers; il est encombré à partir de 5 h 30, le matin, les gens y perdent leur temps, y perdent leur santé, il y a des accidents. Ça coûte cher à la collectivité, ça coûte 500 millions de dollars par année. La congestion dans la grande région de Montréal coûte aux contribuables 500 millions de dollars par année, et

c'est des chiffres de l'Institut de recherche, M. le Président, en transport que j'ai avec moi. ce n'est pas les chiffres que nous avons, comme ça, ramassés n'importe où.

Alors, M. le Président, quand je vois la pauvreté de ce projet de loi là, hein, quand je vois qu'il a fallu attendre qu'il y ait une fusion municipale, que l'on force les gens à leur rencontre, contre leur volonté de se réunir, hein, dans des entités avec lesquelles ils ne sont pas forcément d'accord et que, maintenant, on se sert de ça pour essayer de nous faire croire qu'on agit pour améliorer le système de transport, M. le Président, les deux bras m'en tombent, et je crois que les citoyens et les gens, en particulier, qui croient au transport en commun, les gens de Transport 2000, les gens de Vélo Québec, le Regroupement québécois pour le transport en commun, le regroupement des organismes patronnés par la CSN... Un grand organisme, la CSN, qui a à cœur le transport en commun, M. le Président, que j'ai rencontré il y a pas longtemps, qui, eux, croient à ce mode de transport là, eh bien, lorsqu'ils ont entendu le ministre, ils devaient être très désolés parce qu'il n'y a aucune vision d'avenir, il y a aucun projet dans ce que le ministre nous annonce ce soir, dans le projet de loi qu'il présente.

Alors, M. le Président, ce soir, nous avons le choix: ou nous écoutons le ministre, nous nous rendons à ses arguments, à son chantage — parce que c'est ça, hein, c'est ça qu'il a essayé de faire en cette Chambre, hein — et puis, aveuglément, nous adoptons le projet de loi, aveuglément, et nous rentrons chez nous en disant: Bien, voilà, le ministre a dit que c'était bon puis que les sociétés de transport le voulaient, ou alors, M. le Président, nous faisons notre travail. C'est ce que nous allons faire cette fois-là. Notre travail, M. le Président, c'est justement de dénoncer cette inaction gouvernementale, c'est de faire ressortir les problèmes qu'il y a dans toute cette organisation québécoise des sociétés de transport, le sous-financement en particulier.

M. le Président, le ministre s'est plu à lire quelques questions posées à des participants, M. Beldié, de Laval, un gestionnaire, un administrateur, non pas un élu, pas le président de la Société de transport de Laval, un fonctionnaire, hein, quelqu'un qui va... un administrateur, en tout cas. Eh bien, M. le Président, je ferai remarquer au ministre que, dans le même mémoire, hein, le mémoire qui a été déposé par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, Société de transport de la ville de Laval, Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, ce qu'il a passé sous silence, c'est la problématique que ces gens-là nous font valoir gentiment et poliment. Eh bien, ce qu'ils nous disent, M. le Président: «Ces nouvelles, quoique réjouissantes, sont tout de même tempérées par les limites de l'actuel cadre financier, car les ressources de financement, autant locales que métropolitaines, stagnent et même se tarissent.» Voilà ce qu'ils nous disent. Il a pas lu ça, le ministre, tout à l'heure. «se tarissent», M. le Président. «stagnent et se tarissent».

Savez-vous ce que ça veut dire quand les ressources du transport en commun stagnent et se tarissent? Ça veut dire, M. le Président, il y a baisse de service, augmentation de tarif. Et vous savez comme moi qu'est-ce que ça veut dire lorsque l'on augmente les

tarifs. Je vois ici des maires, là, des gens qui étaient maires dans la grande région de Montréal; ils le savent comme moi, ils le savent, M. le Président. Il y a même des maires qui ne sont pas de la région de Montréal, mais d'autres régions, ils savent comme moi que, lorsqu'on augmente les tarifs à la population, aux usagers du transport en commun et qu'en même temps on baisse les services, eh bien, que les gens se désintéressent du système de transport en commun, et que, si l'on veut vraiment semer une conscience de transport en commun, semer une vision environnementale, une vision du développement du transport collectif, M. le Président bien, ce que l'on fait, c'est qu'on cherche à l'augmenter et non pas à tarir et à faire stagner les ressources sous peine, sous peine, M. le Président, comme tout le monde le sait ici, bien, de voir encore s'effriter la clientèle, la clientèle qui va se dire: Bien, les autobus, le métro, le transport ne correspond plus à mes horaires de travail, ne correspond plus à mes horaires de déplacements pour aller à l'université, ne correspond plus à mes horaires de retour du travail quand je termine, parce que je commence le matin de bonne heure puis je termine à 3 heures de l'après-midi. Qu'est-ce que je vais faire? Bien, je vais prendre mon automobile, je vais abandonner ce système de transport en commun.

● (20 h 40) ●

Et là on assiste, M. le Président, à une érosion de la clientèle dans le transport en commun. Et on a une autre baisse de ressources parce qu'il y a moins de monde qui le prend, il y a moins de monde qui paie, puis il y a moins de monde dans l'autobus, puis il y a moins de monde dans la station de métro. Bien, qu'est-ce qu'ils font, les autorités? Bien, là, ils justifient encore là une baisse, une baisse de la desserte en disant: Bien, il n'y a presque plus de monde qui le prend à cette heure-là, on va le couper. Puis, à un moment donné, il n'y a plus personne qui le prend à cette heure-là. Puis, un beau jour, on fait comme on a connu dans d'autres pays européens, M. le Président, avant qu'ils se réveillent, avant qu'ils redonnent un coup de barre, particulièrement la France — je sais qu'il y a des gens qui aiment pas ça que je parle de la France ici, mais, moi, je vais vous en parler parce que je connais ce qui s'est passé là-bas. Ça devrait nous servir de leçon.

Bien, M. le Président, il y a des régions en France où, à une époque, le système de transport en commun, le système de transport routier, le système de transport par autobus, le système de transport ferroviaire, on a décidé qu'on enlevait les trains à certaines heures. Eh bien, qu'est-ce que ça a fait? Bien, les gens, ça ne correspondait plus à leurs heures, ils ont arrêté de prendre le train. Puis, à un moment donné, ils ont dit: Bien, il n'y a plus personne qui prend le train, bien là on va fermer les trains, on va fermer les lignes, on va fermer les stations.

Et qu'est-ce qui est arrivé? On s'est retrouvé... Ils se sont retrouvés, M. le Président, avec des agglomérations qui n'avaient plus de système de transport en commun. Eh bien, les gens, ils prenaient leur automobile, et on s'est retrouvé avec de la congestion automobile dans les grands centres parce que les gens qui habitaient un peu en dehors des centres, ils voulaient quand même continuer à aller travailler. Ils

voulaient quand même continuer à aller étudier. Alors là ils ont dit: Bien, qu'est-ce qu'on va faire? Il va falloir faire des autoroutes? Il va falloir faire des ponts? Là ils ont mis des commissions, des comités pour étudier des ponts. Là ils se sont rendu compte que, plus on mettait des comités pour étudier les ponts, plus on ferait de ponts, le réseau routier à l'intérieur des villes ne serait jamais suffisant pour accueillir toutes ces voitures qui entreraient.

Parce que, quand même qu'il y aurait 10 ponts pour traverser une rivière ou un fleuve, la Loire ou la Seine, M. le Président, il y a juste une rue Rivoli à Paris puis il y a juste une place de la Concorde pour les accueillir. À un moment donné, ça va bloquer quelque part. Eh bien, M. le Président, il y a juste une rue Bourgogne à Orléans. Il y a juste une rue principale à Lyon. Il y a juste une place de la Comédie à Montpellier. Bien, M. le Président, quand tous ces gens arrivent à travers les ponts, parce qu'il n'y a plus, il n'y avait plus... Les gens ont compris, ils ont évolué. Il n'y a plus de système de transport en commun, eh bien, ce n'était plus vivable pour les citoyens, ce n'était plus vivable pour les gens qui habitaient en ville, si bien que les citoyens, les citadins ont décidé d'aller habiter en banlieue, d'aller habiter dans les périphéries, à l'extérieur. Et à quoi on a assisté? Eh bien, à un autre exode urbain qui a fait que les centres-villes se sont désertés parce qu'il y avait trop de voitures, trop de pollution, trop de bruit. C'est pas circulaire et pas stationnable et pas habitable pour les citoyens de la cité. Voilà des exemples que je vous donne.

Heureusement, les gens se sont réveillés. À un moment donné, ils ont dit: Mais on peut pas continuer comme ça. Où allons-nous? Et là ils ont décidé de redécouvrir les vertus du transport collectif, du transport en commun, mais pas n'importe quel transport en commun, pas un transport en commun archaïque, un transport en commun où l'usager est à la disposition et au service du transporteur. Au contraire, un système, des systèmes de transport en commun où le système, où la société de transport en commun est au service, à la disposition de l'usager, du client potentiel, pas du client captif. Ils ont fait en sorte que c'est tellement intéressant et tellement pratique de prendre ces systèmes que les gens ont commencé à délaisser leur voiture et à reprendre le système de transport en commun. Et on a assisté à une baisse de circulation dans les centres-villes. On a assisté à une baisse de la pollution. On a assisté à tellement une augmentation du système de transport en commun qu'on a remis d'autres systèmes.

Dans la région de Paris, M. le Président, on est à la troisième génération de métro. Il y a le premier métro qui a été fait dans les années 1900. Je vois mon collègue le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques qui le connaît très bien, non pas parce qu'il le prenait en 1900, M. le Président, mais parce qu'il l'a pris souvent. Ensuite, il y a eu le métro RER. On s'est rendu compte qu'il fallait sortir de la ville. Et, pour sortir de la ville, bien, il fallait utiliser les infrastructures qui existaient. Ça ne donnait rien de construire des tunnels du centre-ville de Paris jusqu'à Pontoise, jusqu'à Sarcelles, M. le Président. Ça coûtait trop cher, 80 millions de dollars le kilomètre. Là, on a dit: On va faire des systèmes intermodaux qui partent du centre et qui se rendent, souterrains, par les

voies existantes du métro à ce moment-là, actuel à ce moment-là. Et, après ça, ils vont sortir pour emprunter, à l'extérieur de l'agglomération principale, eh bien, des voies ferrées qui existent. Et on a fait des systèmes intégrés. Ça, c'est le deuxième système, la deuxième génération du métro.

Et, après ça, M. le Président, ils se sont rendu compte que, dans les années 2000, 2005, 2010, grâce au développement du transport en commun qui a attiré des gens, qui faisait en sorte de développer les centres-villes, qui faisait en sorte que Paris passait d'une ville de 4 millions d'habitants à 12 millions d'habitants, sans s'asphyxier pour autant, eh bien, il fallait prévoir un autre niveau, une nouvelle étape dans le développement du transport en commun, et ils ont commencé à construire ce qu'on appelle maintenant le métro le Météor, M. le Président. C'est un beau nom, ça, le Météor. Moi, je me rappelle quand on était jeunes, météor, c'était une météorite, quelque chose qui va vite, hein, quelque chose d'avant-gardiste. Vous vous souvenez de ça, M. le Président, quand vous lisiez vos livres, les Bob Morane, et autres, là, le météor, la météorite qui tombe, là. Eh bien, ils ont appelé ce métro le Météor. Et pourquoi, M. le Président? Parce que c'est un métro d'une génération des années 2000. Non seulement il part du centre de la capitale, il se rend dans différents endroits de la capitale et plus loin encore, mais à grande vitesse. Mais, c'est pas un train à grande vitesse, c'est un métro, parce qu'ils ont compris qu'il fallait, dès les années quatre-vingt-dix, commencer à réinvestir dans le développement des réseaux de transport en commun de l'an 2000-2010, parce que, après, il serait trop tard, la situation serait devenue catastrophique ou que la ville serait asphyxiée à nouveau, hein, à cause de sa croissance, à cause de son dynamisme. Il serait trop tard et trop coûteux de le faire à ce moment-là et trop long de le faire. Alors, ils ont commencé à le faire.

J'aurais pensé, ce soir, M. le Président, qu'on s'inspirerait de ces expériences. On pourrait parler de Berlin, on pourrait parler de Bruxelles et de villes moins importantes; on pourrait parler de Lyon, on pourrait parler de Montpellier. On pourrait parler d'Orléans, où j'étais il y a quelques semaines, M. le Président, et qui venait d'inaugurer un nouveau système de tramways ultramodernes, hein, qui va permettre à cette agglomération de prendre son développement et de décongestionner son centre-ville, de protéger l'environnement, de respecter le protocole de Kyoto où nous nous sommes engagés, nous aussi, là.

Moi, je me souviens, notre ministre de l'Environnement... l'honorable Pierre Paradis, M. le Président, qui était ministre de l'Environnement, est un des participants à la conférence de Rio sur la qualité de l'environnement. Le Québec a joué son rôle à ce moment-là, nous nous sommes engagés à respecter ces protocoles, à faire en sorte de baisser l'émission de gaz, hein, de faire en sorte de protéger la couche d'ozone. Nous nous sommes engagés à ça parce que c'a aussi des impacts sur le climat, enfin des impacts sur la qualité de vie aujourd'hui, mais future de nos enfants. Non seulement à cause du transport, de la facilité de transporter, du développement des municipalités, développement des milieux urbains, mais aussi dans quel genre de climat vont-ils vivre? Dans quel genre

d'atmosphère vont-ils vivre? Et là je parle d'atmosphère atmosphérique, je parle de ce qu'ils vont respirer. Bien, nous nous sommes engagés, nous, les Québécois, par l'intermédiaire... par la signature de l'honorable ministre Pierre Paradis, ministre de l'Environnement dans le gouvernement, M. le Président, de M. Robert Bourassa. Eh bien, notre engagement, M. le Président, demandait que nous prenions les actions nécessaires pour accomplir ce que nous avions signé. Ça n'a point été fait, parce que je viens de vous donner les chiffres. Les chiffres, M. le Président, c'est qu'on est passé, de 1988 à l'an 2000, de 459 millions de passagers dans le transport en commun à 426 millions, donc une baisse importante, et nous sommes passés de 47 % des transports, des déplacements par automobile à 70 % et peut-être 74 %, M. le Président.

Il y avait à l'époque... M. le Président, nous sommes rendus, en 1998, à seulement 15 % des déplacements en transport en commun. Imaginez, 15 %. C'est pas la faute des citoyens. Tout le monde ici, du moins les gens qui habitent dans les grandes agglomérations, soit de Québec, Ottawa, Hull — en tout cas, Ottawa-Hull, en effet — Sherbrooke, Montréal, nous savons tous, M. le Président, les difficultés que nous avons à nous rendre sur nos lieux de travail, que nous avons à nous rendre sur nos lieux d'études. M. le Président, nous parlons d'un développement de train de banlieue depuis une dizaine d'années. Je me souviens, dans les années 1992-1993, nous planifions à l'époque le développement de lignes de train de banlieue. En 1994 arrive ce gouvernement avec plein d'idées dans la tête. Bien sûr, un peu le même genre d'idées qui faisait en sorte qu'à une certaine époque il voulait construire des centrales nucléaires au lieu de développer la Baie-James, hein, pour mettre l'électricité.

● (20 h 50) ●

On sait que l'Allemagne, actuellement... Excusez-moi de faire une parenthèse, je veux pas sortir de la pertinence, vous allez voir que je retourne dans le vif du sujet par la suite. On sait que l'Allemagne, la République Fédérale d'Allemagne, a décidé qu'il n'y aurait plus maintenant de centrales nucléaires sur son territoire pour faire de l'électricité parce qu'ils se sont rendus compte que ça va à l'encontre de l'environnement, ça va à l'encontre de la sécurité des citoyens et que c'est quelque chose d'extrêmement dangereux, et on l'a vu avec Tchernobyl, en Russie, on l'a vu à différents endroits où il y a eu des incidents, même des accidents à l'occasion, et on voit aussi les problèmes qu'il y a du retraitement de l'uranium, hein? Qu'est-ce qu'on fait avec le combustible une fois qu'il a été utilisé, alors qu'il reste radioactif? Il faut le retraiter — il y a une usine, à la hâte, qui retraitre ça — il faut le transporter, il faut le renvoyer à droite et à gauche, et, M. le Président, c'est un danger potentiel très important pour les populations, et les gens n'en veulent plus. Eh bien, M. le Président, nous avons un peu le même problème ici, au Québec, le manque de vision du gouvernement.

Je me souviens, quand je suis arrivé ici, moi... Et, les citoyens le savent, après 16 ans de vie politique, c'est pas la première fois qu'ils m'entendent parler devant cette tribune, ils savent bien que je suis né à l'extérieur et que je suis arrivé ici il y a 30 ans, dans

quelques mois à peu près, disons. Eh bien, moi, quand je suis arrivé ici, ce qui m'avait le plus frappé, c'est qu'alors que je découvrais que nous avions des rivières, nous avions des lacs, nous avions des richesses, quelque chose, pour moi... Je pense que, quand les Espagnols sont arrivés en Amérique du Sud en 1515 ou quelque chose comme ça, ils ont vu ces pays, ils ont dit: C'est l'Eldorado! Bien, moi, quand je suis arrivé ici, au Québec, il y a 30 ans, et que j'ai vu toutes ces richesses, tout ce potentiel hydroélectrique — bien, hydraulique — à l'époque, ces rivières, ces lacs, bien, j'ai dit: Mais c'est l'Eldorado! J'avais la même impression que ces conquistadors... Je ne venais pas ici en conquérant. M. le Président, je venais ici en simple immigrant pour m'intégrer avec mes amis et avec mes collègues, mes amis québécois, et je l'ai fait d'ailleurs avec tellement de plaisir et tellement de joie et de succès que je suis encore là après 30 années. Ils m'ont encore supporté pour que je reste avec eux. Même, ils m'ont élu depuis quatre mandats, élection après élection, en augmentant ma majorité, ce qui veut dire que l'intégration ne devait pas être si mauvaise que ça.

Eh bien, M. le Président, donc, c'est pas en conquistador, je voudrais pas qu'on me cite mal après. Je sais que le ministre Chevette est habitué, lui, à reprendre des petits mots puis à ressortir ça puis dire: Il se prend pour un conquistador. C'est pas ça que je voulais dire, M. le Président. Je voulais dire que, un peu comme ces gens qui débarquaient en Amérique centrale, en Amérique du Sud, et qui découvraient les richesses de ce Nouveau Monde, moi, ici, en arrivant, j'ai vu ce potentiel.

Et là j'écoutais un certain politicien d'un certain Parti québécois, à l'époque, qui faisait campagne pour construire des centrales nucléaires, alors que nous, en France, nous manifestations, il y avait des... Le gouvernement était obligé d'envoyer la police, les CRS, la garde mobile, pour aller battre les gens, pour aller matraquer les citoyens qui ne voulaient pas de ces centrales nucléaires, et nous, on voulait en installer ici. M. le Président. Je m'étais dit: Mais quelle pauvre vision! Quel manque de perspective dans l'avenir ces gens ont-ils!

Le problème, M. le Président, c'est que, quelques années plus tard, j'ai dû constater que ces gens-là formaient le gouvernement, et j'étais très craintif quant à la suite des événements. Et on doit dire que la suite des événements nous a démontré que, dans beaucoup de cas, hein, en commençant par la nationalisation de l'amiante, enfin, et puis on pourrait en citer plein, M. le Président, ces gens-là ont fait preuve d'un manque de vision total et, au contraire, ont dirigé le Québec dans des avenues qui ont été contre-productives pour lui et qui, bien souvent, lui ont créé des situations où nous n'avons pas été gagnants.

Mais je veux pas faire le procès de personne, moi, j'ai toujours l'habitude de dire: Ce qui a été fait est fait. Regardons vers l'avenir. Mais vers l'avenir, M. le Président, on se rend compte que la même attitude, le même comportement a eu lieu en ce qui concerne le développement de réseaux de transport en commun et que rien n'a été fait, M. le Président. Et je le disais, avant de faire cette parenthèse un peu... peut-être un peu large, mais vous comprendrez que c'est important, pour

les gens qui nous écoutent, qu'on puisse des fois relativiser les choses, hein. Je crois que la langue de bois n'a pas sa place en cette Chambre.

Et, M. le Président, ce qu'elles nous disaient, les sociétés de transport que le ministre a nommées comme étant soi-disant ses alliées, hein, elles font le plus beau procès possible et imaginable: «Ces nouvelles, quoique réjouissantes, sont tout de même tempérées — on parle politique, ils sont polis, hein, c'est des administrateurs, c'est pas des politiciens qui sont là, qui viennent nous rencontrer — par les limites de l'actuel cadre financier, car les sources de financement, autant locales que métropolitaines, stagnent et même se tarissent. De plus, la croissance soutenue d'activités économiques, combinée aux diverses actions concertées des intervenants de la région, tels l'élargissement, l'intégration tarifaire et l'ajout de services et de mesures préférentielles [...] ce qui engendre déjà des pressions supplémentaires sur les coûts d'exploitation des organismes de transport. Ainsi, sans l'instauration d'un nouveau cadre financier, tout projet de développement additionnel aura des conséquences similaires sur les futurs coûts d'opération des organismes de transport.»

Et, si j'en reviens à ce que je disais au départ, M. le Président, il y a rien, rien, rien dans ce projet de loi là qui fait en sorte d'accroître le financement des organismes de transport en commun. Il y a rien, M. le Président, qui fait en sorte de soulager les organismes de transport en commun de l'obligation qu'ils vont avoir, dans le prochain cadre financier qu'ils vont faire eux-mêmes, d'augmenter les tarifs des citoyens et des usagers. Il y a rien qui favorise le développement de nouveaux services, M. le Président.

Alors, est-ce qu'on a là quelque chose qui est propice à l'accroissement des systèmes de transport en commun? La réponse, c'est non. Peut-être, sur un point de vue technique, le fait qu'on ait obligé les fusions et qu'on change la manière de fonctionner, eh bien, qu'on veut nous obliger à adopter ce projet de loi là, mais on l'adopte pas pour améliorer — et je le répète et je vais le répéter plusieurs fois dans cette soirée — on n'améliore pas, on nous oblige pas, on veut pas nous obliger, à la dernière minute. M. le Président, hein, à quatre jours avant la fermeture de cette session du Parlement, hein, un jeudi soir, alors que, demain soir, ça va être fermé, on revient mardi, et puis jeudi prochain, c'est terminé. M. le Président, on veut nous obliger à adopter un projet de loi technique, et le gouvernement veut se targuer après de faire des choses dans le transport en commun.

Alors, M. le Président, bien sûr, on pourrait toujours dire: Bien, c'est mieux que rien, vous savez. Après tout, le ministre, il essaie de faire ce qu'il peut, puis il arrive pas à vendre au gouvernement une vision de transport en commun, puis il a pas les crédits nécessaires. M. le Président, quand on est ministre, c'est parce qu'on croit à quelque chose. Lorsqu'on est nommé ministre à un ministère, c'est parce qu'on a une vision de quelque chose puis on est capable de le vendre à ses collègues, on est capable de dire: Dans la région de Montréal, si on veut qu'elle se développe, si on veut qu'elle progresse, si on veut qu'elle soit pas asphyxiée, il y a un certain nombre de choses à faire.

Premièrement, M. le Président, il faut développer le transport en commun, il faut développer le

transport collectif. Pour ce faire, qu'est-ce qu'il faut faire, M. le Président? Eh bien, il faut, premièrement, avoir un réseau intégré. Un réseau intégré, c'est quoi? C'est: utilisons d'abord ce que nous avons comme point de départ du métro, le système de métro actuel de Montréal qui est intra-muros, hein, et puis on essaie, là, avec... à grands coûts, d'envoyer, sur Laval actuellement, M. le Président...

Et on sait comment ça s'est passé. On a annoncé un projet pendant la campagne électorale. On est revenu quelque 10, 13, 16, 12 mois, 13 mois, quelques mois plus tard, M. le Président, avec un accroissement de centaines de millions supplémentaires. Les citoyens ont pas été consultés, on n'a pas fait d'études pour savoir est-ce que c'est le meilleur endroit pour arriver, et, M. le Président, on n'a pas cherché à savoir s'il y avait pas une meilleure manière de maximiser l'utilisation de ces fonds-là dans le meilleur intérêt des citoyens de Laval qui vont se déplacer par le transport en commun. On n'a pas cherché à savoir, M. le Président, s'il y aurait pas lieu de développer d'autres systèmes de transport qui existent déjà par voies ferrées, hein? On fait des projets-pilotes, puis là on fait des conférences, on se pète les bretelles, puis on essaie de faire croire aux gens qu'on a tout réglé alors qu'on n'a rien réglé. Il suffit de voir les ponts le matin, de voir les routes le matin qui viennent de cette région-là pour comprendre qu'il y a rien de réglé. En tout cas, si ça avait été réglé, M. le Président, bien, ça circulerait sur les ponts, puis on chercherait pas à mettre des ponts à péage.

On est rendu qu'on veut faire payer aux Montréalais — aux Montréalais — M. le Président... L'inaction du gouvernement dans le développement du transport urbain, dans le développement du transport collectif fait que les ponts sont engorgés. Vous savez ce qu'est la solution du gouvernement? C'est de dire: On va faire des ponts puis on va mettre des péages. Vous allez devoir payer pour rentrer sur l'île de Montréal, sur certains ponts puis pas sur d'autres. Mais, M. le Président, si on développe le transport en commun, il y aura pas besoin de mettre des ponts à péage, que les ponts actuels suffiront, seront suffisants, et les gens n'auront pas à payer une taxe supplémentaire. C'est le meilleur exemple du fait que le gouvernement ne veut pas investir dans le transport en commun.

Mais, sérieusement, à part des projets électoraux, comme je l'ai dit, où on annonçait une prolongation du métro de Laval, en se trompant même de 1,5 km sur la grandeur de la ligne qu'on avait annoncée en campagne électorale... Si on voulait vraiment le financer, M. le Président, bien, on le ferait, puis on serait pas obligé de dire aux gens: On va faire des ponts, vous allez les payer; une nouvelle façon, M. le Président, de se dégager de ses responsabilités.

On a formé là... une commission actuellement, une commission, M. le Président, avec M. Roger Nicolet, un ami du gouvernement, un ami du pouvoir, un homme qui travaille avec eux et dont l'obsession est de faire la souveraineté du Québec. M. Roger Nicolet, tout le monde le connaît. Il y a pas un dossier où... qui a foiré, qui a pas... Pardon, excusez-moi, M. le Président, c'est antiparlementaire, ce mot-là, je le retire tout de suite. Il y a pas un dossier qui n'a pas marché... qui a marché, dont Roger Nicolet avait pas été sur ce dossier-là.

Mais il y a un dossier sur le Stade olympique, le toit du Stade olympique, M. le Président. On se rappelle les études du rapport Nicolet. Ça a coûté 240 millions de dollars, tant aux contribuables québécois, et il y a toujours pas de toit sur le Stade olympique et il fonctionne pas, il n'est pas fonctionnel. Il y a des poursuites, puis on paie plusieurs millions de dollars par année pour poursuivre, M. le Président, la compagnie, hein, alors qu'on a une provision, qu'on pourrait actionner tout de suite la compagnie d'assurances pour se faire rembourser, et là on perdrait un certain nombre de millions parce que la couverture correspond pas aux sommes qui sont nécessaires, hein, qui devaient être couvertes premièrement, et deuxièmement, M. le Président, c'est ça, le rapport Nicolet.

Il y a d'autres rapports Nicolet. On en connaît plein, des rapports Nicolet. Et le dernier rapport Nicolet qu'on va avoir — le prochain — M. le Président, c'est sur les ponts de la Rive-Sud. Puis là on a plogué les amis du régime là-dessus. On a même mis Mme Lise Bissonnette, ex-directrice du journal *Le Devoir*; eh bien, on l'a mise sur la commission Nicolet pour savoir si on va faire un pont dans Montréal. Entre vous puis moi, on est loin de la culture puis de la Grande Bibliothèque, hein? Bien, M. le Président, j'aimerais savoir... Qu'on dépose dans cette Chambre le montant des honoraires de Mme Bissonnette puis de M. Nicolet sur cette commission. Ça va être des centaines de milliers de dollars, au moins des dizaines pour certains et des centaines pour l'autre; on le sait, M. le Président.

● (21 heures) ●

Alors, est-ce que c'est ça, la vision du transport en commun, du développement du transport en commun dans la grande région de Montréal? Il y a pas une commission Nicolet sur le transport en commun, il y en a pas. Sur le transport collectif, il y en a pas. Il y en a une sur les ponts, qu'on a mis un ami du régime. Ça fait penser aux études Le Hir, ça, M. le Président. Ça coûte cher, puis, à la fin, on se rend compte que ça sert à rien, puis c'est les citoyens qui ont payé. Puis l'argent qu'on investit là-dedans, on pourrait l'investir ailleurs. Le ministre a annoncé dernièrement qu'il mettait 2 700 000 \$ pour faire un projet-pilote pour un train qui partait de Châteauguay... enfin pour passer sur le pont Mercier, M. le Président. C'était une grande faveur qu'il faisait aux gens. Il va dépenser deux fois plus que ça, à peu près, sur le rapport Nicolet pour savoir si on fait un pont ou pas. Franchement! Franchement, M. le Président.

Et on nous présente un projet de loi comme celui-là en nous faisant croire qu'on va régler des problèmes. On règle rien. Demain, il y aura pas plus de services, M. le Président, pour les gens qui vont prendre les transports en commun. Il y aura pas plus de services, M. le Président, pour les gens qui pourront pas le prendre, qui vont être obligés de prendre leur voiture. Il y aura pas plus de services, M. le Président, parce que le gouvernement s'attaque pas à la vraie problématique. La vraie problématique, M. le Président, tout d'abord, c'est qu'il faut faire en sorte que le transport en commun et l'aménagement du territoire se fassent ensemble. Il y a rien là-dedans. On continue à laisser des territoires se développer sans planifier les lignes de transport, sans planifier les infrastructures de transport en commun.

Après ça, on les met. Et ça coûte tellement cher, les mettre après, qu'on dit: On va prendre du temps, puis ça prend 10, 15 ans, M. le Président. Aucune planification.

M. le Président, il y aussi un domaine qui... Et c'était, la semaine dernière, la Semaine des personnes handicapées, et je veux le dire avec un peu plus, peut-être, de retenue, même si ma frustration m'amène à le dire d'une manière un peu plus éloquente, M. le Président. Eh bien, vous savez comme moi que le réseau de transport handicapé, le transport adapté dans la région de Montréal et dans toutes les régions, que ce soit Sherbrooke, Québec, Hull, est défectueux, est déficient, fonctionne pas. Les coupures ont été importantes. Le désengagement des sociétés de transport a été important parce que leur sous-financement... le fait qu'ils ne soient plus capables, qu'ils n'ont plus les ressources suffisantes pour fonctionner, eh bien, ils ne donnent plus les services alors qu'il y a un accroissement de la clientèle.

Bien, M. le Président, est-ce que demain, avec ça, ils auront plus de services? Avec ce projet de loi là? Non, M. le Président. Ah! On va permettre quelques regroupements ou quelques facilités, hein, pour la répartition, mais, même là encore, on n'aura pas d'organisme central qui va faire en sorte... Dans la grande région de Montréal en particulier, on parle de 3 millions de personnes, M. le Président, eh bien, il y aura pas d'organisme central qui va gérer la répartition. Il y a pas d'argent pour créer un centre de dispatching, excusez-moi, un centre de répartition. Il y a pas d'argent, M. le Président, pour intégrer tous ces services-là.

Et on va continuer à avoir des citoyens, des citoyennes qui appellent pour avoir un service de transport adapté, des gens qui sont handicapés, qui ont des difficultés de déplacement, qui doivent aller voir leur médecin à l'hôpital, prendre un cours, chercher des argent à leur banque... pas des argent, je parle mal, de l'argent à leur banque, M. le Président, qui doivent aller faire une entrevue pour un travail, eh bien, ils continueront à se faire dire: Oui, bien, on va venir vous chercher dans deux jours, ou dans trois jours, ou c'est pas disponible avant trois semaines. C'est ça, la situation, M. le Président. On continuera à avoir des gens qui, ayant eu un rendez-vous, attendent le matin devant chez eux que le transport vienne, puis le transport qui était prévu à 7 h 30 arrive à 9 h 45, à 11 heures. On va continuer à avoir des situations où des gens, M. le Président, vont se rendre dans un endroit puis, une fois rendus là, bien pourront plus se rendre dans un autre endroit ou revenir, hein, parce que l'interfonctionnalité, l'interconnexion n'existe pas ou si peu. C'est vrai que ça va l'améliorer un peu, mais si peu. M. le Président, que ça ne sera pas efficace, parce qu'il y aura pas de grand... il y aura pas de centre, il y aura pas d'unité centrale de répartition sur le transport adapté.

Et les clientèles agrandissent, les clientèles sont de plus en plus en demande. Et pourquoi elles sont de plus en plus en demande. M. le Président? Parce que les gens qui sont... Les Québécois et Québécoises sont des gens fiers. Et, lorsqu'ils ont des difficultés, des difficultés d'adaptation, les Québécois cherchent pas à rester chez eux, ils se prennent en main, ils veulent être autonomes, ils veulent être capables d'avoir leurs activités, de gagner leur vie, de se déplacer comme

n'importe quel citoyen. Et il nous appartient à nous comme société d'avoir deux choix: ou on les laisse chez eux avec des chèques d'aide sociale ou des chèques de subsistance parce qu'ils peuvent pas se déplacer et puis ils sont obligés d'être confinés à leur domicile, à leur appartement, ou nous mettons à leur disposition un système de transport que nous allons payer, auquel ils vont participer aussi bien sûr, mais qui va leur permettre d'avoir des activités professionnelles, donc d'avoir l'autonomie, donc d'avoir, M. le Président, leur dignité d'être humain, de participer aux activités économiques, commerciales de notre société, de participer à l'accroissement de la richesse par leur travail, de mettre leurs compétences, leur intelligence, comme tout citoyen — c'est pas parce qu'ils sont handicapés qu'ils en ont pas — eh bien, au service de la société.

Bien, qu'est-ce qu'il y a là-dedans? M. le Président, je vais lire un petit passage d'un mémoire de la CUM, et c'est quelqu'un que vous connaissez bien, M. le Président, parce que je crois que, dans une autre vie en dehors de cette vie politique du Québec... vous le connaissez dans une autre vie politique, quelqu'un que j'aime bien, moi aussi, d'ailleurs, qui est le maire de Saint-Léonard, M. Frank Zampino, qui est maintenant vice-président du conseil d'administration de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

Et qu'est-ce qu'il disait? «Depuis le début, les municipalités de la CUM ont constamment augmenté leur contribution au financement du service du transport adapté. La STCUM, incluant la part des municipalités de la CUM, a contribué au budget de 22,2 %, les usagers à 4 %, alors que la STCUM contribuait pour 23 %, les usagers pour 3,7 % en 1999. Nous confirmons donc par là même notre engagement à maintenir le niveau de service requis par la clientèle des personnes handicapées.» C'est ce qu'il dit, c'est une lettre qu'il m'envoie, M. le Président. «Cependant, dit-il, compte tenu de l'ampleur de l'écart entre le budget provisoire et les besoins réels, vous comprendrez que, à défaut d'une réponse positive de la part du ministère dans les plus brefs délais, nous devons considérer la mise en place de mesures de redressement, ce qui se traduira par une diminution substantielle du service offert aux personnes handicapées se déplaçant sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal.»

Et c'est le maire de Saint-Léonard, M. Frank Zampino, président... vice-président maintenant de la STCUM, Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, qui ce soir bien sûr, pas ce soir, mais quand le projet de loi sera adopté, va devenir une société différente, qui sera plus à la STCUM, mais à la ville de Montréal.

M. le Président, je sais pas pourquoi le ministre, il nous citait pas ça tout à l'heure, je sais pas pourquoi le ministre n'a pas parlé de cette problématique-là. Il a dit: Même les personnes handicapées demandent le projet de loi. M. le Président, c'est facile de dire: Oui, oui, on veut le projet de loi. Mais la question, la vraie question à poser, c'est: Est-ce que ce projet de loi répond à la problématique de cette clientèle-là? Est-ce qu'il répond aux besoins de ces gens-là? Est-ce qu'il répond à leurs demandes? C'est non, M. le Président.

Vous recevez, je le crois — vous me reprendrez si je vous le dis... vous-même, je vous interpelle

directement, M. le Président — comme nous, des pétitions, des lettres, des téléphones à votre bureau de circonscription de groupes, d'organismes de personnes handicapées qui vous font part des problèmes qu'ils ont à l'obtention de services. Et je ne me trompe pas quand je vous dis ça, et je le dis... Il y a des députés ici de la région de Montréal: le député de Viger, entre autres; le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques qui, je sais, a une attention, une sensibilité pour ces clientèles-là; la députée de La Pinière qui est ici présente, M. le Président. Je cite pas les nombreux autres qui sont pas de la région de Montréal. Je ne sais pas, dans leur région... Je sais que, dans d'autres régions, il y en a: la région de Laval... Je sais que dans la région de Québec, dans la région de Sherbrooke...

Eh bien, M. le Président, la réalité, c'est celle-là. Et qu'est-ce que le ministre nous dit? Il faut adopter ça, sinon ça marchera pas, puis les cadres financiers... Mais les citoyens, c'est pas ça qu'ils veulent entendre. Ce qu'ils veulent entendre du ministre, les citoyens, ce soir, c'était un projet de loi, M. le Président: réorganisation des sociétés de transport en commun. Une loi sur les sociétés de transport en commun, c'est pas ça qu'ils voulaient, les gens. Ce qu'ils voulaient entendre, c'est: Qu'est-ce que le gouvernement va faire dans le futur? Qu'est-ce qu'il va faire pour améliorer le budget? Qu'est-ce qu'il va faire pour pas que les tarifs augmentent? Qu'est-ce qu'il va faire pour que moi qui ai un handicap... pas moi, mais comme citoyen qui a un handicap, ou mon cousin, ma cousine, ma famille puisse se déplacer? Qu'est-ce qu'il va faire pour faire en sorte que la nouvelle problématique... Et là je parle pas des handicapés, je parle des personnes à mobilité réduite, M. le Président, et je m'explique.

Vous savez c'est quoi, les personnes à mobilité réduite, mes amis? Je vais vous le dire, moi, c'est quoi. Ce sont les nouvelles personnes qui maintenant, au lieu d'être dans les hôpitaux, parce que, après deux, trois jours de soins, on les renvoie chez elles et qu'elles sont seules, doivent se déplacer pour aller recevoir, bien souvent, des services médicaux dans les hôpitaux, dans les centres de soins. Qu'est-ce qu'on fait pour ces gens-là, M. le Président? Est-ce qu'on tient compte de cet accroissement de population, de clientèle, de cette population nouvelle suite à cette nouvelle façon de faire? On n'en tient pas compte ou si peu que des gens, des fois, voient leurs soins ou leur fréquence de consultation ou de soins compromise parce qu'ils sont pas capables d'avoir un transport. On voit pas ça.

● (21 h 10) ●

Est-ce qu'on tient compte, M. le Président, du vieillissement de la population? Vous comme moi... Je me souviens, lorsque j'ai été élu député, j'avais 35 ans. Vous deviez en avoir pas tellement plus que ça, M. le Président. Eh bien, ça fait maintenant 16 ans dans mon cas et 20 ans dans le vôtre. Bien, si on reprend le même temps, vous allez devoir voir, comme moi et l'ensemble, que nous allons avoir un âge un peu plus vénérable. Espérons qu'il soit vénérable, d'ailleurs, dans tous les cas. Et, M. le Président, nos concitoyens, nos compatriotes qui ont voté pour nous à cette époque-là, pour une grande partie d'entre eux, étaient ou un peu plus âgés, certainement plus, ou dans nos âges, et, comme nous, ils se rendent de plus en plus vieux et de

plus en plus vieillissants. Il y a un vieillissement important de la population. Et, avec l'accroissement de la durée de vie... Il y a un accroissement de la durée de vie au Québec, hein? On vit plus longtemps, on vit plus vieux, M. le Président.

Il va falloir qu'on continue à se déplacer ou alors on va nous mettre, on va nous parquer dans des foyers parce qu'on pourra pas bouger. Il va falloir donc nous mettre dans des blocs, hein, dans des HLM ou dans des blocs, des foyers, en disant: Bien, on les met là, puis ils prennent l'ascenseur quand il y a un, puis ils descendent, puis ils montent, puis ils vont au réfectoire — en France, c'est un réfectoire — disons la cafétéria, hein, ou ils vont à la salle de réunion, à la chapelle faire leurs prières, puis un petit tour en avant, puis ils rentrent chez eux.

Où alors est-ce qu'on va relever le défi de maintenir les gens à domicile? Moi, je veux rester dans ma maison, mais le jour où je pourrai plus conduire mon automobile — ça va m'arriver un jour — est-ce que je vais être confiné chez moi? Comment vais-je aller chercher mon épicerie, mon approvisionnement à l'épicerie? Comment vais-je aller chez le médecin? Comment vais-je aller à l'église, si je décide d'aller à l'église ou ma femme décide d'aller à l'église? Comment je vais aller, M. le Président, me rendre au terrain de «bocce», dans votre cas, à Saint-Léonard, pour aller jouer à la «bocce», alors que vous pourrez pas vous déplacer, hein, parce que vous serez à mobilité plus réduite?

Bien, M. le Président, c'est le nouveau défi qui nous attend, et ça, ça passe par le transport en commun, le transport adapté. C'est pas le même transport adapté que celui pour les handicapés; on parle pas des mêmes choses. Le ministre nous annonce, là... La ministre Marois dit: Bon, on va mettre quelques millions, 4,5 millions sur cinq ans — cinq années, imaginez — pour moderniser des taxis. Et, quand on prend le papier, M. le Président, qu'est-ce qu'on se rend compte? C'est que les taxis qui vont être modernisés, tout d'abord, il faut que ce soient des véhicules neufs. Moi, je connais des députés ici qui ont payé leurs études en travaillant sur le taxi. Mais, moi, je mets au défi ces députés qui ont travaillé sur le taxi lorsqu'ils étaient étudiants à l'université de me dire combien de chauffeurs — chauffeurs... pardon, mélangeons pas les choses — de propriétaires de taxi ont les moyens d'acheter des véhicules neufs pour faire du taxi. Ils sont pas nombreux au Québec, hein, vous en conviendrez avec moi. Bon.

Alors, ce 4 millions et quelques que la ministre a mis à la disposition pour adapter les taxis, hein, pour le transport adapté, ça s'applique seulement aux véhicules neufs. Autant vous dire qu'il y aura pas... On parle de 35 par année en plus, M. le Président, pendant cinq ans, hein? Mettons qu'il y en aurait 50, 60, mettons 60 par année, hein? Ça coûte un peu moins cher, premièrement. C'est quoi par rapport aux 17 000, hein, ou 11 000, en tout cas, propriétaires de taxi qu'il y a dans tout le Québec? C'est zéro. Par rapport à l'accroissement des clientèles, c'est zéro. C'est encore là un coup d'épée dans l'eau. C'est encore là, M. le Président, une ballonne politique. C'est encore là à faire des bulles, faire des ronds dans l'eau pour faire croire aux citoyens qu'on agit, qu'on fait des choses.

D'autant plus que je me demande lesquels vont avoir les moyens de payer 45 000, 50 000 \$ ou 35 000 \$

un véhicule neuf, parce qu'on va acheter la voiture neuve avant d'avoir la subvention pour l'adapter. C'est pas pour acheter le taxi, là, la subvention de la ministre; c'est pour adapter, donc pour l'aménager, une minivan, une fourgonnette, en langue française, hein, Ford, ou General Motors, ou Chrysler, Chrysler, M. le Président. Bien, il faut l'acheter, ça coûte 30, 35 000 \$. Et qui va l'acheter neuve? Mais, si elle est pas neuve, vous avez pas le droit à cette aide. Donc, autant vous dire que c'est encore un programme qui... à un moment donné, hein, avec des fonds qui auront pas été dépensés, mais qui aura permis au gouvernement de dire: On a fait quelque chose.

C'est pour le transport adapté, ça, le transport de personnes âgées. Mais, en plus de ça, on fait rien pour les autres, pour ceux qui sont pas handicapés mais qui auront juste besoin qu'on vienne les chercher puis qu'on les amène à leurs activités, parce que justement en perte d'autonomie et voulant rester chez eux, hein, voulant pas aller dans ces foyers, voulant pas aller dans ces endroits où un certain nombre déjà de nos compatriotes vivent, hein, qu'on appelle des centres d'accueil, des centres d'hébergement, pardon, pas des centres d'accueil.

Eh bien, ils ne pourront plus rester chez eux, ils vont se résoudre à vendre leur maison, à vendre leur appartement, à quitter le cadre dans lequel ils pensaient finir leurs jours, avec leur jardin, avec leur pelouse, avec leur voisinage, M. le Président, parce qu'ils ne seront plus capables de se déplacer, ils ne seront plus capables de rencontrer les besoins les plus élémentaires pour avoir une bonne qualité de vie, soit se déplacer dans les magasins, se déplacer pour aller à leurs activités. Ils seront probablement victimes de l'isolement, et c'est la pire des choses dans la vieillesse, l'isolement. Et il appartient à la société de prendre des mesures pour ça.

Et, quand je vois la lettre de M. Zampino, force est de constater, M. le Président, qu'il a un certain courage politique d'avoir envoyé cette lettre-là au gouvernement. Et on doit dire qu'il est... que nos élus municipaux, lorsqu'ils sont confrontés à cette situation de pénurie, situation de restriction, hein, tel que c'est décrit ici: «Car les sources de financement, autant locales que métropolitaines, stagnent et même se tarissent», eh bien, qu'ils font preuve de courage politique et que, nous, comme gouvernement... c'est vrai que nous sommes l'opposition, mais que le gouvernement devrait les supporter, devrait répondre à leurs besoins et faire en sorte qu'ils puissent donner aux citoyens et aux citoyennes du Québec un service adéquat et ce dont ils ont besoin, M. le Président.

Maintenant, M. le Président, il y a un autre domaine, et je l'ai abordé très rapidement tout à l'heure, et c'est le problème de l'environnement. Le problème de l'environnement, M. le Président. Tout le monde sait que l'accroissement des véhicules automobiles, l'accroissement de la circulation urbaine a un effet extrêmement important. J'ai mentionné les travaux et les missions, à l'époque, de l'honorable ministre Pierre Paradis, du ministre de l'Environnement, lorsqu'il l'était. Le député de Brome-Missisquoi, M. le Président, qui a su faire preuve de courage et de discernement en allant signer ou participant, avec le gouvernement fédéral, à la signature et la ratification de traités internationaux

auxquels nous nous sommes engagés, dont la réduction des gaz à effet de serre. M. le Président, je comprends que le ministre des Transports connaît peut-être pas ça, les gaz à effet de serre, je sais pas. Peut-être qu'une nouvelle génération de politiciens comme on en voit certains, des fois quelques-uns dans le gouvernement, mais un certain nombre... plus nombreux de notre côté, M. le Président, sont plus sensibles à cette problématique, sont plus sensibles à cette problématique, M. le Président, parce que le monde, actuellement, la terre connaît une situation extrêmement dramatique à différents niveaux.

Tout d'abord, il y a la déforestation. M. le Président. On voit qu'on détruit les forêts d'Amazonie, hein, et que cette déforestation a des effets directs, hein, sur l'effet de chlorophyllisation, sur l'effet d'oxygénation, hein, et de régénération de l'oxygène et de l'air. L'Amazonie. On parle aussi bien sûr, M. le Président, de ce que nous avons connu, nous aussi, dans le Grand Nord, ici, dans certaines régions où on a fait certaines interventions humaines, nécessaires parce qu'il fallait pour notre développement, mais quand même créent des dérangements qui ont des impacts climatiques, des dérangements environnementaux.

On sait que ces dérangements-là, M. le Président, ont des effets bien sûr, comme je disais, sur la régénération de l'oxygène, sur la chlorophyllisation, sur différents facteurs, hein, différents systèmes qui sont directement tributaires, directement... qui ont des effets directs sur l'être humain, M. le Président, en termes de pollution, en termes de maladies, en termes de maladies respiratoires, pulmonaires. On sait qu'il y a un grand nombre de nos compatriotes, et à travers le monde aussi d'ailleurs... Parce que faut pas penser que nous sommes seuls. On vit pas sur une île, le Québec, là... sur la carte puis, quand on regarde, on a l'impression que c'est tout bleu autour de nous, mais on n'est pas sur une île, on est sur un continent. Quand bien même serions-nous sur une île que les vents et l'atmosphère et... on est dans le village global, le village mondial. M. le Président. Eh bien, ces effets-là font en sorte de créer des dégâts importants au niveau de la santé, au niveau pulmonaire, au niveau cardiaque, au niveau de conditions de santé difficiles pour nos concitoyens. Ça, c'est la première des choses, M. le Président.

La deuxième des choses, M. le Président, c'est tout le problème, eh bien, de la couche d'ozone. Et, s'il y a un problème actuel qui est très, très, très important, c'est celui-là parce que les émissions de gaz, de gaz, M. le Président, émis en particulier par les véhicules automobiles, par la circulation automobile contribuent à faire en sorte que cette couche d'ozone diminue et contribuent à faire en sorte que le climat de la planète, eh bien, change, évolue, et cela va créer des dommages et des dégâts extrêmement considérables et importants dans le futur.

Déjà, nous en voyons la différence, M. le Président. Moi, je me souviens, quand je suis arrivé ici il y a 30 ans, eh bien, il faisait froid, il y avait beaucoup de neige et c'était pas forcément toujours très, très, très facile, hein, de se promener en manteau au mois d'avril, fallait encore avoir les bottes puis avoir... Bien, maintenant on se retrouve des fois au mois d'avril avec des 20, 22, 23°. Oh! on va dire que c'est bien, hein?

Mais, M. le Président, ça, c'est la partie visible de la chose, hein? C'est la partie qui est agréable. Mais, en même temps, les effets, hein, de ces changements climatiques font que les calottes glacières fondent, qu'il y a des inondations, qu'il y a des sécheresses, il y a la désertification qui se fait.

Si vous prenez l'Afrique, M. le Président, allez voir l'Afrique, je sais que le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques est un fervent francophone africain et qu'il la fréquente, l'Afrique, et il a pu la voir, la désertification, il a pu voir le Niger, le Mali ou le désert, hein? Il a pu voir le désert du Tibesti, M. le Président, où le désert avance de 10, 15 km par année, hein, repoussant les populations toujours plus loin vers le centre, créant des désastres écologiques, créant de la famine, créant de la malnutrition, créant des déplacements de population importants, créant de la misère. Ça, c'est ce qui se passe en Afrique.

● (21 h 20) ●

Nous ne sommes pas à l'abri, nous aussi, dans l'hémisphère nord, M. le Président, où nous allons avoir des régions entières qui vont être inondées, des régions entières qui vont... où les gens vont devoir quitter parce que les eaux, les eaux vont augmenter dans ces régions. Nous allons avoir des changements climatiques qui vont faire en sorte qu'il va y avoir des sécheresses, et on en voit déjà dans certaines régions, faisant en sorte de limiter les cultures, donc de limiter, M. le Président, eh bien, l'autonomie alimentaire des populations, faisant en sorte de ruiner certaines populations. Il suffit de regarder dans les provinces, dans les provinces, M. le Président, canadiennes, où on voit que, année après année, il y a des sécheresses; les récoltes sont de moins en moins faciles à obtenir. A chaque année, nous voyons des exemples frappants à la télévision ou ailleurs ou nous recevons même des documents qui nous sont envoyés par nos collègues députés fédéraux ou directement par les organismes environnementaux qui nous mettent en garde et qui disent: Attention, il y a là danger.

Donc, M. le Président, il nous appartient comme gouvernement, il appartient, comme responsabilité d'élus aujourd'hui, de prendre les mesures nécessaires à la limitation de ces gaz à effet de serre parce que ce que nous allons... Ce que nous connaissons aujourd'hui peut nous sembler intéressant, qu'au mois d'avril on se promène en veste au lieu de se promener avec le manteau puis une tuque sur la tête. Mais nos enfants et nos petits-enfants, M. le Président, qu'est-ce que nous leur réservons? Quels seront les effets sur leur vie? Quels seront les effets sur la société, sur l'économie? Quels seront les effets sur le climat, sur la culture, sur l'air, sur ce qu'ils vont respirer? Ça va être catastrophique, M. le Président.

Est-ce que nous avons pas une responsabilité, nous, aujourd'hui de faire en sorte de léguer à nos enfants un héritage viable, une terre dans laquelle il fera bon vivre, où ils pourront élever nos enfants? Je sais que vous avez des petits-enfants. Moi, j'ai des enfants encore et je me pose souvent la question: Les enfants... J'ai une fille qui a trois ans et demi, M. le Président. Je me pose la question, je me dis: Lorsqu'elle aura, comme moi, 50 ans, quel genre de société je lui aurai laissée et quel genre de société j'aurai laissée à ses enfants?

Est-ce que les moyens que j'ai à ma disposition aujourd'hui, comme législateur, comme député, hein, les moyens, entre autres, pour réduire ces gaz à effet de serre, de développer le système de transport en commun, de faire en sorte de limiter non pas en faisant des barrières puis en mettant des embûches pour empêcher les voitures de passer... Tant qu'il y aura pas rien pour transporter les gens, ça donne rien d'aller ennuyer, d'aller... j'allais dire emmerder, mais je sais que c'est antiparlementaire, mais je le dis quand même, M. le Président, d'aller emmerder les automobilistes. Il faut mettre à leur disposition des réseaux de transport en commun, faire en sorte que les gens aient quelque chose pour se déplacer. Et là ils vont la laisser, l'automobile.

Elle coûte très cher, l'auto, pour se déplacer. Ça coûte 14 000 \$ par année, ai-je lu dans un magazine il y a quelque temps; avoir une auto, payer les traites de l'auto, payer l'assurance, payer l'essence, la dépréciation, les pneus, enfin, et tout, et les assurances, tout ce qui vient avec. Les gens, les Québécois et les Québécoises sont des gens de bon sens, des gens brillants. Pourquoi iraient-ils dépenser des sommes aussi importantes que ça si on leur mettait un système de transport en commun qui leur permet d'avoir les mêmes capacités, les mêmes cadences, un confort même amélioré, un déplacement de transport en commun pour 10 fois moins cher, M. le Président, 20 fois, 50 fois moins cher? Les gens sont des gens brillants au Québec. Moi, j'ai confiance en eux.

Et je déplore, M. le Président, que ce projet de loi là soit seulement un projet technique, un projet que le ministre a voulu nous mettre sous le nez. Ça fait un mois qu'il est déposé. On n'a pas siégé une fois là-dessus, rien, rien. On nous l'amène ce soir, puis là il dit: Untel m'a dit que, si on le passait pas ce soir à cause de l'opposition, ça serait pas bon. Pauvres nous, M. le Président! Pauvres de nous! Et on en est rendu là à l'Assemblée nationale du Québec. On en est rendu à cette sainte expression là: Pauvres de nous, M. le Président! J'aurais jamais... qu'on arriverait à une si simple extrémité.

Mais le ministre des Transports, tout le monde connaît sa façon, tout le monde connaît la grande vision qu'il peut avoir de l'avenir dans la société, et la manière de l'exprimer qu'il a, très particulière à lui. Et les citoyens comprendront qu'encore une fois, M. le Président, eh bien, on est devant un projet de loi qui correspond pas à leurs attentes, qui correspond pas à la réalité et que le gouvernement amène en dernière minute, qui fait pas les vrais débats, qui fait au contraire l'économie du débat et qui va laisser croire, dans une prochaine campagne électorale peut-être, à laquelle il ne participera pas, si on se fie à lui — il dit à tout le monde qu'il ne veut plus être là — eh bien, qu'ils ont fait quelque chose. Et ils n'ont rien fait, M. le Président. Au contraire, ils manquent encore une fois le bateau, ils manquent le départ.

Et je crois que l'ensemble de la société québécoise, les groupes de transport en commun, les groupes de transport collectif leur en tiendront rigueur et se rappelleront, lorsque les prochaines élections viendront, que ces gens-là ont, encore une fois, manqué à leurs obligations, manqué à leurs devoirs et pas relevé les responsabilités qui sont les leurs, soit développer le transport collectif, développer le transport en commun.

réduire les effets de pollution, les effets de serre, et donner une bonne qualité de vie aux concitoyens, aider les personnes handicapées dans la grande région de Montréal, la grande région de Sherbrooke, la grande région de Québec, M. le Président.

Alors, M. le Président, c'est un projet qui découle uniquement des fusions. S'il n'y avait pas eu de fusions, il n'y aurait même pas eu de projet de loi. Alors, nous, bien sûr on comprend que techniquement les sociétés de transport peuvent en avoir besoin, mais nous n'acceptons pas de se faire mettre sur le bout du nez un projet de loi aussi simplet que ça, qui n'a pas pour but d'arranger, et de modifier, et de bonifier ces systèmes-là. Alors, nous ne sommes pas d'accord, bien sûr, M. le Président, avec ce projet pour ces raisons-là.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Merci, M. le député de LaFontaine, de votre intervention. Alors, nous poursuivons le débat sur l'adoption du principe du projet de loi n° 24, Loi sur les sociétés de transport en commun, et je suis prêt à reconnaître un prochain intervenant. Une intervenante, Mme la porte-parole officielle de l'opposition en matière d'habitation et d'autoroute de l'information et députée de La Pinière. Mme la députée, la parole est à vous.

Mme Fatima Houda-Pepin

Mme Houda-Pepin: Merci beaucoup, M. le Président. Alors, M. le Président, j'aimerais intervenir sur le projet de loi n° 24, Loi sur les sociétés de transport en commun. Vous comprendrez, M. le Président, que la Rive-Sud de Montréal, et le comté de La Pinière plus particulièrement, est visée par ce projet de loi. Donc, c'est par devoir et par souci de représenter les intérêts des citoyens de mon comté que je me lève ce soir — il est 9 h 30 le soir, quasiment — pour parler sur ce projet de loi, le projet de loi n° 24, Loi sur les sociétés de transport en commun, M. le Président, une jolie petite brique qui a été déposée le 15 mai dernier, il y a à peu près un mois — exactement — nous sommes le 14 juin — et qui est appelé seulement aujourd'hui. Donc, le ministre a raté 30 jours finalement pour amener ce projet de loi, pour le faire cheminer selon les règles et les processus parlementaires qu'on connaît, M. le Président, le présenter en adoption de principe, l'amener en commission parlementaire, l'analyser article par article et revenir avec l'étape, M. le Président, de la considération du rapport de la commission et, finalement, l'adoption finale.

Mais, au lieu de tout ça, M. le Président, à la veille de la fin de session parlementaire, le ministre arrive avec beaucoup de désinvolture, il présente le projet de loi un peu comme si c'était un embarras pour lui et il s'en va. Et je trouve ça dommage, M. le Président, parce que la problématique du transport et plus particulièrement du transport en commun, parce que ce projet de loi prétend régler les problèmes de transport en commun, eh bien, c'est une problématique qui est très sérieuse et qui est vécue par les citoyens dans le quotidien. Dans le quotidien, je peux en parler, M. le Président, parce que le comté de La Pinière est un comté qui est voisin de Montréal, on a un navetage au quotidien pour les gens qui vont travailler ou pour les

gens qui vont étudier et qui vivent. M. le Président, la congestion et les difficultés du transport dans le quotidien. La congestion est un problème majeur, la fluidité des transports est un problème majeur, la sécurité des transports est un problème majeur, M. le Président, et le projet de loi n° 24 ne répond à aucune de ces problématiques.

Alors, que fait le projet de loi n° 24, M. le Président? Ce projet de loi, il permet le remplacement de cinq sociétés de transport en commun et de quatre sociétés intermunicipales de transport actuelles par neuf nouvelles sociétés de transport en commun régies par un même encadrement juridique, M. le Président. Quatre trente-sous pour une piastre, c'est ça que ça veut dire, M. le Président, avec les complications en plus.

• (21 h 30) •

M. le Président, on peut toujours se poser la question: Pourquoi un projet de loi? Si ce projet de loi ne règle rien, pourquoi le gouvernement l'amène-t-il en ce moment? Bien, il y a une logique, M. le Président, et cette logique, c'est pas la logique des besoins des citoyens, c'est la logique. M. le Président, qui est imposée par l'impératif des fusions forcées. On se rappellera qu'à la dernière session, M. le Président, au mois de décembre dernier, jusqu'aux petites heures du matin, l'opposition officielle s'est battue contre les fusions forcées, contre le projet de loi n° 170, une brique, M. le Président, qui a été déposée avec des amendements par centaines d'amendements en tout qui n'ont même pas... On n'a eu même pas assez de temps pour les lire. M. le Président. Et, encore dans cette session, le gouvernement nous revient avec une autre brique, le projet de loi n° 29, pour réparer les trous du projet de loi n° 170, et le projet de loi n° 24, M. le Président, s'inscrit dans cette logique. C'est la seule raison qui motive d'ailleurs le dépôt de ce projet de loi. Et, chose très étonnante, parce que c'est le... dans sa présentation, le ministre des Transports, c'est exactement ce qu'il a dit. Il a parlé d'harmoniser le découpage territorial des municipalités fusionnées de force avec le territoire des sociétés de transport qui sont devant nous.

Voilà, M. le Président, la logique de ce projet de loi: remplacer cinq sociétés de transport en commun existantes, quatre sociétés intermunicipales de transport, pour créer neuf nouvelles sociétés de transport en commun régies par un même encadrement juridique. Il s'agit de la Société de transport de Montréal, de la Société de transport de Québec, de la Société de transport de l'Outaouais, de la Société de transport de Longueuil, de la Société de transport de Lévis, de la Société de transport de Laval, de la Société de transport des Forges, de la Société de transport du Saguenay et de la Société de transport de Sherbrooke. Car, M. le Président, le gouvernement n'a pas voulu prendre de risque, cette fois-ci, il harmonise les sociétés de transport dans les territoires qui sont menacés dans le proche avenir par des fusions forcées, en plus des municipalités qui sont déjà dans un processus de fusion forcée. Tout ça, M. le Président, pour que le découpage des sociétés de transport nouvellement créées par le projet de loi n° 24 coïncide avec le territoire des villes fusionnées de force.

M. le Président, il faut se situer dans le contexte de la problématique de transport, parce que, nous, de

notre côté, on ne regarde pas les structures, on ne regarde pas, M. le Président, le déplacement de l'air, parce que c'est de ça qu'il s'agit. On cherche toujours à se poser la question, quand il y a un projet de loi: C'est quoi, sa pertinence? Il répond à quels besoins? Comment les citoyens vont être mieux servis, bien servis par ce projet de loi? Et malheureusement, les réponses à ces questions-là au regard du projet de loi n° 24 qui est devant nous, c'est négatif sur toute la ligne, M. le Président.

On se rappellera que le gouvernement a déposé, en février dernier, le plan de gestion de transport du Grand Montréal. On sait très bien, M. le Président, qu'il y a une croissance démographique significative sur la couronne nord et la couronne sud de Montréal, et que les besoins sont là, puis la population croît dans ces deux zones, M. le Président, nord et sud, autour de Montréal. Donc, cela amène une croissance de déplacements. Qui dit croissance de déplacements, dans le contexte actuel de l'état des routes que nous avons, de l'état des ponts que nous avons, c'est que la congestion devient un problème majeur et quotidien. Et la congestion dans le Grand Montréal, elle a un coût, 500 millions de dollars, M. le Président, que ça représente en pertes économiques pour la région de Montréal.

Il y a eu, M. le Président, une enquête origine-destination, qui a été faite en 1998, hein, pour le Grand Montréal, et cette enquête, évidemment, elle a analysé le mouvement des déplacements de la population, Rive-Nord, Rive-Sud, île de Montréal, etc., mais ce qui est fort intéressant, M. le Président, dans cette étude et que je retiens, c'est qu'on a poussé l'analyse jusqu'à développer les axes d'amélioration des services de transport. Parce qu'on n'a pas fait une étude pour une étude ou pour faire des statistiques, on a cherché à analyser quels sont les moyens par lesquels on va améliorer le transport en commun, les moyens par lesquels on va offrir de meilleurs services à la population. Et les auteurs de cette étude, M. le Président, l'enquête origine-destination 1998, ont conclu qu'il fallait agir au niveau de 10 axes pour améliorer les services de transport.

Premièrement, un réseau qui s'adapte rapidement à l'évolution des besoins de déplacements. Les besoins de déplacements sont en croissance dans l'axe nord et la Rive-Sud, M. le Président, de Montréal. Est-ce que le gouvernement s'est soucié de résoudre cette problématique? La réponse est non. Deuxième axe, l'accessibilité. Il faut que le système de transport en commun soit accessible à tous, M. le Président. Il y a des manques assez significatifs, puis j'y reviendrai tantôt, M. le Président. L'amélioration des temps de déplacement. Les temps de déplacement, M. le Président, eh bien, ça s'est aggravé, ça s'est accru, le temps d'attente, le temps de la congestion dans les bouchons, M. le Président, et sur les ponts et sur les routes autour de Montréal. La ponctualité des autobus, M. le Président, ça a été identifié comme un axe d'amélioration; la fiabilité du métro, c'était un autre axe d'amélioration du service de transport; la sécurité; l'information sur les services planifiés, mais aussi sur l'état du service; la courtoisie du personnel; la croissance des revenus; le contrôle de la croissance des coûts.

Voilà, M. le Président, 10 axes qui ont été identifiés en 1998. Cette étude est entre les mains du ministère des Transports. Qu'est-ce qu'ils en ont fait? M. le Président, elle est oubliée quelque part dans des cartons. On s'est pas soucié, M. le Président, de regarder la perspective de trouver des solutions au transport en commun à Montréal.

Une autre étude, M. le Président, les impacts des navetteurs, des navetteurs sur les finances municipales. Ça aussi, c'est une étude qui a été faite. Le rapport final a été publié en janvier 1998. Donc, c'est des études qui sont datées, qui sont documentées. On connaît le problème, et on l'a bien analysé et bien étudié. Ça a été fait par Deloitte et Touche, M. le Président. Et, là encore, on a analysé la problématique du navettage et du déplacement. M. le Président, d'une municipalité vers une municipalité extérieure, ce que cela signifie en termes de croissance, déplacements soit pour le travail, soit pour les études, soit pour les loisirs, soit pour les magasinages, M. le Président. Et on a cerné, dans cette étude, M. le Président, les déplacements de la population, les changements dans les tendances de déplacement, compte tenu du vieillissement de la population.

De plus en plus, les gens vont se déplacer pour du magasinage, pour des loisirs. Et, évidemment, il y aura toujours une poussée sur le transport en commun pour les études et pour le travail. Longueuil, par exemple, comptait 167 000 déplacements quotidiens dont 63 % étaient des déplacements des résidents de Longueuil et 27 % des résidents extérieurs. En 1993, M. le Président, là encore, c'était bien connu, la ville de Montréal était la destination de 1,8 million de déplacements dont 65 % des déplacements étaient internes et 35 % partaient de l'extérieur de Montréal. Ces chiffres, M. le Président, ont bien évolué évidemment, dans le sens que la situation s'est aggravée, mais le gouvernement, le gouvernement qui est au pouvoir depuis sept ans s'est croisé les bras, M. le Président, s'est traîné les pieds. Il n'a rien fait dans ce dossier.

Le projet de loi n° 24, M. le Président, est-ce qu'il va résoudre la problématique du transport en commun dans la grande région de Montréal, à Montréal, sur l'île de Montréal, à Laval, au nord de Montréal, M. le Président ou sur la Rive-Sud? La réponse est non. La preuve, c'est que ce projet de loi, M. le Président, le projet de loi n° 24, prêche par le vide, hein? C'est vraiment un projet de loi de structuration pure et simple, M. le Président. Il vient tout simplement harmoniser un découpage territorial avec les municipalités fusionnées de force. Encore, encore des structures et des structures, M. le Président. Mais, malheureusement, il ne répond pas aux besoins des citoyens dans le domaine du transport en commun.

● (21 h 40) ●

Je peux en parler, M. le Président, parce que mon comté est situé au croisement d'autoroutes et de routes très passantes. Et, évidemment, il y a le pont Champlain qui débouche dans le comté de La Pinière, et on est pris avec cette problématique au quotidien. La fluidité du transport, M. le Président, sur le boulevard Taschereau, qui est une artère extrêmement importante, M. le Président, une véritable autoroute intérieure, eh bien ce problème, il est quotidien, il est vécu par les

citoyens de La Pinière et par les citoyens de la Rive-Sud. Le gouvernement tarde à agir, et pourtant — et pourtant — au ministère des Transports... en Montérégie, dans le ministère, transports en région, ils sont au fait de cette problématique. M. le Président, et rien n'est fait par ce gouvernement pour soulager les difficultés que vivent les citoyens matin et soir. Et même là que, M. le Président, le point culminant, ce n'est plus seulement les heures de pointe, au moment où les gens vont travailler et ils reviennent du travail, c'est quasiment à la journée longue, M. le Président.

Un autre problème réel que nous avons dans le comté de La Pinière. À l'intersection de Panama et de Taschereau, M. le Président, il y a un problème, c'est une intersection dangereuse. Il y a eu mort d'homme, cinq ou six personnes qui y ont laissé la vie. M. le Président, seulement depuis 1994, c'est-à-dire depuis que ce gouvernement est au pouvoir, et il y a eu de nombreux blessés. J'ai été obligée, M. le Président, dans un cas particulier et pathétique, d'inviter le coroner en chef pour venir voir cette intersection. Il est venu, M. le Président, et il s'est mis devant l'intersection à regarder le trafic et il a eu le vertige, M. le Président, en plein jour, tellement la situation est préoccupante et problématique, M. le Président. Le gouvernement est au courant, je suis allée en commission parlementaire, j'ai interpellé le ministre des Transports de l'époque, qui est actuellement le leader du gouvernement et ministre responsable des Ressources naturelles. Il m'avait promis, M. le Président, qu'il allait faire de quoi, mais rien n'a été fait.

Investir dans le transport en commun, M. le Président, parce que c'est une solution payante. Transport moderne, transport efficace, M. le Président. On attend encore les ressources financières pour que ça débouche. Voilà, M. le Président, ce gouvernement qui parle, parle, jase, jase mais ne fait rien quand il vient le temps de régler les vrais problèmes. M. le Président, est-ce que le projet de loi n° 24 améliore le transport en commun pour les citoyens? Bien, la réponse est non. La réponse est non, parce qu'il y a une problématique très particulière sur la Rive-Sud, M. le Président, et j'aimerais vous en parler dans les quelques minutes qui me restent.

Cette problématique, c'est celle du transport adapté pour les personnes handicapées. C'est assez préoccupant, la situation sur la Rive-Sud, M. le Président, a atteint un niveau de crise. Tous les jours, les personnes handicapées physiques voient leurs rendez-vous de transport adapté annulés et sont ainsi privées de suivre leurs activités, M. le Président, leurs activités thérapeutiques, leurs activités de loisir, et ainsi de suite. Aller chez son médecin, aller à l'hôpital, M. le Président, devient une barrière supplémentaire pour ces personnes-là. Dans mon comté, il y a une femme handicapée qui attendait depuis huit mois pour sa physiothérapie — huit mois qu'elle attendait pour sa physiothérapie — et n'a pas pu l'avoir à cause des coupures de service dans le transport en commun, M. le Président. Parce qu'elle prend ses rendez-vous et elle s'attend à ce qu'on vienne la chercher; et on lui donne un rendez-vous, M. le Président, et on annule. Pourquoi? Parce qu'il y a pas de ressources. Même dans le cas où, des fois, on réussit à avoir du transport adapté pour aller

à l'hôpital, M. le Président, la personne est transportée à l'hôpital puis elle est abandonnée à l'hôpital et à l'établissement, il faut qu'elle s'organise pour retourner seule, M. le Président.

Cette situation-là n'est pas inusitée, parce que j'ai eu l'occasion moi-même, M. le Président, d'écrire au ministre des Transports là-dessus et j'ai été saisie par cette problématique à différentes reprises, M. le Président. L'Association des usagers des transports adaptés aux personnes handicapées de la Rive-Sud de Montréal m'a saisie par cette problématique, M. le Président, à quelques reprises. Elle m'a envoyé les copies conformes des lettres qui ont été envoyées notamment le 20 janvier 1999 à la ministre de la Santé et ministre responsable de la Montérégie et députée de Taillon.

Je me permets de vous citer un extrait. M. le Président, de la lettre, qui est signée par Mme Pierrette Laperle, de l'Association des usagers des transports adaptés aux personnes handicapées de la Rive-Sud, adressée à la ministre de la Santé et députée de Taillon: «Madame, nous vous faisons part le 11 novembre dernier d'un manque à gagner pour le transport adapté, un manque à gagner qui s'est révélé handicapant pour les usagers du transport adapté», M. le Président. Le 22 février, M. le Président, Mme Laperle, présidente de l'Association des usagers des transports adaptés aux personnes handicapées de la Rive-Sud de Montréal, écrit à nouveau, cette fois-ci au ministre des Transports, le 22 février 2000, et elle lance un cri d'alarme: «Comme la lettre adressée à M. Bernard Landry vous le témoigne, nous sommes une fois de plus restreints dans nos déplacements en pleine saison d'hiver.»

M. le Président, c'est là des exemples patents et pathétiques de voir que ce gouvernement est insensible, que ce gouvernement fait la sourde oreille, que ce gouvernement refuse d'entendre les citoyens et d'écouter leurs besoins. C'est pour ça, M. le Président, que le projet de loi n° 24, Loi sur les sociétés de transport en commun, c'est un projet de loi cosmétique qui ne répond pas aux besoins des citoyens. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Merci, Mme la députée de La Pinière. Nous poursuivons le débat sur l'adoption du principe du projet de loi...

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Ah! Vous avez une question en vertu de 213. Un instant. Est-ce que Mme la députée de La Pinière permet au député de Vachon de lui poser une question brève en vertu de l'article 213?

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Est-ce que vous acceptez ou vous n'acceptez pas?

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, il n'y a pas de consentement.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Certainement. Écoutez, on est dans un système d'alternance ici. Alors, nous poursuivons le débat sur le projet de loi n° 24 quant à son adoption du principe, Loi sur les sociétés de transport en commun. Je cède la parole à M. l'adjoint parlementaire au premier ministre et député de Vachon.

M. David Payne

M. Payne: Oui, très, très brièvement, M. le Président. Avant que la députée quitte la salle, peut-être qu'elle serait intéressée de savoir qu'il n'y avait aucun intervenant qui s'est présenté en commission parlementaire qui était contre le projet de loi n° 24, surtout, surtout l'Office des personnes handicapées du Québec. La députée de La Pinière a passé une dizaine de minutes de son discours parlant de tous ceux qui étaient contre, sauf qu'elle n'avait pas suggéré un seul intervenant qui puisse venir à Québec pour s'expliquer. Au contraire, nous avons invité tout le monde. Et l'OPHQ a chanté les louanges du gouvernement pour le projet de loi n° 24, indiquant que jamais un gouvernement auparavant avait le même courage que le nôtre pour légiférer dans la matière. Le ministre lui-même avait même fait part de ses intentions et des crédits pour le transport en commun pour les personnes handicapées.

La députée de La Pinière, venant du même coin que moi, est parfaitement au courant de la politique pour la Montérégie, et surtout pour les régions comme Saint-Hubert, Brossard, Saint-Lambert, Longueuil. Oui, il y avait beaucoup d'intervenants, il y avait beaucoup de demandes depuis plusieurs années, mais la députée n'a jamais fait aucune proposition au gouvernement. L'OPHQ, lui, a fait des propositions, elles étaient accueillies par le gouvernement. Nous avons entendu toutes les agences qui sont venues, qui se sont présentées devant le ministre, et ils ont tous dit que c'est un projet de loi qui se faisait attendre depuis longtemps. Ils ne sont pas venus... disons, la députée n'est pas venue pour poser des questions pour dire: Pourquoi vous êtes en faveur de ce projet de loi? Alors, tout ce que les membres de la commission parlementaire ont dit, de notre côté, est en parfaite contradiction, bien sûr, par rapport à ce qui est dit par la députée de La Pinière, mais, surtout, ceux qui sont venus, les groupes qui sont venus en commission parlementaire étaient contre l'attitude négative de l'opposition libérale. Il faut le signaler, ça prend pas un discours pour le faire, mais tout le monde était en faveur du projet de loi n° 24, qui sont venus. Et, je le répète. C'est de valeur que la députée n'est pas au courant.

Le Vice-Président (M. Bissonnet): Alors, merci, M. le député de Vachon, de votre intervention. Alors, nous poursuivons le débat sur l'adoption du principe du projet de loi n° 24, Loi sur les sociétés de transport en commun. Je cède la parole à M. le député d'Anjou pour son intervention.

M. Jean-Sébastien Lamoureux

M. Lamoureux: Merci beaucoup, M. le Président. Il me fait plaisir d'être ici ce soir en cette

Chambre, devant vous d'ailleurs, pour pouvoir parler du projet de loi n° 24, Loi sur les sociétés de transport en commun. M. le Président, spontanément — spontanément, M. le Président — j'aurais envie de dire au gouvernement: Bravo! Bravo pour ce projet de loi là! Voici ce que vous auriez dû faire pour régler les problèmes à Montréal plutôt que de faire les fusions forcées.

● (21 h 50) ●

Malheureusement, M. le Président, on est ici ce soir, vous le savez, je le sais, mes collègues députés de l'opposition le savent, les citoyens, les citoyennes surtout, surtout les citoyens et les citoyennes le savent, plutôt qu'y aller par des regroupements de services, le gouvernement du Parti québécois, le premier ministre du Québec, la ministre des Affaires municipales ont pris une décision, qui est la leur... Mon collègue député de Vachon, pour qui j'ai beaucoup de respect, le mentionnait: un gouvernement qui fait preuve de courage. Mais le gouvernement a pris cette décision-là qui est celle d'imposer des fusions municipales forcées plutôt, M. le Président... plutôt, M. le Président, que d'y aller par des regroupements de services.

Vous savez, M. le Président, je suis député du comté d'Anjou, municipalité qui est appelée à disparaître, à moins que les tribunaux en décident autrement, municipalité qui est vouée à disparaître parce que le gouvernement du Parti québécois aura pris tout seul, tout seul, M. le Président, cette décision, au mois de décembre dernier, d'imposer, d'imposer, par la force de son poids en cette Chambre, par le biais d'un bâillon, des fusions forcées, malgré le fait, M. le Président, que mes citoyens, les citoyens de mon comté et les citoyens de bon nombre d'autres comtés... Je vois le député de Viger, je vois d'autres députés en cette Chambre qui représentent des circonscriptions dont les citoyens et les citoyennes sont, je le rappelle... Et je sais que ça fait pas plaisir au premier ministre du Québec, mais c'est la réalité: sur leur chèque de paye, ceux qui ont eu une paye aujourd'hui — on est jeudi — M. le Président, bon nombre de nos citoyens et de concitoyennes ont eu une paye aujourd'hui, bien, s'ils regardent leur talon de chèque, M. le Président, ils sont les citoyens et les citoyennes les plus taxés en Amérique. Et ce que j'aimerais leur dire ici ce soir de mon siège à l'Assemblée nationale, c'est qu'ils sont peut-être les citoyens et les citoyennes les plus taxés, mais ils sont les citoyens et les citoyennes qui ont le plus de services, qui ont le plus de services, M. le Président. Mon collègue de Lafontaine me dit «moins de services».

Parce que, malheureusement, M. le Président, malheureusement, si on regarde l'ensemble de nos concitoyens et concitoyennes, le traitement qu'ils reçoivent au niveau fiscal versus les services qu'ils obtiennent, mon collègue député de LaFontaine, porte-parole en matière de transport au niveau métropolitain, a raison, ils peuvent pas dire — puis ils aimeraient bien ça, le dire — mais ils ne peuvent pas, malheureusement, affirmer qu'ils ont le plus de services, que ce soit en santé et en éducation.

D'ailleurs, M. le Président, je profiterai de l'occasion pour souligner le travail inlassable de mon collègue député de LaFontaine dans le dossier du transport en commun... du transport en commun, au

niveau de ce projet de loi là, mais au niveau du transport métropolitain. Son travail, M. le Président, on le sait, ceux qui lisent les journaux ont pu le réaliser, que ce soit en commission parlementaire ou dans d'autres forums, le travail du député de LaFontaine est pas facile, pour différentes circonstances. Et je vais vous dire une chose, M. le Président, encore hier, je rédigeais une chronique dans le journal local, dans le journal le *Flambeau de l'Est*, qui portait sur l'avenir de la prolongation du métro à Anjou, dossier, M. le Président, qui, j'en suis convaincu, vous intéressera, vous qui représentez une circonscription qui couvre une bonne partie de la ville de Saint-Léonard, qui, elle aussi, M. le Président, j'en suis convaincu, mérite une station de métro, parce que ça fait des années, que ce soient les gens de Saint-Léonard ou d'Anjou... paient, paient, M. le Président pour une station de métro. J'ai posé la question non seulement au député de LaFontaine, mais à différents intervenants. On nous assure que des études d'impact sont réalisées.

Et je dois vous dire une chose, M. le Président, je suis heureux de pouvoir compter sur mon collègue député de LaFontaine, député qui couvre une circonscription qui est voisine à la mienne et qui, j'en suis convaincu, M. le Président, va pouvoir défendre des dossiers qui sont excessivement importants, et le député de LaFontaine le fait chaque jour en cette Chambre et au niveau du caucus régional des députés de l'est de Montréal, au niveau des députés libéraux. Le député de LaFontaine porte avec beaucoup de fierté et beaucoup d'efficacité, M. le Président, les dossiers importants au niveau du transport régional, particulièrement dans l'est de Montréal, et ça, M. le Président, ça inclut la prolongation de la ligne bleue. M. le Président, la ligne bleue, dans l'est de Montréal, qui inclut non seulement les gens à Saint-Léonard, que vous représentez, M. le Président, depuis près de 20 ans avec... depuis 20 ans, M. le Président, avec beaucoup d'efficacité, les gens d'Anjou et évidemment, M. le Président, les gens du comté de LaFontaine et aussi, M. le Président, les gens du comté de Viger, mais également. M. le Président, ce qui est la preuve que ce n'est pas une question de discours partisan, les gens du comté de Pointe-aux-Trembles, de ma collègue qui est ministre, du comté de Pointe-aux-Trembles, ces gens-là qui, eux aussi, M. le Président, méritent depuis bon nombre d'années que le réseau de métro soit étiré, soit prolongé à ce niveau-là.

M. le Président, c'est un projet de loi qui est devant nous, je l'ai dit d'emblée, si on n'avait pas eu de fusions forcées, il y a de très, très, très, très, très bonnes chances que l'opposition aurait accueilli de façon intéressée un tel projet de loi. M. le Président, ça fait... ça fait longtemps... Puis je me souviens, moi, des citoyens et des citoyennes de mon comté me disaient: Bien, voyons, M. Lamoureux, au lieu d'imposer des fusions, est-ce que ce serait pas possible que les citoyens et les citoyennes d'Anjou, que la municipalité d'Anjou augmente sa contribution à la Communauté urbaine de Montréal? Est-ce que ce serait pas possible, M. le Président, que les redevances qui proviennent du parc industriel d'Anjou soient envoyées, dans une proportion, à la ville-centre, qui est la ville de Montréal, pour faire en sorte d'augmenter leurs moyens face aux besoins sans cesse grandissants?

Malheureusement, M. le Président — et puis ça, c'est la décision du premier ministre du Québec puis de la ministre des Affaires municipales — eux, ils ont décidé, ils ont décidé, M. le Président, sans l'autorisation de l'opposition officielle, sans l'autorisation, puis vous vous en souviendrez, M. le Président, de notre leader de l'opposition officielle qui brandissait les amendements puis qui disait: Ça a pas d'allure, M. le Président, de procéder de la sorte, bien, ils ont décidé de procéder sans l'accord des 48 députés — parce qu'on était 48 à l'époque, M. le Président — du Parti libéral du Québec. Ils ont décidé d'imposer, M. le Président, l'idée d'une île, une ville, idée, M. le Président, qui était prônée par le Parti québécois, par le premier ministre du Québec, par le vice-premier ministre, par la ministre des Affaires municipales et aussi, M. le Président, il ne faut pas l'oublier, par notre collègue député de Rivière-du-Loup, qui a été le premier, M. le Président, à s'afficher publiquement en faveur d'une île, une ville.

Le député de Rivière-du-Loup, chef de l'Action démocratique du Québec, a appuyé formellement, sans réserve, l'idée d'imposer une île, une ville, ce qui ne l'a pas empêché, M. le Président — et je le vois dans votre face — ce qui ne l'a pas empêché, M. le Président, de voter contre les fusions à Tremblant, puisque le président fondateur de son parti était à la tête du mouvement d'opposition des citoyens.

Bien, ça, c'est la position du député de Rivière-du-Loup, c'est la position du Parti québécois, ce qui, à tout le moins, M. le Président, nous donne un avantage très clair. Puis, moi, M. le Président, j'ai un profond respect de l'opinion des gens qui sont en face de moi, qui prônent des politiques gouvernementales qui sont, dans certains cas, j'ai pas peur de le dire... dans certains cas, les positions qui sont prônées par le gouvernement du Québec me conviennent. Dans d'autres cas, M. le Président, je m'inscris en faux, je pense que c'est mon rôle comme député, c'est normal. Certains de mes collègues ont d'ailleurs siégé dans l'opposition, ils l'ont fait, et je pense que c'est normal en cette démocratie.

Mais c'est normal de dire que, au niveau de la prochaine élection provinciale, au niveau de l'élection dans mon comté, bien, les enjeux seront à tout le moins clairs. Le Parti québécois, l'Action démocratique du Québec auront souhaité, auront souhaité, M. le Président, à l'encontre de la volonté des citoyens et des citoyennes du comté d'Anjou, d'imposer des fusions, alors que le Parti libéral du Québec sera le seul parti à l'Assemblée nationale du Québec qui se sera opposé formellement, M. le Président, formellement à ce projet de loi qui visait à imposer à nos citoyens et citoyennes un mode de vie qu'ils n'ont jamais souhaité, une organisation municipale qu'il n'ont jamais souhaitée, une organisation municipale, M. le Président, vous le savez, qui ne correspond pas à la vie qu'ils veulent avoir dans leur municipalité, qui va faire en sorte, M. le Président, de leur imposer une municipalité qui va fonctionner avec des règles qu'ils n'auront pas souhaitées. Et ça, M. le Président, ça laisse beaucoup... ça laisse beaucoup, beaucoup, beaucoup de chances au gouvernement de nous expliquer le rationnel. Le rationnel, M. le Président, derrière ces fusions forcées.

● (22 heures) ●

M. le Président, aujourd'hui, lors de la période des questions, mon collègue député de Marquette a posé une question excessivement simple à la ministre des Affaires municipales, et je suis convaincu, M. le Président, que, sur les députés au niveau ministériel, il y en a quelques-uns qui étaient mal à l'aise avec ça. La question, je vais la répéter, M. le Président, ainsi que la réponse. Mon collègue député de Marquette a ressorti un communiqué de presse de la ministre des Affaires municipales, communiqué de presse, M. le Président, qui disait — puis je résume en gros — qui nous disait qu'entre 86 et 96... 97 % des citoyens et des citoyennes de l'ensemble de l'île de Montréal allaient voir leur compte de taxes diminuer. Ça, M. le Président, c'était l'engagement, c'était l'engagement formel de la ministre des Affaires municipales. C'était l'engagement formel, M. le Président, du parti qui, lors de la dernière élection provinciale, nous disait: J'ai confiance. Eh bien, M. le Président, de son siège à l'Assemblée nationale, la ministre des Affaires municipales nous parle aujourd'hui d'une proportion légèrement supérieure à 50 %, légèrement supérieure à 50 %, M. le Président.

Bien, ça, je dois vous dire une chose, on regarde qu'un seul aspect. Parce que, si ce n'était, M. le Président, que le compte de taxes, ça serait une chose, mais on ne parle même pas, M. le Président, de la diminution potentielle de services. Il y a certains citoyens et citoyennes du comté d'Anjou, comme d'autres comtés, qui devront subir, pour s'assurer que la promesse de la ministre des... en fait, que la nouvelle promesse des affaires... de la ministre des Affaires municipales soit respectée... Et ça, M. le Président, je dois vous dire, c'est troublant. C'est troublant comme député. C'est troublant comme citoyen. Puis, comme je le dis, je le dis dans mon comté et j'en ai pas... j'ai pas de gêne à y avoir là-dedans, je comprends la situation des gens du comté d'Anjou parce que, moi-même, M. le Président, j'habite ce comté. J'ai moi-même fait l'acquisition d'une résidence, je paie des taxes, M. le Président, et, moi aussi, la vitesse à laquelle les... que ce soient les bancs de neige ou l'entretien des parcs s'effectuera, ça me touche directement, ça touche directement les gens de ma famille.

Eh bien, on a devant nous, M. le Président, un projet de loi qui est en ligne directe avec ce projet de loi des fusions forcées. Dès le début, M. le Président — dès le début, M. le Président, vous pouvez en témoigner, puisque vous avez assisté, M. le Président, à de nombreux débats en cette Chambre ou en commission parlementaire — nous avons offert différentes pistes de solution au gouvernement qui faisaient en sorte de respecter l'identité locale de chacune de ces communautés. Le gouvernement du Parti québécois, et c'est son choix, M. le Président... Je l'ai dit tout à l'heure, j'ai beaucoup de respect pour mes collègues d'en face, ils ont droit, c'est leur droit profond, leur droit le plus fondamental, M. le Président, ces gens en face de nous ont le droit, ont le droit, M. le Président, de prôner des fusions forcées, mais ça entraîne, M. le Président, une conséquence directe. C'est que l'ensemble de ces députés du côté ministériel, que ce soient les ministres ou les députés... Et j'ajouterai, M. le Président, aujourd'hui une catégorie, les candidats du Parti québécois dans les différentes circonscriptions qui sont

représentées aujourd'hui par des députés du Parti libéral du Québec. Dans le comté d'Anjou, ça sera d'assumer, M. le Président, d'assumer les décisions qui sont prises ici, en cette Chambre, décisions, M. le Président, que je donne le droit au gouvernement d'entériner pour une simple et bonne raison: ils sont plus que nous. Ils peuvent décider de ce qu'ils veulent, on n'y pourra rien.

Je l'ai dit l'autre soir, lors de mon petit discours sur le projet de loi n° 184, si brillamment présenté par mon collègue député d'Argenteuil, quant au droit de produire, je n'ai jamais gagné un vote en cette Chambre sans que le gouvernement soit d'accord avec moi, et c'est ce qui est arrivé dans les fusions forcées, mon collègue député de Viger, mon collègue député d'Argenteuil, moi-même, l'ensemble des députés libéraux de l'île de Montréal, de la région de Québec et de l'ensemble du Québec se sont opposés, se sont opposés à ces fusions forcées en disant: Si nous sommes les citoyens les plus taxés en Amérique du Nord, est-ce que ça serait pas normal, M. le Président, que nos concitoyens et nos concitoyennes aient un mot à dire? Et ça, M. le Président, je pense que c'est un principe qui est à la fois simple, clair, mais tout aussi fondamental. Eh bien, M. le Président, cette réalité-là fera en sorte, fera en sorte, M. le Président, que les décisions qui sont prises aujourd'hui et qui seront prises au cours des prochains jours... Parce que, M. le Président, vous n'êtes pas sans savoir que nous sommes devant un autre projet de loi, le projet de loi n° 29, qui vise à amender le projet de loi sur les fusions forcées.

Le projet de loi n° 29 — je vous le résume très, très, très succinctement — vise à transformer le plafond de hausse de taxes en plancher mobile, plancher mobile qui va monter tout aussi loin, tout aussi haut que la ministre des Affaires municipales le voudra bien. Eh bien, ça, M. le Président, c'est un autre projet de loi sur les affaires municipales qui nous prouve que ce gouvernement a décidé d'imposer sa vision des affaires municipales, qui nous prouve que nos collègues députés ministériels devront assumer, que ce soit dans la région de Québec, dans la région de Trois-Rivières, en Estrie et dans la région de Chicoutimi-Jonquière, devront assumer leurs gestes, ainsi que dans mon comté, devront assumer dans le comté d'Anjou le fait que ce sera le Parti québécois, le Parti québécois, M. le Président, qui aura imposé ces fusions-là, avec l'accord de l'Action démocratique du Québec.

Et ça, M. le Président, c'est fondamental, et c'est pour ça, ici, qu'aujourd'hui, au niveau du projet de loi n° 24, Loi sur les sociétés de transport en commun... Je vous l'ai dit tout à l'heure bien candidement, si ce projet de loi là avait été présenté à la place des fusions forcées, si on avait tenté de trouver une façon de préserver les identités locales, si on avait tenté, M. le Président — je vais vous donner des exemples bien précis — de préserver que, dans mon comté, dans le comté d'Anjou... que l'on s'assure que mes concitoyens et mes concitoyennes puissent continuer d'avoir une gestion qui leur est propre de leurs taxes municipales, que les citoyens et citoyennes puissent continuer de vouloir décider de se donner un autobus pour que nos personnes âgées dans les différentes résidences puissent se déplacer au niveau de leurs activités. Si on avait décidé, M. le Président, qu'au niveau de la ville d'Anjou on

voulait continuer de faire en sorte qu'au niveau de la présentation... que ce soient des films dans les parcs ou de différentes activités que mes concitoyens et concitoyennes ont décidé de se donner, ont décidé de se donner, M. le Président, tout en contribuant au transport en commun, au transport en commun, sans jamais avoir sur notre territoire une seule station de métro, sans jamais, M. le Président, puis j'ai des appels régulièrement à mon bureau de comté, sans jamais avoir, sur mon territoire, un service digne de ce nom au niveau de la répartition des autobus... Si on faisait en sorte, M. le Président, que, malgré la grosse facture, malgré le chèque que la municipalité envoie suite à la perception de nos taxes municipales, envoie à la ville-centre de Montréal pour s'assurer qu'on ait des services en commun... si on avait des services, M. le Président, on n'en serait pas ici aujourd'hui. Bien, non, M. le Président! Non, M. le Président.

On est face à une situation où on a le gouvernement du Québec, où on a un gouvernement du Parti québécois qui a pris une décision et qui est la sienne, et il devra vivre avec les conséquences de cette décision-là. Le gouvernement du Parti québécois, M. le Président, devra assumer les conséquences suivantes. Nous étions dans une situation qui était propre à celle des citoyens et citoyennes d'Anjou. Nous étions, malgré la situation au niveau municipal, les citoyens et citoyennes les plus taxés en Amérique du Nord. Le gouvernement du Parti québécois a décidé que c'était pas assez, a décidé d'imposer, malgré l'opinion de ces citoyens et de ces citoyennes-là, d'imposer, M. le Président, de force, les fusions forcées, malgré l'opposition des citoyens, malgré l'opposition des élus municipaux, malgré l'opposition des députés du Parti libéral du Québec à l'Assemblée nationale. Eh bien, ces gens-là, M. le Président, devront assumer leurs décisions. Ce sera le cas dans l'ensemble du Québec et ce sera le cas dans le comté d'Anjou.

● (22 h 10) ●

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, M. le député d'Anjou. Le prochain intervenant... Alors, M. le député de Viger. Très bien, M. le député, je vous cède la parole.

M. Maciocia: Merci, M. le Président. Vous savez qu'on parle du projet de loi n° 24 ce soir, et je pense, M. le Président, que ce serait très important, étant donné que c'est un projet de loi que le gouvernement veut avoir absolument et le plus tôt possible, qu'on vérifie un peu le quorum, si réellement on peut procéder dans cette enceinte, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, nous n'avons pas le quorum. Alors, que l'on appelle les députés.

● (22 h 11 — 22 h 12) ●

Le Vice-Président (M. Brouillet): Nous allons poursuivre nos travaux, et je donnerai la parole à M. le député de Viger.

M. Cosmo Maciocia

M. Maciocia: Merci, M. le Président. Je me sens un peu plus à l'aise, là, de parler dans une Chambre où il y a au moins un certain nombre de députés, parce que c'est très important quand même de parler de ce

projet de loi là, mais de parler en face des personnes qui sont responsables de l'adoption de ce projet de loi là.

M. le Président, le projet de loi n° 24... J'écoutais le ministre des Transports tantôt, quand il a fait son intervention pour la présentation du projet de loi n° 24, et il disait quoi? A un certain moment, ça m'a impressionné, parce qu'il a dit quoi? Il a dit: Il faut l'adopter absolument le plus tôt possible, ce projet de loi là, parce que tout le monde est d'accord avec ce projet de loi. Il nous a dit: Il faut... puis il a répété, je pense, à quatre, cinq reprises des personnes qui disaient qu'il fallait l'adopter le plus tôt possible, autrement, ce serait la catastrophe.

M. le Président, ce projet de loi là a été déposé le 15 mai. A moins que je me trompe. M. le Président, puis je vois sur la table... ici, aujourd'hui, on est le 14 juin. Ça fait exactement 30 jours que le projet de loi a été déposé en Chambre. On l'appelle après 30 jours. Vous savez très bien, M. le Président, qu'on va siéger probablement maximum, maximum jusqu'à la semaine prochaine, vendredi prochain, probablement même avant, on va ajourner, et le ministre, il nous a mis quasiment les épaules au mur puis dit: Il faut l'adopter parce que tout le monde est d'accord avec ça, puis, si on ne passe pas ça, c'est quasiment la catastrophe, comme je disais tantôt. Bien, je pense que, le ministre, il devrait faire son devoir. Il devrait plutôt s'asseoir, regarder, faire mea culpa, si c'est la réalité, et de dire pourquoi je l'ai pas appelé le 15 ou le 16 du mois de mai, et à en discuter vraiment de ce projet de loi là.

M. le Président, je peux pas absolument croire le ministre. Et deuxièmement, c'est... la raison pour laquelle je peux pas croire le ministre, c'est parce que je suis profondément convaincu que pas tout le monde est d'accord avec ce projet de loi là.

M. le Président, tous les problèmes du transport en commun à Montréal... Puis je pense que les députés qu'on a en face de nous, spécialement le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques, il est très certainement au fait qu'on a des problèmes énormes avec le transport en commun à Montréal. L'exemple, M. le Président: depuis... en 1988, il y avait 459 millions de passagers dans le transport en commun à Montréal; en 2000, on est tombé à 416. Il y a 43 millions de passagers de moins en transport en commun entre 1988 et 2000, dans l'espace de 12 ans.

Et, par conséquence, M. le Président, les automobiles, les autos, elles ont augmenté d'une façon épouvantable. Il faut se poser la question, M. le Président, pourquoi. Pourquoi cette situation? Pourquoi on est arrivé qu'en 2000 — puis pourtant avec la croissance de la population, et tout ça, spécialement sur l'île de Montréal — au lieu d'augmenter... au lieu d'aller au-delà de 449 millions de passagers, on a diminué à 416? Ça veut dire quoi, M. le Président? Ça veut dire que le gouvernement, il n'a pas pris les moyens, il n'a pas mis les ressources nécessaires pour que cette situation, ça se corrige.

Et c'est tellement clair, M. le Président, que ce gouvernement-là, le transport en commun, je dirais, il l'a quasiment abandonné, M. le Président, tellement abandonné. M. le Président... Vous savez sans doute, M. le Président — c'est vrai que vous êtes de la région de Québec — mais, à Montréal, le métro, à Montréal, a

commencé en 1967, à moins que je me trompe, avec l'Expo de Montréal. À ce moment-là, M. le Président, et quelques années après, on a toujours promis, et le député d'Anjou, il l'a dit tantôt dans son intervention, on a toujours promis d'avoir des stations de métro dans l'est de Montréal, dans le nord-est de Montréal, M. le Président.

M. le Président, mon comté, il y a une partie de Saint-Léonard puis il y a une partie de Montréal, une partie de Rosemont. Sur la rue Jean-Talon, M. le Président, ça fait 30 ans qu'on attend des stations de métro. Ça fait 30 ans qu'on attend que le métro vienne sur la rue Jean-Talon. M. le Président, il y avait même... À un certain moment, on avait même envisagé de réserver les terrains au coin de Jean-Talon—Viau, au coin de Jean-Talon—Lacordaire, au coin de Jean-Talon et Langelier, jusqu'aux Galeries d'Anjou. M. le Président, on l'attend encore. On l'attend encore.

Et c'est pas seulement Saint-Léonard, M. le Président. La situation de Montréal-Nord, c'est la même chose. Montréal-Nord est dans la même situation que Montréal, il y en a pas de métro. Ville d'Anjou, il y en a pas de métro. Pointe-aux-Trembles, il y en a pas de métro. Rivière-des-Prairies, il y en a pas de métro. Et pourtant, M. le Président, la promesse était là de la part de ce gouvernement-là.

M. le Président, cette population de Saint-Léonard, de Montréal-Nord, d'Anjou, de Pointe-aux-Trembles, de Rivière-des-Prairies, ça fait des années, des années et des années qu'ils paient pour le métro, mais on l'a jamais eu. On l'attend. Ils l'ont même mis encore tout dernièrement dans des projets prévisibles. Probablement, un jour, la ligne 5, que c'est la ligne qui va jusqu'aux Galeries d'Anjou, il va voir le jour.

M. le Président, avec ce gouvernement-là, c'est toujours la même histoire. Et c'est tellement la même histoire, M. le Président, que les gens... Et, pour vous dire de quelle manière ce gouvernement traite le transport en commun, M. le Président, c'est que, même le transport adapté, le transport pour les handicapés physiques, M. le Président, a été complètement, complètement abandonné, a été complètement oublié par ce gouvernement.

Et, M. le Président, ce n'est pas seulement moi qui le dis. Moi, je le dis tous les jours quasiment parce que j'ai, moi aussi, chez nous, une personne handicapée. Et, M. le Président, c'est toujours un problème. Chaque fois qu'il faut y aller à quelque part, qu'il faut aller chez le médecin, qu'il faut aller dans les endroits où cette personne-là est obligée d'y aller, M. le Président, on a toujours des problèmes d'avoir du transport adapté.

Qu'est-ce qu'il arrive, M. le Président? Que, des fois, moi-même, je suis obligé d'essayer d'amener cette personne-là tranquillement, probablement avec des sacrifices pour cette personne-là, d'essayer de l'amener dans mon auto pour l'amener chez le médecin. C'est épouvantable, M. le Président. Et ce que je dis, moi, personnellement: Il y en a des milliers et des milliers, de personnes qui vivent ça à la journée longue sur l'île de Montréal.

M. le Président, quand vous faites un appel pour avoir un transport adapté pour la personne handicapée qui vit chez vous ou qui est, disons, un de vos amis, ou qui est un de vos parents, vous appelez, il y a deux

choses qui arrivent: ou la ligne est occupée ou, après qu'ils ont pris la réponse, qu'ils ont répondu au téléphone, ils vous disent: Il faut attendre deux heures, il faut attendre trois heures. Puis, des fois, vous savez qu'est-ce qui arrive aussi? C'est que ces gens-là, on les oublie complètement, puis probablement ils attendent toute la journée, puis ils n'ont pas de transport adapté, puis ils sont obligés de rester à la maison.

Et, M. le Président, je répète: Ce n'est pas seulement moi qui dis ça. J'ai une lettre ici adressée au ministre des Transports, et la lettre est écrite par Caroline Roussy, coordonnatrice du Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM et de la Table de concertation sur le transport. Elle dit quoi, cette lettre, M. le Président? Est adressée à Guy Chevrette, ministre des Transports du Québec: «M. le ministre, nous avons rencontré, le 9 février dernier, des représentants de votre ministère dans le but de trouver des solutions à court terme pour la levée des compressions, des compressions de services en vigueur au transport adapté de la STCUM depuis octobre 2000. À cette rencontre, les représentants de la STCUM ont mentionné qu'il faudrait au moins 1,8 million afin de revenir au niveau de services de septembre dernier — seulement pour revenir aux services de septembre dernier. De plus, les représentants de votre ministère ont mentionné que nos demandes concernant la levée des compressions de services au transport adapté de la STCUM seront présentées à votre attention dans le mois précédant cette rencontre. Nous sommes déjà le 22 mars et nous n'avons pas eu d'écho de votre part.» Ça, c'était, M. le Président, le 22 mars dernier.

● (22 h 20) ●

«Avant même ces compressions, le service du transport adapté arrivait à peine à répondre aux besoins de déplacement des usagers. La situation actuelle est totalement catastrophique, puisque les personnes débutant un emploi ou commençant des études n'ont plus l'assurance d'avoir du transport pour s'y rendre. De plus, elles ont des grandes difficultés à avoir du transport pour aller à un rendez-vous médical ou pour aller faire les courses de la semaine telles l'épicerie, la pharmacie, etc. Tout comme les autres citoyens, les personnes handicapées veulent sortir afin de se distraire et de socialiser. Il semble que ce soit un luxe quand les personnes ont une déficience. De plus, le transport adapté admet 4 000 usagers par année. Parmi les mesures de compression, le transport adapté a décidé de mettre sur les listes d'attente pour une période indéfinie les nouveaux usagers du transport adapté. Cela signifie qu'ils n'auront pas droit au service.» C'est ça qu'écrivait, M. le Président, Caroline Roussy, coordonnatrice du Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM et de la Table de concertation sur le transport.

M. le Président, dans le journal *La Presse*, on titrait quoi? *Le transport adapté dans un trou noir*. On dit quoi? Et je cite *La Presse*, M. le Président: «Après le circuit régulier des autobus de la STCUM, voici que les réductions de services frappent le transport adapté. Demandes refusées, réseau téléphonique engorgé, le budget ne suffit plus. Pour limiter les dégâts, la STCUM a décidé de créer des listes d'attente pour toutes les nouvelles demandes individuelles et elle suspend, jusqu'à nouvel ordre, les réservations de groupe.»

M. le Président, c'est ça que je disais, c'est ça que vivent les personnes, c'est ça que vivent des centaines de personnes sur l'île de Montréal, des milliers de personnes. Imaginez-vous que la STCUM est obligée, M. le Président, est obligée de créer des listes d'attente pour toute nouvelle demande individuelle, et elle suspend jusqu'à nouvel ordre les réservations de groupe. C'est très grave, M. le Président. C'est épouvantable. Ces gens-là sont des gens les plus pénalisés, ce sont les gens qui ont le plus besoin de notre compassion, qui ont plus besoin... le plus besoin de nos services, puis pourtant ces gens-là, on s'en fiche, M. le Président. C'est ça, le comportement... c'est ça, le comportement de ce gouvernement.

Et on continue, M. le Président, toujours dans *La Presse*, il dit: «Mais malgré les fonds de 800 000 \$ injectés cet automne, la STCUM n'arrive pas à boucler son année. Elle doit sabrer les services.» Voilà, M. le Président, elle doit sabrer les services. «On a su en septembre qu'il nous manquerait 691 000 \$. Les municipalités ont donné 375 000 \$. Il nous manque toujours 315 000 \$.»

M. le Président, ce gouvernement qui se dit, entre guillemets, social-démocrate... Je pense que la social-démocratie est passée loin de ce parti-là. Quand un parti qui se réclame social-démocrate n'envisage même pas, ne donne même pas la possibilité à des gens les plus démunis de la société d'avoir droit à un service essentiel, à un service avec lequel ils sont obligés de se déplacer, et en n'ayant pas ce service-là, M. le Président, moi, je pense et je dis: Ce parti-là est très loin, très, très loin de la social-démocratie. M. le Président, et je continue encore: «Si ça continue comme ça, on ne pourra pas faire face à l'achalandage l'année prochaine non plus», a indiqué hier Odile Paradis, porte-parole de la STCUM, qui a précisé que 4 000 déplacements en taxi ne pourront être assurés d'ici la fin de l'année.» M. le Président, c'est ça, la situation que vivent les personnes handicapées sur l'île de Montréal.

Mais, comme je disais tantôt, M. le Président, ce gouvernement, il ne fait absolument rien, absolument rien, M. le Président. Avec tout ce qu'on a actuellement sur la table, avec la déficience de la part de ce gouvernement d'injecter des fonds dans le transport en commun, tantôt on va avoir... on aura droit à quoi, M. le Président? On aura droit à deux choses: une augmentation des tarifs et une diminution de services. C'est ça, la réalité. C'est ça, la réalité, M. le Président. tantôt. Parce que le gouvernement, en n'injectant pas les fonds nécessaires dans le transport en commun à Montréal, sur l'île de Montréal, bien, la STCUM est obligée de faire quoi? Est obligée de faire deux choses: augmenter les tarifs puis, en conséquence, aussi diminuer les services. Parce qu'il faut qu'elle coupe. Parce que, si elle n'a pas l'argent nécessaire pour fonctionner, elle est obligée de faire ça.

Et qui va payer, encore, M. le Président? C'est toujours le même, c'est toujours le citoyen, le citoyen le plus taxé en Amérique du Nord. C'est ça, la réalité. Puis après, on parle de social-démocratie, M. le Président. Ça, c'est les gens qui en ont plus besoin, c'est les gens qui gagnent 20 000 \$ par année, c'est des gens qui gagnent 25 000 \$ par année. C'est pas des gens qui gagnent 100 000 ou 150 000 ou 200 000. Parce que ces

gens-là, ils vont se promener en auto, ils ont la possibilité d'appeler un taxi puis s'en aller, de payer 20 \$ ou 25 ou 30 \$ pour un taxi. C'est pas ces gens-là qui sont pénalisés. Ce sont les gens de 20 000, 25 000, 30 000 par année, ce sont les personnes monoparentales, M. le Président, qui vivent avec l'assistance sociale, c'est les gens qui vivent avec un salaire minimum qui ont besoin de ça.

Et ce gouvernement, ce Parti québécois, il s'appelle un parti social-démocrate? Non, M. le Président, c'est pas vrai. C'est vraiment loin de la social-démocratie parce que, en agissant de la manière qu'il agit avec le transport en commun à Montréal, il pénalise justement les gens qui en ont besoin, les gens les plus vulnérables, comme je le disais, les gens qui sont handicapés et les gens qui ont un salaire minimum, les gens qui gagnent 20, 25 et 30 000 \$. Merci, M. le Président.

● (22 h 30) ●

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, je vous remercie, M. le député de Viger. Alors, y a-t-il d'autres intervenants? M. le député d'Argenteuil? Alors, M. le député d'Argenteuil, je vous cède la parole.

M. David Whissell

M. Whissell: Merci, M. le Président. Alors, nous sommes à discuter du projet de loi n° 24, M. le Président, qui est un projet de loi qui est censé venir améliorer les transports en commun au Québec, alors loi qui s'intitule Loi sur les sociétés de transport en commun. Vous savez, M. le Président, ce qu'il y a de surprenant avec ce gouvernement, c'est la cohérence, la cohérence à l'égard de faire des projets de loi qui découlent souvent de mauvaises réformes, des projets de loi qui viennent de l'improvisation, des projets de loi qui, en réalité, ne viennent en rien améliorer le sort des Québécois et des Québécoises sur notre territoire.

Alors, écoutez, lorsque j'ai pris connaissance, au tout début, de ce projet de loi sur les sociétés de transport en commun, je m'attendais à y trouver une réforme, je m'attendais à y trouver une révision en profondeur de nos systèmes de transport en commun, je m'attendais également, M. le Président, à trouver une nouvelle façon de faire, une nouvelle façon de dire aux Québécois: On peut mettre en place, on peut améliorer nos systèmes de transport en commun afin de réduire les coûts de transport, afin de réduire la pollution, afin de réduire le smog. Aujourd'hui, il y avait des alertes de smog à Montréal, dans des grandes villes, à New York, à Los Angeles, Toronto. Alors, M. le Président, ce projet de loi, c'est quand même surprenant, parce que 234 articles... Et j'ai fait la lecture et, honnêtement, j'ai fait une lecture rapide. Parce que, lorsqu'on commence à lire, on se rend compte qu'on vient brasser des structures existantes, on vient en rien améliorer le transport en commun au Québec.

Moi, M. le Président, je suis arrivé en politique active en 1998 dans une élection partielle, on a vécu une élection générale en 1998, et pourtant j'ai vu des gens du Parti québécois avec un thème qui était tellement à la mode, qui nous disait: J'ai confiance, et qui nous parlaient de transport en commun, qui nous parlaient d'environnement, qui nous disaient qu'il était possible de

prolonger les lignes de métro, qu'il était possible de faire du covoiturage, qu'il était possible de prolonger les trains de banlieue, et ça, M. le Président, c'était en 1998. Et là nous sommes en 2001 et, pour ma part, pour ma région, pour les Laurentides, quand on fait le constat de ce que le Parti québécois a fait vraiment en transport en commun, on est face à un vide total.

Vous savez, M. le Président, il y a des orientations qu'un gouvernement se doit de donner. Nous avons actuellement un ministre des Transports... Sans m'en prendre à l'individu, je pense que le ministre actuel n'a aucune vision au niveau de ce que devrait être un plan de transport pour le Québec. Et un plan de transport, M. le Québec... M. le Président, c'est pas seulement de construire des autoroutes, c'est pas seulement de refaire des ponts, c'est pas seulement de parler ou de tenter de parler de transport aérien régional, mais ça passe nécessairement par le transport en commun parce que n'importe quelle société, M. le Président, qui veut se développer, qui veut donner une qualité de vie aux citoyens, aux citadins des grandes villes, se doit de mettre en place une vraie politique de transport en commun.

Et, M. le Président, moi, je me souviens et c'était quasiment ironique d'entendre le gouvernement du Parti québécois en pleine campagne électorale nous dire: Nous promettons de prolonger le métro vers l'île de Laval. Et, la journée, M. le Président, que j'écoutais les nouvelles le soir après avoir fait campagne électorale toute la journée dans le comté d'Argenteuil — et j'écoutais les ministres de l'époque, le premier ministre de l'époque nous dire qu'on prolongerait ce métro — je me suis dit: Est-ce vraiment le Parti québécois qui va donner une orientation de développement durable du transport en commun au Québec, alors qu'on sait pertinemment que, depuis 1994, depuis leur arrivée comme gouvernement, ils n'ont absolument rien fait, ils n'ont absolument rien amélioré le transport en commun au Québec, principalement, je vous dirais, dans les grandes villes de Montréal, Québec, mais également dans d'autres villes importantes du Québec, Sherbrooke, Trois-Rivières, Lévis, la Rive-Sud de Montréal et la Rive-Nord de Montréal?

Je me souviens d'une journée où on avait la présidente du développement de transport en commun de la région de Montréal qui nous présentait ici, à l'Assemblée nationale, le développement du réseau ferroviaire dans la région de Montréal, et je lui ai posé la question: Est-ce que vous entendez prolonger le train de banlieue jusqu'à Saint-Jérôme? Et, à ma grande stupéfaction, M. le Président, il y avait rien de prévu dans le plan triennal de la Société, il y avait rien de prévu pour les gens des Laurentides, alors qu'on sait pertinemment que, dans les Laurentides, l'autoroute 13 est hypercongestionnée et qu'il y a tellement de voitures qui passent dessus que présentement il y a des travaux excessivement majeurs de réfection, on est obligé de refaire la fondation de la route, alors qu'on sait pertinemment que l'autoroute 15 est hyperutilisée, que le matin les autos refoulent pas de Montréal à Laval, mais les autos refoulent de Montréal à Saint-Janvier, dans la ville de Mirabel, et ça, M. le Président, pour une société, c'est la paralysie, parce qu'il y a un coût pour la société qui est énorme — il est difficile de quantifier ce

coût — d'avoir un manque de vision de transport, d'avoir un manque de planification de transport.

Mais mettez-vous une minute dans la position du conducteur qui doit quitter une heure plus rapidement son domicile pour arriver à son lieu de travail et qui doit quitter une heure plus tard son milieu de travail pour arriver à son domicile, faute d'avoir peur d'être pris dans une congestion routière. M. le Président, il y a des incidences énormes au niveau du nombre d'emplois que les Québécois et les Québécoises peuvent travailler, que ces citoyens peuvent investir, peuvent faire de la recherche et développement, peuvent faire des recherches de marchés à l'étranger. Alors, ce sont des heures que les Québécois et les Québécoises ne peuvent investir au niveau du travail.

● (22 h 40) ●

M. le Président, la congestion routière amène également un effet pervers au niveau du transport de biens et services. On a entendu notre grand ministre des Transports, l'actuel député de Joliette, grand dans sa splendeur mais très petit dans ses idées, M. le Président, parce que, depuis 1994, est-ce que nous avons connu vraiment un plan de transport des biens et marchandises pour le Québec? Imaginez-vous un camion qui doit partir d'ici, de Québec, et qui doit livrer de la marchandise à Ottawa, ou même à Montréal, ou même à Toronto, et qui doit traverser les grands centres urbains. Quel est le coût économique pour les industries du Québec pour être pris dans la congestion? M. le Président, il y a des gens qui avancent des chiffres de l'ordre de 500 millions, il y a des gens qui avancent des chiffres encore plus grands, mais ce qui est indéniable, M. le Président, c'est qu'il y a un coût collectif énorme à ne pas avoir une vision à moyen et à long terme du développement autoroutier et du réseau de transport en commun au Québec. Et, vous savez, le transport en commun permet justement de venir soulager les pressions, les noeuds qui sont appliqués sur notre réseau routier dans les régions métropolitaines, principalement Montréal et Québec.

Mais, M. le Président, pour ma part, je tiens peut-être à demeurer plus dans la région de Montréal parce que ma région, les Laurentides, est intimement interreliée avec Montréal et nos réseaux routiers s'entremêlent. Et, lorsqu'on parle des autoroutes 640, des autoroutes 440, de l'autoroute 13, de l'autoroute 15, ce sont des autoroutes que les gens de mon comté qui travaillent à Laval, qui travaillent à Montréal, que ces gens doivent emprunter, ces corridors autoroutiers, quotidiennement, et que, faute d'avoir un vrai plan de transport en commun pour justement soulager, alléger le réseau, eh bien ces gens subissent les contrecoups du Parti québécois.

M. le Président, ce projet de loi me fait tellement penser à d'autres projets de loi que nous vivons actuellement au sein du gouvernement du Parti québécois: des grands documents, beaucoup d'articles. Mais, dans le fond, que nous apportent ces amendements législatifs? Qu'est-ce que le gouvernement du Parti québécois, par notre travail ici, à l'Assemblée nationale, qu'est-ce que le Parti québécois tente vraiment d'apporter comme amélioration à la vie des Québécois et des Québécoises?

M. le Président, mon collègue le député de Viger faisait état un peu plus tôt que le gouvernement

du Parti québécois avait en main cette loi depuis le 15 de mai de cette année, qu'on avait déposé cette loi ici, à l'Assemblée nationale, le 15 de mai et qu'aujourd'hui, le 15 juin, on appelait, on appelait pour une première fois le projet de loi. J'ignore si c'est une question énergétique, qu'on venait de faire la lumière peut-être suite aux judicieuses questions de mon collègue de Kamouraska-Témiscouata, mais un mois pour appeler un projet de loi, c'est excessivement long.

Et je pourrais vous donner un autre exemple qui est encore plus aberrant dans le dossier où je représente mon parti, au niveau agricole, de l'alimentation et des pêcheries, le droit de produire. On a la loi n° 184 qui est présentement sur la table, qui est censée venir régler tout le problème de cohabitation entre le monde rural et le monde urbain. La loi n° 184. M. le Président, est censée venir également soulager les pressions qui sont mises sur l'environnement. Le projet de loi n° 184 est également censé venir donner un environnement souhaitable aux citadins, aux résidents de notre milieu rural. Et pourtant, M. le Président, pour faire l'analogie, la loi n° 184 a été présentée, a été déposée en décembre 2000, nous avons entendu plusieurs groupes pendant trois jours, à la demande de l'opposition officielle, en février 2001, que ces groupes sont venus dire que la loi n° 184 du gouvernement du Parti québécois ne réglait en rien les lacunes, les aberrations que le gouvernement du Parti québécois avait créées par sa loi n° 23, et, M. le Président, nous étions en février 2001. Cette semaine, lundi soir, on nous déposait les amendements à ce projet de loi. On nous déposait des amendements parce que tout le monde avait dit que le projet de loi était pas bon. On nous présentait des amendements parce que le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation avait dit que son projet de loi était pas bon.

Et, M. le Président, l'analogie avec le projet de loi n° 24, c'est qu'on improvise, c'est qu'on attend à la dernière minute, et c'est, M. le Président, qu'on veut pas entendre les citoyens. J'ignore si, dans le projet de loi n° 24, on a entendu des groupes, mais je suis convaincu qu'il y a des groupes de citoyens qui auraient bien voulu venir nous exposer leur vision de ce que le transport en commun devrait être actuellement au Québec. Ces groupes, M. le Président, auraient pu venir nous éclairer. Ces groupes, M. le Président, auraient pu nous dire que cette loi n'est causée, en réalité, que par une réforme manquée du gouvernement du Parti québécois, une réforme, au niveau des fusions forcées, qu'on impose et qu'on tente d'imposer aux citoyennes et aux citoyens du Québec.

Parce que, M. le Président, il faut pas se le cacher, là, quand je prends l'article 1 et je regarde les sociétés de transport qui seront créées — et, lorsqu'on dit «créées», il faut faire attention, parce qu'on vient remplacer d'autres choses qui existaient déjà avant — les sociétés de transport qui sont créées au sens de la loi, Montréal, Québec, l'Outaouais, Longueuil, Lévis, Laval, Les Forges pour la région de Trois-Rivières, Saguenay et Sherbrooke, alors, M. le Président, c'est la preuve que ce projet de loi n'est sur la table parce que le gouvernement du Parti québécois a décidé de faire des fusions forcées.

M. le Président, il faut le rappeler, les fusions forcées... Pourquoi on utilise tout le temps le mot

«forcées», l'opposition officielle? C'est parce que le Parti québécois a oublié une chose, qu'on est ici, à l'Assemblée nationale, pour défendre l'intérêt commun, qu'on est ici pour défendre l'intérêt de tous les citoyens, de tous les citoyens du Québec, M. le Président, et, par sa vision, le Parti québécois a décidé de museler. Et, une expression qu'on commence à bien connaître dans l'opposition, on a décidé de bâillonner, on a décidé de bâillonner les citoyens du Québec dans le projet des fusions forcées. Et, M. le Président, la session passée, on a également bâillonné les producteurs agricoles en imposant un projet de loi, et, au rythme où vont les choses avec le projet de loi n° 184, qui est censé venir régler toute la question du droit de produire dans le milieu agricole, on se dirige tout droit encore vers un autre bâillon envers le monde agricole.

M. le Président, je terminerai sur ces propos, que le projet de loi de... projet de loi n° 24, Loi sur les sociétés de transport en commun, n'a absolument rien d'innovateur, n'amène absolument rien de nouveau, ne planifie en rien le réseau de transport en commun, ne dicte même pas, M. le Président, les orientations sur trois ans, sur cinq ans de ce que le Québec, de ce que la région de Montréal, de ce que la région de Québec, de Trois-Rivières, Sherbrooke, du Saguenay... De quel type de transport en commun devons-nous doter, dans ces régions, les citoyens? Alors, M. le Président, nous, ce projet de loi vient justement renforcer la thèse, vient justement confirmer ce qu'on dit tout haut et tout fort, que le gouvernement du Parti québécois est un gouvernement qui est fatigué et qui est un gouvernement dont les ministres sont passés dus.

Je regarde en face de moi, M. le Président, et je vois pas de relève. Je vois des gens qui sont fatigués, des gens qui ont épuisé leurs idées, et, M. le Président, je regarde certains qui ont participé au projet de loi, à l'époque, la loi n° 23, des gens qui avaient dit que cette loi... le ministre Julien, à l'époque, qui nous disait tout haut, tout fort, à l'Assemblée, que la loi n° 23 réglerait une fois pour toutes la question du droit de produire, et qu'on était en 1996 quand on disait ces propos, et qu'on est en 2001. On est en 2001, M. le Président, et les problèmes sont encore là.

M. le Président, je vous laisse sur ce en vous disant que le projet de loi n° 24 est au reflet du Parti québécois, est un projet de loi qui est vide de sens, qui est non nécessaire et qui vient en rien améliorer le sort des Québécois et des Québécoises. Alors, merci, M. le Président.

• (22 h 50) •

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, M. le député d'Argenteuil. Toujours sur le même sujet, M. le député de Kamouraska-Témiscouata.

M. Claude Béchard

M. Béchard: Oui. Merci beaucoup, M. le Président. M. le Président, à mon tour d'intervenir sur ce projet de loi, le projet de loi n° 24, et d'intervenir... Et je vois déjà dans le visage de mes collègues d'en face l'enthousiasme avec lequel ils ont hâte d'entendre une autre intervention sur ce projet de loi.

Des voix: ...

M. Béchard: Ah, ah, on les entend. Ils dissimulent mal tout le plaisir qu'ils prennent à nous écouter et à voir sous différents angles ce que représentent les projets de loi qui sont présentés devant eux. Ils doivent se dire: Mon Dieu! si ces gens-là pouvaient venir à nos caucus, s'ils pouvaient venir nous expliquer, à nos caucus, de façon claire, ce qu'il y a dans ces projets de loi là! Et je tiens tout de suite à rassurer le whip du gouvernement, je n'ai pas l'intention de lui parler de ses goûts alimentaires, ce soir. Je sais qu'hier on a parlé de la soupe qu'il aimait; on n'en parlera pas ce soir, on va y aller sur un autre sujet.

Et je tiens à vous dire, M. le Président, que j'étais un peu surpris tantôt d'entendre le député de Joliette, en ouverture des travaux, qui mentionnait que... — il a fait un discours d'une dizaine de minutes — et qui disait, là: J'ose espérer que ça va procéder rapidement, que les gens sont d'accord, qu'il n'y a pas de problème. Faites-moi confiance, on n'a pas besoin de parler longtemps là-dessus. Bien, c'est particulier parce que nous sommes quand même dans une enceinte qui représente le bastion de la démocratie. On est là pour représenter les électeurs, on est là pour dire ce qu'on pense aussi des projets de loi. Qu'on soit pour, qu'on soit contre, on est là pour parler sur les projets de loi. Et, quand j'entends les propos que mon collègue de LaFontaine a soulevés, les questions qu'il a soulevées, le discours enflammé qu'il a fait tantôt en ouverture de la séance, hein, ceux qui ont la chance de voir ça ou, mieux, de l'entendre ici même, à l'Assemblée, doivent en garder un souvenir mémorable, c'est le cas de le dire, parce que, dans ce discours-là, il y avait tous les points qui sont ressortis et qui expliquent pourquoi nous avons encore certaines réserves au niveau du projet de loi qui est devant nous.

D'abord, je veux vous mentionner que c'est assez surprenant de voir que le projet de loi qui est devant nous a été déposé le 15 mai dernier. Ce projet de loi là a été déposé le 15 mai, et on est en fin de session, et le projet de loi est rappelé aujourd'hui, à quelques jours de la fin de la session. Et à quelques jours de la fin de la session, ça veut dire quoi? Ça veut dire que peut-être que le ministre qui en est responsable a un petit peu moins de poids dans la machine qu'il en avait. Peut-être qu'il pèse moins lourd dans la balance que par le passé. Peut-être qu'on a passé tout le reste avant de passer les projets de loi du député de Joliette, du ministre, et c'est ce qui fait en sorte que, pourtant pour des dossiers importants, des projets de loi importants, on se retrouve à quelques jours de la fin de session avec, comme en fin de repas, un peu comme la dernière chose qu'on mange dans notre assiette, hein, qu'on aime le moins, c'est-à-dire, dans votre cas, les projets de loi du député de Joliette.

Et d'ailleurs on n'a pas entendu beaucoup de députés gouvernementaux intervenir là-dessus encore. On a entendu le fidèle adjoint parlementaire du ministre, précédemment, point. On n'a pas entendu plus de gens en parler. Pourtant, c'est un projet de loi qui touche beaucoup de Québécois et beaucoup de Québécoises. Et, dans ce cas-là, les gens peuvent peut-être dire: Oui, mais pourquoi le député de Kamouraska-Témiscouata, un député d'une région, interviendrait sur un projet de loi qui, dans le fond, touche d'autres régions que la

sienne, touche les régions de Montréal, de Québec, de l'Outaouais et finalement d'autres régions que celle qu'il représente? C'est parce que ce projet de loi là — et le transport en commun — finit quelque part par tous nous toucher. Il nous touche parce que le transport en commun au Québec, comme ailleurs dans le monde, est un moyen extrêmement important et c'est un moyen important parce que ça a des impacts au niveau de l'environnement. Ça a aussi des impacts au niveau de l'énergie, et c'est ce qui m'amène ce soir à intervenir à mon tour sur ce projet de loi là.

Dans le projet de loi qui nous est présenté, on dirait que c'est une bonne vieille tradition, hein? C'est comme si on assistait, là, à une course, là, pendant les mois qui précèdent les dates limites au gouvernement et que là tout le monde veut avoir sa petite vis qui va servir à fixer sa statue plus tard qu'ils vont se faire inaugurer dans leur sous-sol, là, du côté ministériel, et que là ça leur prend leurs projets de loi. Et là, vite, il faut déposer quelque chose. Là, on dépose les projets de loi à la dernière minute. On arrive, le 15 mai dans ce cas-ci, on dépose un projet de loi puis, par la suite, on dit qu'il va y avoir beaucoup d'amendements, hein? On nous dit: Là, il va y avoir une série d'amendements. Puis là on dit: Ah, bien, on s'est peut-être trompé.

On l'a vu avec le projet de loi sur le droit de produire, on l'a vu dans d'autres cas, sur d'autres projets de loi, et là on arrive à un moment donné où il faut tout changer ou presque. Et, dans ce qui est devant nous ce soir, c'est un peu ça. On a déposé des amendements, on a déposé une série d'amendements qui, je crois, vont changer de façon fondamentale ce projet de loi là, vont lui apporter plusieurs corrections, et c'est probablement parce que, au départ, M. le Président, ce projet de loi là ne correspondait pas vraiment aux attentes et aux besoins de la population.

Nous avons aussi devant nous, M. le Président, un projet de loi qui, finalement, bien qu'il va... On a un peu un projet de loi qui est présenté par le roi de la structure, hein, celui qui a déposé des structures nouvelles, celui qui disait... A chaque fois qu'il présentait un projet de loi, il nous disait: Inquiétez-vous pas, il y a d'autres projets de loi qui vont disparaître et qui ne seront plus là dans l'avenir, il y a d'autres structures, c'est-à-dire, qui ne seront plus là dans l'avenir, et ça va faire en sorte... On va alléger le tout. Sauf qu'il en a toujours ajouté de plus, et ça, M. le Président, le député de Joliette, c'est probablement le genre de personne qui, le matin en se levant, place ses céréales d'un côté puis ses rôties de l'autre, puis, à un moment donné, il dit: Ça me prendrait une structure pour mettre tout ça ensemble pour faire en sorte que ça marche. C'est probablement son genre. Ça, c'est un gars de la structure, qu'on appelle. Lui, il aime ça, la structure, puis il aime ça brasser là-dedans, et c'est un peu le projet de loi qu'on a devant nous.

C'est pas un projet de loi qui est là pour améliorer les conditions de vie des gens, c'est pas un projet de loi qui est là pour faire en sorte qu'on va payer moins de taxes, moins d'impôts. Non, c'est un projet de loi... Dans une énième tentative d'avoir sa statue quelque part puis de réussir à faire mettre son nom quelque part, il dépose un projet de loi dans lequel il ose espérer qu'un jour on va appeler ça la réforme, je partais

pour dire Chevrette, mais on ne peut pas le dire, M. le Président. La réforme Joliette. Disons la réforme Joliette. Et ça, ça fait en sorte que, dans le fond, quand t'es rendu à un niveau que tu présentes davantage des projets de loi pour toi, pour ce que ça peut t'apporter, pour que peut-être, à un moment donné, c'est celui-là qui va faire en sorte que tu vas avoir laissé ta marque quelque part...

Parce que c'est sûrement pas avec la commission Doyon, c'est sûrement pas avec cette enquête-là, sur tout ce qu'il a pu dire sur la commission Doyon et les supposés scandales sur les minicentrales hydro-électriques, qu'il va laisser sa marque. Ça a coûté 4 millions, ça a pris une commission parlementaire pour faire en sorte qu'en bout de ligne, quelques années plus tard, son collègue du Lac-Saint-Jean dépose à peu près la même politique qu'il y avait, et ce ne serait que juste pour faire oublier la performance du député de Joliette dans ce dossier-là. Donc, c'est quelqu'un qui aime les structures, c'est quelqu'un qui aime ça, en mettre, et qui probablement, le matin quand il se lève, fait en sorte que... Il roule ses manches, il se lève puis là il dit: Comment je pourrais mettre en place plus de structures, en mettre encore plus en place?

Et là ce qu'on a devant nous, c'est aussi un bel exemple de ce qui aurait pu être fait de façon extrêmement intéressante et cohérente, au lieu d'y aller avec des fusions forcées. Je sais que les gens d'en face aiment pas ça qu'on parle de fusions forcées. Les gens d'en face, à toutes les fois qu'on parle de fusions forcées, ça leur donne un petit frisson parce que là ils pensent à quelqu'un, quelque part, à un de leurs maires dans leurs comtés qui dit qu'il est pas d'accord avec ça. Et pourtant c'est la réalité, parce que c'est une façon, quand on regroupe les instances comme ça, quand on regroupe les organismes, c'est une façon d'améliorer et de rendre plus efficaces les choses.

Sauf que, dans le projet de loi qu'on a là, on se rend compte aussi que c'est probablement une nouvelle façon de taxer davantage, une nouvelle façon d'aller chercher de l'argent davantage. Pourquoi? Parce que, dans ce qui a été présenté lors des audiences qu'il y a eu, un soir la semaine dernière, entre autres, par les trois sociétés de transport, que ce soit celle de la Communauté urbaine de Montréal, de la ville de Laval ou de la Rive-Sud de Montréal, à la page 14, il était indiqué que les plans de gestion des déplacements du ministère des Transports reconnaît la valeur ajoutée du transport en commun. Et, je vous l'ai dit, oui, c'est positif, le transport en commun, que ce soit au niveau de l'énergie, que ce soit au niveau de la rapidité avec laquelle on peut accéder à des points importants.

● (23 heures) ●

Et le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques, qui est maintenant en charge des cérémonies d'accueil, pourra reconnaître forcément l'utilité du transport en commun parce qu'il dit que ça va sûrement aider les gens à aller à ces cérémonies plus rapidement. Mais, dans les mémoires qui ont été présentés, il nous était clairement dit que, finalement, les nouvelles qu'il y a là, dans le projet de loi, quoique réjouissantes, sont tout de même tempérées par les limites de l'actuel cadre financier, car les sources de financement, autant locales que métropolitaines, stagnent et même se tarissent.

Donc, ça veut dire qu'il y a moins d'argent, il y a moins de financement et que, quelque part, il y a peut-être dans ce projet de loi là, malgré toute la confiance naturelle que nous avons ce côté-ci historiquement pour le député de Joliette, il y a peut-être quelque part une façon d'aller chercher plus d'argent dans les poches des contribuables.

Et cette façon-là, ça a été présenté, et ce sera dans les prochaines semaines qu'on le verra, c'est-à-dire qu'on le sait, il y a une taxe supplémentaire pour, par exemple, la Communauté de transport en commun de la région de Montréal, 0,015 \$. Et là, ce que des gens justement de l'Agence métropolitaine de transport disent, c'est que le projet de loi n° 24, qu'on a devant nous, sur les sociétés de transport, modifie le territoire de l'AMT, donc l'Agence métropolitaine de transport, pour l'arrimer à celui de la CMM, Commission métropolitaine de Montréal. Ainsi, à compter du 1er janvier 2002, le territoire de l'AMT sera élargi au territoire des neuf municipalités suivantes.

«Il est à noter que le territoire de la réserve indienne fait toujours partie du territoire de l'AMT mais n'est pas compris dans celui de la CMM.» Ça va bien, hein, quand on vous parlait de structure, là, qu'est-ce qui est d'un côté, qu'est-ce qui est de l'autre côté, ça, on le voit. Dans les nouvelles municipalités qui sont là, ils paieront, là, les contribuables, paieront 0,015 \$ de plus le litre d'essence. Il est déjà assez cher, on en a parlé une demi-heure ce matin. Si vous êtes d'accord, M. le Président, puis on a le consentement, on peut bien faire une demi-heure là-dessus encore ce soir, parce que je suis pas sûr que tous les gens d'en face étaient là ce matin; il faudrait répéter les propos qu'on a tenus ce matin juste pour leur intérêt. Mais... oui, vous êtes d'accord? Merci.

Mais juste pour vous mentionner, dans les nouvelles municipalités qui seront là, qui auront ce 0,015 \$ là: la ville de Beauharnois, la paroisse de Calixa-Lavallée, la ville de Contrecoeur, la municipalité des Cèdres, la ville de L'Assomption, le village de Melocheville, ville de Mirabel, municipalité d'Oka, ville de Verchères. Donc, toutes des nouvelles municipalités, mais surtout tous des nouveaux contribuables qui auront à payer davantage pour assurer le financement des structures qu'on est en train de mettre en place. Donc, voici où était, je dirais, le point, voici la raison qui provoque cette précipitation.

Peut-être que, si on est là à quatre jours, à cinq jours, à six jours de la fin de la session parlementaire — hein, on peut finir la semaine prochaine, vendredi... mais on est là, puis on veut tout à coup que ce projet de loi là passe rapidement et soit mis en place rapidement.

M. le Président, il est clair que, dans ce projet de loi là, ce qu'on veut faire et mettre en place, c'est d'abord et avant tout une nouvelle façon de taxer, d'amener des revenus supplémentaires, hein? Et il y a certains de mes collègues — parfois on se dit, à la blague — qui ont des vestons d'une drôle de couleur, hein, qui font ça et qui sont là, on se dit: Est-ce qu'ils vont chercher du temps supplémentaire ailleurs? Est-ce qu'ils ont quelque part l'habit de la Société des alcools du Québec, hein, et qu'ils prennent un autre chiffre après pour avoir plus de revenus? Bien, c'est un peu ce qu'on a

l'impression avec ce projet de loi là, c'est que c'est une façon d'aller chercher indirectement de nouvelles sources de revenus. Et je parle pas nécessairement des gens d'en face, je ne veux pas que personne aille se changer ce soir pour ça.

Mais, donc, je veux aussi vous mentionner, dans ce projet de loi là, qu'il faut, quand on parlait du transport en commun et de ses implications au niveau énergétique et au niveau de l'environnement, faut trouver des moyens de faire en sorte qu'il y ait plus de gens, il y ait plus de contribuables qui utilisent le transport en commun.

Je sais que mon collègue d'Ungava, il parlera pas sur ce projet de loi là. C'est sûr que ça le touche probablement pas, puis il se dit: Bof, moi, je suis à Chibougamau, ça me dérange pas ce qui se passe là-bas. Sauf que je tiens à le mettre en garde parce que, au niveau environnemental, au niveau des gaz à effet de serre, au niveau de ce qui se passe à ce niveau-là, des émissions, donc, c'est important qu'on fasse tout pour améliorer la qualité de l'environnement, et ça peut même avoir des répercussions chez eux.

Donc, il faut faire en sorte que, finalement, la question du transport en commun soit prise en considération et puisse permettre de faire en sorte qu'on trouve des solutions porteuses d'avenir. Porteurs d'avenir parce que nous devons tous trouver une façon d'améliorer notre environnement, d'améliorer l'utilisation que nous faisons des structures de transport en commun et des outils qui sont là devant nous. Nous avons travaillé pendant des années à mettre en place des structures, des outils, et aujourd'hui on arrive avec un projet de loi qui est pas... qui est pas là pour dire: Voici quelle est notre vision du transport en commun; qui est pas là pour dire: Voici comment on va développer le transport en commun; qui est pas là pour dire: Voici le plan de match, voici notre plan d'action pour faire en sorte qu'il y ait encore plus de gens qui utilisent le transport en commun. Non, ce que nous a dit le député de Joliette, dès le début de son allocution, il nous a dit que c'était un projet de loi qui était là pour faire en sorte de s'arrimer aux fusions forcées, et donc on oublie les objectifs de base, on oublie l'objectif de base qui est d'avoir des structures plus efficaces, d'avoir des outils plus pertinents et qui vont permettre qu'on travaille encore mieux et encore plus pour nos concitoyens et concitoyennes. Je vous dirais, à ce niveau-là aussi — on l'a lu dans *La Presse* dernièrement — que, même au niveau du transport adapté, il y a des points qui sont encore en suspens dans l'actuel projet de loi.

Mais il reste un principe de base, M. le Président, c'est: Comment on peut faire pour avoir un projet de loi qui répond vraiment aux attentes des gens? Premièrement, il faudrait peut-être le déposer un peu plus tôt qu'à la limite des dates qu'on peut déposer un projet de loi. Deuxièmement, faudrait peut-être l'appeler un peu avant la fin de la session parlementaire, hein, faudrait pas attendre à quatre, cinq jours avant la fin de la session pour l'appeler. Troisièmement, faudrait que les amendements qui sont déposés avec ce projet de loi, bien, qu'on puisse les voir, qu'on puisse en prendre connaissance, qu'on puisse voir quel en sera l'impact sur les projets de loi. Ça, on l'a pas non plus.

Donc, sur une question aussi importante que le transport en commun, bien, malheureusement, on se rend compte que finalement c'est un projet de loi qui est présenté à la dernière minute, à la sauvette, non pas guidé par des impératifs de faire mieux, de développer davantage, de faire en sorte qu'on soit plus efficace, mais guidé par des impératifs de répondre à l'improvisation majeure que nous avons vue, autant au niveau du projet de loi n° 170, sur les fusions municipales forcées, qui a été remodifié par plus d'amendements presque que ce qu'il y avait d'articles dans le temps, qui a été reremodifié dernièrement par le projet de loi n° 29, qui va sûrement être adopté, quand on connaît leur stratégie du bulldozer, des gens d'en face. Même si on est pas d'accord, moi, je suis convaincu qu'ils vont prendre tous les moyens qui sont à leur portée pour le faire adopter pareil.

Bien là on arrive avec un autre projet de loi, qui est celui relié... le projet de loi n° 24, c'est-à-dire la Loi sur les sociétés de transport en commun. Donc, pour répondre à l'appétit grandissant des structures du député de Joliette, pour faire en sorte que celui qui veut sans doute développer, le matin quand il se lève, une nouvelle structure pour manger ses céréales et ses toasts en même temps, bien, on se retrouve avec un projet de loi qui finalement... On n'est pas sûr que ça va répondre vraiment aux intérêts de la population et aux intérêts des gens concernés. Et ça, bien franchement, M. le Président, c'est inquiétant et ça fait en sorte que, nous, de notre côté, on a encore plusieurs questions à poser là-dessus.

Et je tiens à saluer, en terminant, le travail de mon collègue de LaFontaine et souligner à quel point, autant dans ses travaux des derniers mois, des dernières semaines et des derniers jours au niveau de l'Agence métropolitaine de transport et du projet de loi sur les sociétés de transport en commun, son... son aide et ses lumières ont été appréciés par l'ensemble de nos collègues, et je prends à témoin mon collègue le député de Shefford qui est...

Une voix: ...

M. Béchard: Oui, toujours élégamment vêtu et qui...

Une voix: ...

M. Béchard: Oui, son veston de circonstance... qui font en sorte, ces gens-là, qu'on est toujours capable de se pencher sur les vrais enjeux, d'avoir un éclairage qui parfois frappe, mais qui est toujours réel et qui nous permet d'avancer dans les projet de loi autrement que par l'improvisation à laquelle nous a habitués le député de Joliette. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, M. le député de Kamouraska-Témiscouata. Le prochain intervenant sera M. le député de Châteauguay, whip en chef de l'opposition. M. le député.

Motion d'ajournement du débat

M. Fournier: Oui. M. le Président, je voudrais faire motion pour que nous ajournions les débats à l'égard du projet de loi n° 24.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, cette motion est-elle adoptée?

Une voix: ...

• (23 h 10) •

Le Vice-Président (M. Brouillet): C'est possible, c'est pas obligatoire. Alors, vous voulez faire le débat? Alors, on va faire le débat sur la motion d'ajournement. Alors, vous avez un 10 minutes pour débiter — un 10 minutes, je préciserai tantôt, je crois que c'est 25 en tout, là — puis une réplique, alors...

M. Jean-Marc Fournier

M. Fournier: ...qui suivra pour notre formation politique, M. le Président. Comme vous le dites, j'ai d'abord un 10 minutes pour exposer les raisons pour lesquelles il nous semble approprié à ce moment-ci que les débats soient ajournés. Après avoir eu l'occasion — mes collègues l'ont fait, un certain nombre — de fixer, je dirais, le cadre dans lequel s'inscrit le débat sur le projet de loi n° 24 en ce moment et ayant constaté à l'égard des propositions qu'ils ont faites justement de ce cadre qu'ils ont dressé, on comprend de plus en plus que le projet de loi n° 24 est lié à deux autres projets de loi, un qui est devenu une loi et un qui est toujours un projet de loi.

D'abord, parlons de cet autre projet de loi, M. le Président, le projet de loi n° 29, qui n'est toujours pas adopté et duquel en partie dépend le projet de loi n° 24, et un autre projet de loi mais, celui-là, adopté à la session dernière dans un... et, on s'en souviendra, dans une opération bulldozer jamais vue, c'est le 170. Vous vous souviendrez qu'à ce moment-là, à la toute dernière minute, des amendements en nombre plus grand que le nombre d'articles qu'il y avait dans la loi ont été déposés, et, alors même que nous ayons eu le temps de les lire, nous avons dû voter — quand je dis « nous », je parle pas juste de l'opposition, je parle de l'ensemble de cette Assemblée nationale — ce qui augurait, bien sûr, par la suite pour le vote de certains, de l'autre côté, qui ont eu à se plaindre d'avoir voté dans l'affaire Michaud sans savoir sur quoi ils votaient. Alors, pour eux, c'était un précédent, là, ils étaient habitués de voter sans le savoir. Nous, on était complètement hors de nous quand on a eu cette façon de faire.

Tout ça pour dire, M. le Président, qu'à l'égard du 170 il faut noter que ce projet de loi est toujours sous une contestation, fait l'objet d'une contestation juridique. Et le projet de loi n° 29, tant qu'à lui, n'est pas en contestation juridique parce qu'il n'est même pas encore adopté. Et, ne serait-ce qu'en respect du législateur, puisque le 24 dépend de ces deux éléments législatifs — un, projet; l'autre, loi — il nous semble approprié que le gouvernement puisse, par respect pour le législateur, en tenant compte du projet de loi n° 29, et par respect pour le citoyen et les institutions municipales, dans les contestations qui ont lieu à l'égard du 170, que le gouvernement puisse accorder que ces éléments de contestation ou d'adoption à l'égard du projet de loi n° 29 soient complétés avant que nous ayons à discuter de ce projet de loi n° 24.

Nous avons eu quelques débats avant, qui ont permis de bien sentir, de bien comprendre, de bien voir

combien le projet de loi n° 24 est lié à ces deux éléments. S'il fallait en ajouter un autre, on notera... Mon collègue qui m'a précédé il y a quelques minutes vous parlait d'ailleurs de ces villes, 13 villes qui deviennent intégrées par la force dans d'autres, par d'autres lois, dans des agglomérations, mais qui deviennent intégrées par la force du projet de loi n° 24 dans des composantes de transport. On a donc toujours la même idée de forcing, si vous me permettez l'expression.

Et, encore une fois, s'il y a lieu d'ajourner les débats à l'égard du projet de loi n° 24, c'est qu'il nous faut en tout temps, comme législateurs, assurer une cohérence. Je le plaide, vous le savez, assez souvent, cette importante notion de cohérence à l'égard du gouvernement, qui doit savoir ce que sa main droite fait et ce que sa main gauche fait. Et je suis toujours déçu d'une approche gouvernementale qui est une approche exécutive, c'est-à-dire sans respect pour la composante législative que nous formons.

Rappelons-nous que, dans notre système démocratique, nous avons choisi que l'Assemblée nationale était au-dessus de l'Exécutif et non pas en dessous de l'Exécutif. C'est d'ailleurs pourquoi, M. le Président, il y a eu tout ce tintamarre, cette semaine, à l'égard de la représentation de l'autorité, je dirais, en cette Chambre, à savoir si elle était autorité représentée par le sergent d'armes, était liée à la Sûreté du Québec, qui découle de l'Exécutif, ou une autorité de l'Assemblée nationale. Eh bien, c'est dans ce même esprit, et c'est à chaque fois... Tous les symboles y sont, M. le Président. La masse qui est devant nous représente, bien sûr, l'autorité de la présidence, mais représente aussi l'Exécutif qui vient devant nous remettre son pouvoir et se soumettre à la législature, à l'ordre législatif.

Dans cette même cohérence de symboles, cette cohérence où ces principes... Ces symboles, dans le fond, reflètent des principes fondamentaux auxquels nous tenons tous, je crois, et je croyais. Et, si j'ai raison de penser que mes collègues ont autant de respect pour les symboles et ces principes qui animent notre démocratie depuis près de 200 ans, je suis persuadé qu'ils vont voter avec nous sur cette motion d'ajournement, encore que leur cohérence à eux, à l'égard des motions d'ajournement, peut parfois aussi être remise en question.

Mon souvenir récent est une motion d'ajournement qu'ils ont eux-mêmes proposée et pour laquelle ils ont voté contre. J'annonce à l'avance qu'à l'égard de la motion d'ajournement que nous proposons nous entendons voter pour. Nous verrons, bien sûr... et je le dis, parce qu'avant c'était pas nécessaire de le dire, mais, depuis quelques jours, ça devient de plus en plus important d'annoncer à l'avance que, les motions qu'on propose, on compte voter pour ces motions-là. Il semble que ce soit utile de le faire. Je l'annonce donc à l'avance, nous allons voter pour cette motion, et je m'attends, bien sûr, dans le respect de nos symboles, dans le respect de nos principes démocratiques, que les représentants de la formation ministérielle qui, bien qu'ayant... participant à la formation de l'Exécutif, puisque sont issus de leurs rangs les membres du Conseil exécutif, devraient néanmoins permettre, avec nous, de sauvegarder la souveraineté de l'Assemblée nationale au-delà de

l'Exécutif, qui doit répondre à l'Assemblée nationale et non pas l'Assemblée nationale qui doit répondre à l'Exécutif.

Et pourquoi je reviens toujours à ces principes fondamentaux? Bien sûr, parce que, dans le cas que je soumetts à l'égard de la motion d'ajournement sur le débat pour le projet de loi n° 24, c'est que ce débat sur le n° 24 ne peut pas se faire sans que n'aient été complétées les réflexions législatives. Bien qu'on soit contre et féroce contre, M. le Président, on ne peut quand même pas passer en bulldozage... en bulldozage par-dessus les principes dont je parlais tantôt. Et la loi n° 170, qui crée le cadre des fusions municipales, qui a déjà subi beaucoup d'amendements, est elle-même sous contestation judiciaire. Il semblerait plus juste pour l'Assemblée nationale, par respect pour les citoyens, par respect pour le judiciaire, par respect pour les institutions municipales... devrait laisser ce processus de contestation suivre son cours jusqu'à jugement, jusqu'à éclaircissement. Qu'advient-il, M. le Président, si d'aventure les tribunaux décidaient de contester, de casser la validité de la loi n° 170? Eh bien, le projet de loi n° 24 tomberait, M. le Président, parce qu'on nous a dit qu'il était lié à ce concept de fusions forcées.

Alors, en termes de protection des actions législatives, il nous semble important d'attendre les résultats de la contestation du 170, de même, et de façon encore plus facile à comprendre pour les membres de la formation ministérielle, de façon encore plus facile à comprendre, le projet de loi n° 29, qui vise à amender le 170, lui-même étant en ce moment sous étude par cette Chambre, mais n'a pas encore été adopté, et il concerne les fusions forcées, desquelles fusions forcées, comme conséquence qu'a choisi de créer le gouvernement, découlent des regroupements de sociétés de transport en commun visées dans le projet de loi n° 24. Encore une fois, si d'aventure ce projet de loi n° 29 devait subir soit un vote négatif de l'Assemblée, ce qui est toujours possible, ou encore, ce qui est de plus en plus fréquent de la part du gouvernement, un retrait ou un recul pur et simple comme auquel on a assisté depuis quelque temps, c'est-à-dire une espèce d'approche gouvernementale où on fait un pas en avant avec le projet de loi pour faire une annonce et se faire applaudir, et deux pas en arrière quand on s'aperçoit qu'on a fait une gaffe et que c'était un brouillon qu'on a déposé. Eh bien, peut-être qu'à l'égard du 29 il y aura aussi cette étape-là de reconnaissance du brouillon fait et de l'avantage qu'il y a pour la partie gouvernementale de revenir sur ses pas, considérant que la population a pu s'apercevoir du dégât qui est en train d'être fait par une action intempestive du... de la partie gouvernementale.

Alors, devant ces faits, il me semble tout à fait logique... J'ai hâte de voir d'ailleurs l'argumentation qui sera présentée pour contredire cette motion d'ajournement, parce que cette argumentation ne peut être autre que de nier. Si c'est pour être une argumentation pour être contre, je le soumetts... je ne peux pas présumer que ce sera une argumentation contre, toujours pour... En revenant sur le vote qu'il y a eu cette semaine, il est bien possible que ce soit une argumentation pour, et auquel cas je serais heureux de l'entendre, parce que ça va nous permettre de réaffirmer entre nous, au bénéfice de la population, que nous croyons toujours à ces principes de

supériorité, de souveraineté de l'Assemblée par rapport à l'Exécutif. Nous croyons toujours et nous favorisons le concept de cohérence dans nos travaux législatifs, de s'assurer que ce que la main gauche fait, elle le fasse de façon coordonnée avec la main droite, plutôt que de voir deux membres partir dans n'importe quel sens pour donner des résultats incongrus qui ne seraient pas à l'avantage de la population.

• (23 h 20) •

Alors, M. le Président, vous m'aviez dit que j'avais quelque 10 minutes pour plaider cette cause. Il m'en reste à peine une, pour terminer, en souhaitant que nous allons profiter de ce débat sur cette motion, un court débat qui arrive à un moment opportun pour réaffirmer des principes auxquels nous croyons, et je suis persuadé que le... A moins qu'elle choisisse de se déshonorer et de renoncer à nos principes fondamentaux, je suis convaincu qu'elle accordera ses voix à cette motion d'ajournement. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, je vous remercie. M. le député de Châteauguay. Vous savez que, d'après le règlement, vous pouvez aussi utiliser 20 autres minutes, 10 de chaque côté plus la réplique de cinq. Alors...

Mme Carrier-Perreault: Alors, je comprends. M. le Président, que j'ai 10 minutes, j'ai droit à 10 minutes, et qu'il aura droit à une réplique de cinq minutes.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Non. Chacun 10.

Mme Carrier-Perreault: Deux de chaque. Ah bon! O.K.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Chacun 10.

Mme Denise Carrier-Perreault

Mme Carrier-Perreault: Alors, moi, je vous rassure tout de suite. M. le Président, j'ai pas l'intention, pas du tout, de prendre 10 minutes, là, pour débattre du bien-fondé ou non de la motion d'ajournement de ce soir.

Je rassure aussi tout de suite le député de Châteauguay, je veux lui dire tout de suite que c'est pas tous les jours fête, M. le député de Châteauguay, et que malheureusement, l'autre jour, quand on a adopté cette motion, c'était justement pour permettre à l'opposition de prendre connaissance des nombreux amendements qui avaient été déposés, semble-t-il, la veille. Alors, il semble, de toute évidence, que l'opposition ne tenait pas à prendre connaissance davantage de ces nombreux amendements, nous disaient-ils.

Mais, ce soir, on est dans une tout autre dynamique, M. le Président. Il y a eu effectivement dépôt, le 15 mai, de ce projet de loi, les gens concernés en ont pris connaissance, il y a eu commission parlementaire, rencontres, audiences, sept groupes ont été rencontrés, ceux qui voulaient venir participer et qui

sont directement concernés par le projet de loi. Il y a, à ce moment-ci, consensus, les gens sont d'accord, ont besoin de ce projet de loi.

Vous savez, M. le Président, depuis qu'on a commencé les travaux, depuis 8 heures ce soir, j'entends les gens de l'opposition nous faire des discours concernant supposément le projet de loi qu'on a dans les mains. Dans les faits, c'est un projet de loi technique qui vient clarifier les choses par rapport aux sociétés de transport en commun qui sont déjà existantes sur nos territoires respectifs. Et, moi, je peux vous dire, M. le Président, pour les avoir consultés, pour en avoir discuté avec eux, que la société de transport en commun qu'on a sur la Rive-Sud de Québec, chez nous, donc, dans mon comté, et ainsi que dans le comté de Lévis, ils sont tout à fait d'accord avec ce projet de loi et l'attendaient à toutes fins pratiques.

Donc, ce que j'entends, M. le Président, c'est que, effectivement, le projet de loi a été déposé, les gens en ont pris connaissance, sont venus nous dire qu'ils en avaient besoin, ça fait consensus. Alors, je ne vois vraiment pas pourquoi on ajournerait le débat à ce moment-ci. Il nous reste encore quelques minutes de travaux. S'il y a d'autres personnes qui veulent s'exprimer, je pense qu'il faut leur laisser le loisir de le faire et que, le plus rapidement possible, on puisse passer en commission pour étudier article par article ledit projet de loi. Voilà, M. le Président, c'est tout ce que j'avais à dire.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, très bien, Mme la leader adjointe du gouvernement et députée de Chutes-de-la-Chaudière, oui. Je vais céder la parole maintenant à M. le député de LaFontaine, à peu près 10 minutes.

M. Jean-Claude Gobé

M. Gobé: Alors, merci, M. le Président. M. le Président, bien sûr, depuis maintenant 8 h 6 min, parce que la Chambre a commencé légèrement en retard, un certain nombre de députés sont intervenus pour plaider et essayer de convaincre le gouvernement du fait tout d'abord que le projet qu'il présentait n'était pas un projet de vision, un projet qui répondait aux besoins que les Québécois et les Québécoises s'attendent d'avoir en ce qui concerne, bien sûr, le transport collectif, le transport en commun, non seulement dans la grande région de Montréal, mais dans l'ensemble des centres urbains du Québec.

Bien sûr, il correspond pas, M. le Président, parce qu'on n'y retrouve pas de plan d'ensemble, de vision d'avenir, de réinvestissement dans le fonctionnement des sociétés. On ne retrouve pas de mesures particulières pour le financement et d'augmentation de budget dans le transport adapté alors qu'on sait qu'il y a un grand nombre de citoyens, des milliers de citoyens qui font des demandes journalières ou des plaintes quotidiennes pour le manque de services qu'ils peuvent avoir, les délais très longs, une semaine, quatre jours, trois jours, des transports annulés.

Alors, M. le Président, nous aurions pensé que le gouvernement, bien sûr, aurait apporté un projet de loi plus structuré, plus mobilisateur, plus porteur pour

l'avenir, et ce qu'on nous a dit, bien, c'est un projet de loi — et c'est le ministre qui l'a dit — qui est pas fait pour ça. C'est un projet de loi qui est fait pour donner suite aux fusions, hein, qui est fait pour donner suite à la loi n° 170, et donc la loi n° 29 qui, elle, donne suite, elle-même, aux fusions municipales dans le Québec. Et ce n'est pas un projet de loi qui a pour but de restructurer, de développer et de favoriser le transport collectif, et le transport en commun, et le transport adapté ou le transport des handicapés, M. le Président. Alors, la preuve est faite que c'est un projet de loi qui est intimement lié au projet de loi n° 170.

Le projet de loi n° 170, M. le Président, fait l'objet de contestations judiciaires. Les maires d'un certain nombre de villes, municipalités ont porté devant les cours de justice le bien-fondé de la décision gouvernementale de passer outre le désir et la volonté de leurs citoyens de fusionner, eh bien, leurs municipalités, de faire disparaître ce qui est, M. le Président — et vous le savez vous-même, je crois, d'ailleurs — ce qui est le berceau de la création du Québec qui sont les municipalités, les petites et les moyennes villes. M. le Président, avec l'identité qu'il y a, qui vient avec. l'identité culturelle, l'identité humaine, hein, de toutes ces activités qui sont des traditions, les familles qui ont été élevées, qui ont grandi dans ces municipalités qui, à l'origine, étaient les seuls établissements urbains que le Québec connaissait, urbains ou ruraux même dans certains cas.

Alors, M. le Président, on passe outre leur volonté. Les gens sont pas d'accord, les gens se sentent spoliés, se sentent bousculés, ils se sentent dans une situation, M. le Président, où on ne les écoute pas. Pourquoi on n'écoute pas les gens? C'est la bonne question que, d'ailleurs, nous pouvons nous poser, M. le Président. On a une société qui se veut démocratique, qui se veut respectueuse des droits et des libertés de chacun. Et Dieu sait si, de chacun des deux côtés, il y a des gens qui croient à ces principes-là. Je suis pas en train de dire que l'ensemble des députés gouvernementaux croient pas à ça. Je connais des députés du côté gouvernemental qui sont des gens avec des principes à hauts standards, qui certainement... et certains ont l'occasion de se faire valoir dans leurs journaux respectifs, dans leur région. Et ceux qui avaient le courage de le faire ou ceux qui se sentaient assez indépendants pour pouvoir le faire sans craindre le risque... pas de risque mais de pression ou de problème avec leur administration, donc, ils ont fait valoir ce point. Et, on le sait, un grand nombre de députés, ou un certain nombre en tout cas, partagent cette opinion que l'on n'aurait pas dû ou qu'on ne devrait pas encore maintenant bousculer, rudoyer les citoyens du Québec dans ce qu'ils ont de plus propre, de plus proche pour leur identité, pour leur appartenance, hein, à leur coin de pays, à leur coin de patelin.

Et, moi, M. le Président, moi qui est un immigrant en ce pays, je dois vous dire que je comprends, malgré tout, très bien les gens des petites villes, des petites municipalités qui sont nés, qui ont grandi, qui ont élevé leurs enfants, qui ont bâti racines dans ces villes ou dans ces villages, de les voir à un moment donné englobés par une plus grosse organisation qui va être plus déshumanisée, qui va être

plus loin de leurs préoccupations quotidiennes, ce qui permettra à moins de gens de niveau local de jouer des rôles à l'intérieur de leur communauté. Parce que, plus on grossit l'appareil, bien, moins les gens se sentent des fois intéressés à y jouer un rôle direct, que ce soit à titre de bénévole, que ce soit à titre d'administrateur, que ce soit à titre de dirigeant sportif, dans une fanfare, enfin dans des services sociaux, à titre de bénévole dans l'éducation des jeunes, dans les camps sportifs, dans beaucoup de choses, M. le Président.

On déshumanise, on agrandit puis là, à la place, on met une structure puis on remplace les gens qui bénévolement le faisaient — le mot «bénévole» est pas forcément même le vrai mot — mais qui naturellement sentaient leur devoir de s'impliquer dans leur société et de faire un certain nombre d'activités. Eh bien, on remplace ces gens-là par des fonctionnaires qui sont payés plus cher par les citoyens, parce que les gens justement ne se retrouvent plus dans ces grandes structures.

Alors, ça, c'est 170, M. le Président. D'ailleurs, c'est un beau fiasco, selon moi, parce qu'il y avait certainement la possibilité au Québec de réaliser un certain nombre de choses semblables en concordance avec les gens, en discussion, en négociation avec les citoyens. Les citoyens à tels endroits étaient prêts à fonctionner ensemble et ceux qui étaient pas prêts, il aurait pu y avoir des discussions, des négociations, des ententes pour permettre des rapprochements, ce qui, je crois, doit être la marque de commerce, du moins la mission principale d'un gouvernement qui cherche à gouverner avec les citoyens et non pas contre et envers ces citoyens. Après tout, c'est ça qu'on voit maintenant, et particulièrement dans les grands centres, M. le Président.

● (23 h 30) ●

Alors, le gouvernement a pas réussi à adopter, donc, cette loi-là. Il l'a adoptée, il l'a mise dans un bâillon, il l'a mise de force, hein, envers les gens. Un certain nombre de citoyens contestent, ils sont rendus devant les cours de justice, à juste titre, et ils reste juste cela. Bon, maintenant, le légalisme du gouvernement leur dit maintenant: Bien, on a... Il y a jurisprudence, puis on va gagner. Un peu comme si on gouvernait les gens et on administrerait les citoyens avec des jurisprudences et avec des règlements.

Moi, je pense qu'on doit administrer avec du bon sens, avec du dialogue, avec de la concertation puis éviter de créer des situations de confrontation. Je crois que c'est comme ça qu'on doit essayer... On vient pas en politique pour bulldozer les gens puis leur dire: Nous autres, là, on connaît ça, puis on va le faire. Puis, après ça, on est battu ou on démissionne comme ministre, puis on va faire d'autres choses, puis on dit: Je m'étais trompé. Si j'avais su dans le temps, je l'aurais pas fait, hein? Sauf que les citoyens paient le prix bien souvent, paient le prix ou doivent vivre avec cette situation où le ministre ou les députés qui ont voté ça, eux, sont plus là, puis ils disent: Bien oui, on s'est trompé. Si on avait su, on l'aurait pas fait, mais on savait pas à l'époque, vous savez. Et ils oublient que d'autres leur ont dit.

Et ça joue des deux côtés de la Chambre. Ça joue pas toujours du même côté, parce que les gouvernements, vous savez, à un moment donné, un

remplace l'autre. Et puis personne est là éternellement, puis, à un moment donné, c'est un autre qui va prendre la place, puis il y a toujours des gens quelque part qui pensent qu'ils ont une autorité supérieure à celle de l'ensemble des citoyens, sauf que, lorsque les élections arrivent où, pour se faire élire, ils se réclament des citoyens, qu'ils vont leur dire qu'ils vont être à leur écoute puis qu'ils vont gouverner pour eux...

Alors, M. le Président, vous comprendrez que ce gouvernement est très loin de ça, de cette approche. C'est dommage, je le déplore, je le regrette, mais aussi les gens qui doivent vivre avec 170 le déplorent et le regrettent, et, M. le Président, c'est pour ça qu'ils sont en cour actuellement. Alors, on nous amène un autre projet de loi qui découle directement de la loi, M. le Président, bien sûr. 24 qui voit à regrouper les sociétés de transport ou à moderniser... pas à moderniser, à modifier leur structure ou leur appellation, leur appartenance, entre autres, envers la STCUM.

Alors, je crois que mon collègue qui est whip du gouvernement, le député de Châteauguay, a tout à fait raison, il y a quelque chose qui est un peu incongru de voir que, alors que la loi n° 170 est devant les tribunaux, eh bien, on va réadopter une autre loi, hein, une autre loi qui vise à renforcer encore plus... pour envoyer encore un message qu'on respecte pas l'éventuelle décision du tribunal. Je crois que le gouvernement devrait attendre, avant de mettre tout ça en application, de tester sa loi. Je pense qu'il aurait dû lui-même la tester avant. Il aurait dû, avant de l'appliquer, voir si elle résistait à tout cela, premièrement. Et, deuxièmement, il aurait jamais dû l'amener. Il aurait jamais dû amener une loi qui oblige les gens, il aurait dû chercher à travailler plutôt, comme je le disais précédemment, en collaboration, en concertation avec les citoyens, puis on serait pas rendus là.

Puis, deuxièmement, M. le Président, eh bien, cette loi n° 24 ne correspond pas à ce que les Québécois et les Québécoises s'attendent d'eux, du gouvernement, en matière de développement de transport urbain, de transport collectif. Ils s'attendent du gouvernement à une vision, à de l'investissement pour les transports adaptés, à ce que les listes d'attente d'une semaine, 15 jours et plus dans le transport adapté, M. le Président, soient réduites, que les gens puissent avoir leur mobilité. Ils s'attendent d'avoir un système de transport en commun efficace, moderne, rapide, peu coûteux, et c'est pas là-dedans. Alors, pour cette raison, j'appuie la motion de mon collègue, M. le Président, et je demande donc qu'on ajourne et que le gouvernement prenne le temps de refaire son travail et...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, merci, M. le député de LaFontaine. Maintenant, le cinq minutes de réplique du député de Châteauguay. Maximum, cinq minutes.

M. Jean-Marc Fournier (réplique)

M. Fournier: Oui. Merci, monsieur... Ah, honnêtement, j'ai pas à en prendre beaucoup plus, M. le Président. Et y-a-t-il plus à dire? Il me semble que toutes les raisons qui militent en fonction d'un ajournement de ce débat sont réunies. De la part de la

partie ministérielle, le néant total à l'égard d'une justification qui les amènerait à voter contre. Encore que nous sommes pas convaincus qu'ils vont voter contre, il y a toujours des surprises dans les votes sur les motions d'ajournement.

Peut-être réaffirmer, pour le bénéfice de ceux qui se joignent à nous de part et d'autre sur cette motion, l'important, c'est de se dire ceci: Une fois que quelques-uns de nos collègues sont venus établir de façon excessivement convaincante que le projet de loi n° 24 est lié de façon importante à une loi n° 170 sous contestation, le ministre... Mon collègue de LaFontaine rappelle que non seulement nos collègues de ce côté-ci l'ont dit et ont établi le portrait, mais ils se sont inspirés d'un des membres de la partie gouvernementale — et on verra donc comment ils vont voter — qui ont dit qu'effectivement c'était lié à ce concept de fusions forcées, inconnu dans une démocratie représentative, pourtant que nous devons subir au Québec. Et il y a, dans cette loi n° 170, une contestation présentement devant les tribunaux. Alors, ne serait-ce que si on parlait du n° 170, M. le Président, on dirait: Comment peut-on passer un projet de loi sans faire affront à l'indépendance des tribunaux, sans faire affront au respect des citoyens et des institutions municipales qui ont soulevé un débat, qui, s'il fallait qu'il soit victorieux et gagnant et qu'il dénonce l'adoption de ce concept de fusion forcée, allait entraîner la chute du projet de loi n° 24, si d'aventure nous l'avions déjà adopté à ce moment-là, avant d'attendre le résultat sur la décision des tribunaux?

Alors, pour être cohérent et protéger l'autorité, la crédibilité, l'institution de l'Assemblée nationale, M. le Président, à l'égard du n° 170 sous contestation, il n'y a pas de doute qu'il faut voter en faveur de cette motion d'ajournement, ne serait-ce que pour protéger notre institution. Et c'est pour ça que, nous, de ce côté-ci, nous allons être favorables.

Mais il y a une raison encore plus facile à comprendre, si je sens qu'avec la première raison nos collègues de l'autre côté n'ont pas su comprendre la logique. Je comprends que je faisais référence à une loi adoptée il y a déjà six mois, et, pour eux, c'est peut-être déjà très loin, six mois, et ils ont déjà oublié ce qu'ils avaient fait. Alors, parlons donc de ce qui se passe en ce moment. Il y a un projet de loi n° 29 qui existe, qui est sur table, qui vise justement à amender le n° 170 qui, lui, je vous le rappelle, est sous contestation, et pour de bonnes raisons qu'il est sous contestation. Ce projet de loi, donc, n° 29 n'est pas encore adopté. Pourtant, le n° 24, on veut nous en faire débattre avant de savoir ce qui va arriver du n° 29. Donc, la main gauche ne sait pas ce que la main droite fait, et, pour nous, c'est repoussant comme approche, c'est illogique. C'est incohérent et ça ne correspond pas à l'idée que nous avons d'un gouvernement qui sait où il s'en va, qui a une vision, qui a une planification et qui dit: Je me fie à l'Assemblée législative pour faire de bonnes lois.

Au contraire, ça nous donne plutôt l'impression d'un gouvernement qui arrive et qui dit: Moi, je vais mettre mes gros sabots dans cette Assemblée, je vais la faire mienne et je vais donc pouvoir passer tout ce que je veux passer sans que les gens se posent de questions. Quand, tout à coup, on se lève et on dit: Holà, il y a un problème, vous êtes incohérent. eh bien, on nous dit:

Bien, y a pas de problème, fermez-vous, on va faire ce qu'on veut parce que nous possédons cette Assemblée, nous sommes le Parti québécois, nous sommes maîtres de cette société. Bien, c'est le gros problème qu'on a, M. le Président, philosophiquement parlant. C'est la base même de la différence entre nos deux formations politiques.

Quant à nous, déjà, lorsque, dans des motions comme celle-ci, vous me direz, M. le Président: Ah oui, mais là, écoutez, c'est une motion d'ajournement, on commencera pas à essayer d'interpréter ce qui habite les partis politiques à l'Assemblée, je vais vous dire: C'est souvent dans les détails qu'on reconnaît ce que sont les points les plus importants, les caractéristiques les plus essentielles des formations politiques. Bien, quand quelqu'un se lève de ce côté-ci et plaide la cohérence, plaide la vision gouvernementale, on reconnaît déjà, chez nous, ce qui sont les éléments les plus importants.

Si, de l'autre côté, si d'aventure ils s'aventurent à voter contre cette motion d'ajournement, ils vont prouver encore une fois que, pour eux, la cohérence n'a aucune raison d'être, que, pour eux, l'autorité, la suprématie, la souveraineté de l'Assemblée nationale n'a aucune importance et que, pour eux, se soumettre à la volonté de l'exécutif qui vient nous posséder en notre salon bleu, c'est la règle qu'ils veulent adopter. Bien, je vous dis, M. le Président, les gens pourront juger. Même dans un détail, même dans un élément comme une motion d'ajournement, ils pourront juger de la différence fondamentale entre les formations politiques. Et le jour n'est pas loin où les électeurs auront à choisir entre ces deux formations politiques et ils auront à choisir entre les caractéristiques essentielles qui nous habitent. Et je suis persuadé que, pour l'avancement du Québec, pour le progrès de notre société, pour chacun des Québécois et des Québécoises qui nous regardent, ils sauront tirer les conclusions de ce vote que nous prendrons sur la motion d'ajournement parce qu'ils comprendront que, la démocratie, elle loge de ce côté-ci. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, ceci met fin au débat sur la motion d'ajournement. M. le leader de l'opposition.

M. Paradis: M. le Président, je tiens à m'excuser auprès de mon collègue de Châteauguay, j'ai manqué une partie de son allocution, malheureusement. Peut-être y a-t-il déjà répondu, mais, dans les circonstances, M. le Président, je voudrais qu'il nous indique à ce moment-ci, s'il était un député ministériel membre de la formation du Parti québécois, quel serait le seul motif qui ferait en sorte qu'il pourrait voter contre la motion d'ajournement. S'il accepte de répondre à ma question, bien naturellement. M. le Président, et je comprendrai s'il refuse de le faire.

Le Vice-Président (M. Brouillet): S'il accepte, il faudrait que ça soit très bref, par exemple, selon la règle.

● (23 h 40) ●

M. Fournier: Oui, rapidement, M. le Président. C'est difficile de répondre à cette question. La question est la suivante: Quel peut être le motif pour voter contre

cette motion? Elle est difficile, je vais tenter... Puisque la question est posée, je vais tenter d'imaginer quelle pourrait être la réponse. Je n'en vois pas d'autre, je n'en vois pas d'autre que la soumission du législatif à l'exécutif, que l'acceptation qu'il y a quelqu'un, dans un édifice qui s'appelle le «bunker», qui va tout, tout, tout gouverner, qui va tout décider et que nous n'aurions pas le droit ici, en cette Chambre, de lui donner un signal comme quoi il est important d'être cohérent.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, maintenant, je mets aux voix la motion.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Brouillet): Parce que... hein, là? Je sais que c'est permis, mais, cependant, vous avez eu 10 minutes pour intervenir vous-même sur justement le motif de la motion d'ajournement. Si vous voulez poser une question, je vous inviterais d'être bref, s'il vous plaît, parce qu'il ne faut pas non plus abuser d'une règle, non plus.

M. Gobé: Oui, merci, M. le Président. M. le Président, soyez assuré que je vais être bref. D'ailleurs, j'ai eu l'occasion de parler pendant une heure sur le projet de loi et 10 minutes sur la motion, mais mon collègue le député de Châteauguay, qui est un député de la grande région de Montréal, M. le Président, a évoqué la problématique d'adopter ce projet de loi là actuellement, et ce que j'aimerais savoir de lui, c'est: Est-ce qu'il pourrait nous dire si le fait d'adopter à toute vapeur, comme le ministre l'aurait voulu, ce projet de loi aurait amélioré le service de transport en commun dans la région de Châteauguay?

Le Vice-Président (M. Brouillet): Oui ou non, monsieur...

M. Fournier: D'abord, M. le Président, permettez-moi de répondre à une question que vous ne m'avez pas posée vous-même, à savoir si je consentais à répondre à la question. Je tiens à vous répondre que je consens, si c'est la dernière.

Le Vice-Président (M. Brouillet): La dernière, et, si la réponse est brève, je consens.

M. Fournier: Alors, pour ce qui est de la réponse à la question qui m'est posée, M. le Président, bien entendu que le projet de loi ne règle en rien, exactement d'ailleurs comme d'autres projets de loi, notamment le projet de loi n° 28 ne règle rien en matière de santé et d'accès aux soins, ce projet de loi ne règle rien en termes d'accès au service et d'amélioration du service. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, est-ce que la motion d'ajournement présentée par M. le député de Châteauguay est adoptée?

Une voix: Vote nominal.

Une voix: Rejetée.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Vote nominal? Alors, que l'on appelle les députés.

● (23 h 42 — 23 h 46) ●

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, Mmes, MM. les députés, si vous voulez prendre place, nous allons procéder au vote.

Mise aux voix

Alors, je mets donc aux voix la motion d'ajournement présentée par le député de Châteauguay.

Que les députés qui sont en faveur de cette motion veuillent bien se lever, s'il vous plaît.

La Secrétaire adjointe: M. Paradis (Brome-Missisquoi), M. Cusano (Viau), M. Gobé (LaFontaine), M. Bergman (D'Arcy-McGee), M. Williams (Nelligan), M. Brodeur (Shefford), M. Béchard (Kamouraska-Témiscouata), Mme Houda-Pepin (La Pinière), M. Fournier (Châteauguay), M. Ouimet (Marquette), Mme Leblanc (Beauce-Sud).

Le Vice-Président (M. Brouillet): Que les députés contre cette motion veuillent bien se lever, s'il vous plaît.

La Secrétaire adjointe: M. Bertrand (Charlevoix), M. Julien (Trois-Rivières), M. Bégin (Louis-Hébert), M. Bertrand (Portneuf), Mme Maltais (Taschereau), M. Ménard (Laval-des-Rapides), M. Morin (Nicolet-Yamaska), M. Boulerice (Sainte-Marie—Saint-Jacques), Mme Carrier-Perreault (Chutes-de-la-Chaudière), M. Payne (Vachon), M. Létourneau (Ungava), M. Simard (Montmorency), M. Beaumier (Champlain), M. Jutras (Drummond), M. Laprise (Roberval), M. Gagnon (Saguenay), M. Lelièvre (Gaspé), M. Dion (Saint-Hyacinthe), M. Cousineau (Bertrand), M. Bédard (Chicoutimi), M. Paquin (Saint-Jean), M. Boulianne (Frontenac), M. Côté (Dubuc), M. Labbé (Masson), M. Bergeron (Iberville).

Le Président: Y a-t-il des abstentions?

Le Secrétaire: Pour:	11
Contre:	25
Abstentions:	0

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, la motion est rejetée.

Reprise du débat sur l'adoption du principe

Nous allons donc reprendre... poursuivre le débat sur l'adoption du principe du projet de loi n° 24. M. le député de Châteauguay, vous avez la parole.

M. Jean-Marc Fournier

M. Fournier: Comment vous dire ma déception, M. le Président, comment vous dire ma déception devant encore une fois une autre manifestation — quand même, n'exagérons pas — dans ses limites minimales, mais une autre manifestation de ce qu'il est convenu d'appeler la tyrannie de la majorité.

Mais, ceci étant, M. le Président, il me revient de vous parler du projet de loi n° 24, dont on nous a refusé qu'il y ait un temps d'arrêt pour permettre à la loi n° 170 de connaître son sort et au projet de loi n° 29 de connaître, lui aussi, le sien, le premier devant les tribunaux, le deuxième en cette Chambre, pour se soumettre à un principe fort noble: permettre à chacun de s'exprimer sur un concept, celui des fusions forcées, pour voir encore où chacun loge.

● (23 h 50) ●

Nous, notre position est bien connue. De l'autre côté, malheureusement, on a eu beaucoup de prises de position dans les journaux, dans plusieurs comités de plusieurs collègues du parti ministériel qui se disaient contre, et pourtant ici se soumettent à l'autorité sans fin de leur premier ministre, qui a décidé de s'occuper du Québec lui-même, à sa façon, sans écouter personne d'autre.

M. le Président, je n'ai malheureusement pas beaucoup de temps avant la fin de notre séance d'aujourd'hui. J'aurai l'occasion de revenir probablement dès demain pour compléter ma présentation à l'égard du projet de loi n° 24. Je voudrais au moins vous laisser avec une idée, avec une impression que j'ai et que je voudrais vous soumettre, qui est un questionnement, en fait. Imaginez, M. le Président, imaginez si nous devions être favorables à ce projet de loi là, si nous avions d'aventure exprimé une seule fois, par un seul de nos collègues, que nous étions favorables à ce projet de loi. J'entends déjà, dès demain, la ministre des Affaires municipales dire que nous avions changé d'idée, parce qu'elle aurait trouvé dans cet appui à un projet qui découle des fusions forcées un appui aux fusions forcées. Ce n'est rien d'autre qu'un guet-apens. Et ç'aurait pu être une raison additionnelle pour que nous soumettions cette demande d'ajournement. Je ne l'ai pas plaidé, parce que je savais bien que, si ce guet-apens se trouvait fondé, ça aurait amené la partie ministérielle à se donner un argument de plus pour voter contre la motion, puisqu'elle voulait réaliser ce guet-apens.

Alors, M. le Président, ce qui nous affecte le plus... Bien que je comprenne que le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques essaie de me glisser des mots — probablement qu'il souhaitait que je souligne sa présence, probablement — il compte que nous le disions et que tous en soient au courant, alors c'est fait, et je dirai à mes collègues de la souligner en toute occasion, il sera sans doute heureux.

Mais, M. le Président, voilà le problème majeur qu'on a, puisque ce projet de loi est forcément lié aux fusions forcées et que nous sommes résolument contre les fusions forcées parce que nous croyons qu'elles ne sont pas respectueuses ni des citoyens ni de nous-mêmes, ni de nous-mêmes. Parce que, si nous sommes des représentants de la population, comment pouvons-nous leur imposer quelque chose qu'ils ne veulent pas? Nous ne sommes plus, à ce moment-là, des représentants de la population, nous avons oublié le mandat. Je dis «nous». Je dis «nous», M. le Président, quand même précisons, pour ceux qui arrivent dans nos débats, «ceux qui ont décidé de forcer ces fusions». Or, je connais leur technique à utiliser des mots, à utiliser des gestes, à utiliser des votes pour les interpréter à leur façon et tenter de les répercuter dans les médias. Et je vois déjà,

demain, la ministre des Affaires municipales se lever et dire: Ah! le député de Châteauguay, hier, il a parlé pour le projet de loi qui découle des fusions forcées, donc il y a une faille du côté libéral, il y a des gens qui sont pour les fusions forcées.

Bien, M. le Président, nous n'allons pas répondre à ce guet-apens, nous n'allons pas tomber dans ce piège qui nous est tendu, devant une incohérence flagrante, d'ailleurs, en nous faisant parler sur le projet de loi n° 24 avant même que le 29 soit terminé et pendant que 170 est contesté. Jamais nous allons tomber dans ce piège. Et je tiens à souligner que la manœuvre n'est pas des plus admirables dans notre système. Parce qu'il est clair et évident que, puisque ce projet de loi est intimement lié à celui des fusions forcées, nous n'avons d'autre choix, puisqu'on ne nous permet pas que les autres débats sur les fusions forcées soient complétés... on tente de nous amener dans une machination qui permettrait à la partie ministérielle, au Parti québécois, de dire: Ah! ils ont abandonné, au Parti libéral, ils ont reculé, au Parti libéral. Bien, on reculera pas. On reculera pas, puis on va continuer. M. le Président, d'affirmer des principes dans lesquels nous croyons fondamentalement. Et ces principes, comme je l'ai dit tantôt, le principe le plus important qui nous anime et qui nous fait discourir ici jour après jour, soir après soir, le principe le plus important, c'est: Que faisons-nous ici, si ce n'est de représenter les citoyens qui nous y envoient?

Et souvent, j'entends de nos collègues, certains ministres qui viennent soit ici, soit en commission nous dire qu'ils font ça pour la population, qu'ils ont vu du monde, le matin, qui souffrait et qu'ils étaient là pour les défendre. Mais comment ça se fait que, lorsque les projets de loi arrivent et que justement il y a plein de monde dehors qui dit: C'est pas ça qu'on veut, on veut du respect, on veut un gouvernement qui tient compte de ce qu'on dit, on veut pas un gouvernement qui ferme les portes puis qui pense que lui, tout seul dans la pièce, peut décider de tout, qu'il est meilleur que tous les autres... C'est pourtant ça, le fil conducteur, je veux dire, le style de ce gouvernement sous la gouverne de ce chef du Parti québécois, M. le Président. C'est ça, le fil conducteur: Je sais tout, je suis tout, soumettez-vous. C'est comme ça que ça fonctionne maintenant. Certains disent: Voilà de l'arrogance, voilà du mépris.

Je dis, en résumé, et je pense que ça dit tout: Il n'y a plus de place pour le citoyen avec ce gouvernement. Le gouvernement dit aux citoyens: Tassez-vous, restez chez vous, je vais décider pour vous. C'est ça qu'il fait, le gouvernement du Parti québécois. Puis, les gens commencent à en avoir pas mal soupé, ils commencent à avoir besoin d'air, et je les comprends, ils veulent avoir une place.

C'est vrai. C'est vrai, je le disais tantôt, c'est vrai, sur le projet de loi n° 28, M. le Président, qui a pour objet de changer... d'assurer au gouvernement la mainmise sur le réseau de la santé. Eh bien, voyez-vous, ce qu'ils ont donné comme message — c'est des bénévoles élus, des citoyens et des citoyennes du Québec qui dépensent de leur temps, de leur énergie pour leurs concitoyens, dans le domaine de la santé — ce gouvernement irrespectueux, méprisant et arrogant leur a dit: Dehors! Je vais décider qui sera ici, dans ces

conseils d'administration, je vais décider qui va donner la ligne à tous les citoyens, qui vont être chez eux, bien penauds, et, de toute façon, je suis meilleur qu'eux pour décider ce qui est bon pour eux.

Alors, c'est la même, même chose qui arrive dans le concept des fusions forcées. Il y a des citoyens qui disent: Ce n'est pas le genre de vie que je veux: me donner. Il y a 13 municipalités, là, 13 municipalités, avec le projet de loi n° 24, qui n'en ont jamais, jamais été avisées, informées, on n'a jamais demandé leur autorisation d'être englobées là-dedans, jamais, jamais.

Allez voir, là, allez voir les gens de Melocheville puis de Beauharnois. Prenez, prenez 30 secondes pour le regarder sur la carte, si vous avez pas le temps d'aller faire un tour par là. C'est à côté de mon comté. Prenez 30 secondes pour le regarder sur la carte. Ça n'a pas d'allure, aucune allure, M. le Président. Déjà que, tout près de Melocheville, il y a Maple Grove, dans mon comté, qui conteste son appartenance qu'on a forcée. Alors, les autres municipalités sont embrigadées par ce projet de loi dans la même philosophie que les fusions forcées l'ont fait. Et on se retrouve avec quoi? Avec un sentiment de plus en plus partagé dans la population que le gouvernement n'est pas à son écoute, que le gouvernement n'est pas pertinent pour lui, n'est pas utile pour lui, que le gouvernement abuse du citoyen. C'est ça qui se dit de plus en plus.

Moi, je sais bien, quand on est à Québec, ici, on peut peut-être, si on prend pas les moyens, perdre un peu le fil avec ce qui se passe sur le terrain, être débranché un peu. C'est un débranchement démocratique qui affecte le gouvernement du Parti québécois. Quand on prend pas les moyens, c'est ce qui risque d'arriver. Bien, prenez le téléphone, allez voir les gens dans vos comtés. Il y a une petite fin de semaine qui s'en vient, là, profitez-en. Bon. Le député d'Ungava me regarde, puis il doit dire: Oui, mais j'ai un conseil national, moi, je peux pas aller les voir. Bien, vous serez déconnecté encore la semaine prochaine. Ça nous aidera pas beaucoup. Mais prenez le téléphone, appelez les, essayez de savoir qu'est-ce que les gens, chez eux ou chez vous, vous disent. Ils vont vous dire: Mais le gouvernement, là, M. le Président, est-ce qu'il pense à moi? Est-ce que le gouvernement est capable juste de m'entendre? Est-ce qu'on a encore une voix?

Combien de fois on a demandé au gouvernement, dans plusieurs projets de loi, plusieurs projets de loi: Prenez donc quelques minutes pour entendre des groupes. Et savez-vous qu'est-ce qu'on nous répond toujours, M. le Président? Bien, on n'a pas le temps! On n'a pas le temps parce que ça finit la semaine prochaine. Puis là on leur dit: Ah oui? Et où étiez-vous en début mars, quand on devait être ici, à l'Assemblée, et que vous avez décidé de garder les portes fermées et qu'on n'avait pas le temps de siéger? Et que s'est-il passé, toutes ces journées où nous siégeons, en mars puis en avril et en mai, où on aurait pu avancer des pièces législatives? Où étiez-vous? Nulle part? Vous étiez pas ici, en tout cas.

Nous, on était là, on était prêts, on était disponibles. Et on n'accepte pas la conséquence, que nous serions à la dernière minute, parce que c'est, pour eux, invoquer leur propre turpitude. Ils ont eux-mêmes décidé qu'ils allaient être des mauvais gouvernements.

un mauvais gouvernement, incohérent dans sa façon d'apporter des projets de loi — le 24 qui respecte pas le 29 puis le 170 — mais, en plus, dans sa façon d'aborder des travaux législatifs.

Et ça me fait penser, M. le Président, comme c'est répété tellement de saison en saison de la part de ce gouvernement du Parti québécois, j'en suis rendu à penser: Peut-être que ce n'est pas de l'incompétence, peut-être que c'est voulu, peut-être que c'est décidé, peut-être que c'est résolument ce que le gouvernement du Parti québécois a décidé de prendre comme stratégie pour faire en sorte de soumettre l'Assemblée nationale à l'autorité de l'exécutif, faire en sorte que nous soyons des gens qui suivons à la trace ce que dit le gouvernement, que nous soyons toujours là pour nous soumettre, ne rien dire, nous taire.

Vous me dites, M. le Président, que mon temps s'achève? J'ai 10 secondes? Ne serait-ce que je profite des 10 secondes avant que vous suspendiez, M. le Président, pour dire qu'à la prochaine occasion, lorsque le projet de loi sera rappelé, peut-être demain, j'aurai l'occasion de compléter et convaincre, j'en suis persuadé, mes collègues d'en face que nous devrions peut-être être plus cohérents et avoir un gouvernement plus compétent. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, je vous remercie, M. le député de Châteauguay. Nous allons, pour cette heure, ajourner nos travaux à demain matin, 10 heures.

(Fin de la séance à minuit)

