



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de l'Assemblée

Le jeudi 7 octobre 2010 — Vol. 41 N° 141

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Yvon Vallières**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Débats de l'Assemblée nationale

Le jeudi 7 octobre 2010 — Vol. 41 N° 141

Table des matières

Affaires courantes

Déclarations de députés	7731
Souligner le centenaire de l'Hôpital Mont-Sinaï	
M. Yves Bolduc	7731
Rendre hommage aux bénévoles de la Fondation Soleil	
du Centre d'accueil Saint-Benoît inc., à Mirabel	
Mme Denise Beaudoin	7731
Féliciter les cinq entreprises québécoises classées	
au Palmarès Technologie Fast 50 ^{MC}	
M. Pierre Arcand	7731
Rendre hommage à M. Martin Dupont, directeur de la Société	
de développement économique de Drummondville,	
pour son travail reconnu par ses pairs	
M. Yves-François Blanchet	7731
Féliciter la jeune Maude Deshaies, de la circonscription de Lotbinière,	
lauréate d'un prix du Festival international de la poésie	
Mme Sylvie Roy	7732
Féliciter la Dre Ruth Vander Stelt, de Gatineau, lauréate	
d'un prix Médecin de famille de l'année	
Mme Charlotte L'Écuyer	7732
Féliciter les finalistes et lauréats du concours pour	
les communautés noires Visa entrepreneurial	
M. Maka Kotto	7732
Souligner le travail du Comptoir alimentaire Le Grenier, à Lévis	
M. Gilles Lehouillier	7732
Féliciter le cinéaste Denis Villeneuve pour le succès	
international de son film <i>Incendies</i>	
M. Jean-Martin Aussant	7733
Féliciter la ville de Montmagny, lauréate d'un	
prix de la Fondation Rues principales	
M. Norbert Morin	7733
Présentation de projets de loi	7733
Projet de loi n° 113 — Loi anti-prête-noms en matière	
de contributions électorales	7733
M. Jean-Marc Fournier	7733
Mise aux voix	7734
Dépôt de documents	7734
Rapport annuel du Conseil permanent de la jeunesse	7734
Rapports annuels du Fonds d'aide aux recours collectifs et du Tribunal	
administratif et lettre du président du Comité de la rémunération	
des juges concernant les prévisions budgétaires du comité	7734
Rapport annuel d'Infrastructure Québec	7734
Rapport annuel de la Commission de la capitale nationale du Québec	7735
Rapports annuels de Bibliothèque et Archives nationales, de la	
Commission des biens culturels et de certains musées	7735
Réponses à des pétitions	7735
Dépôt de pétitions	7735
Modifier la loi afin de rendre automatique le consentement au don	
d'organes et d'empêcher l'opposition à la volonté du défunt	7735
Améliorer les conditions de travail des professionnelles	
en soins infirmiers et cardiorespiratoires	7735

Table des matières (suite)

Questions et réponses orales	7736
Exploration de la réserve d'hydrocarbures Old Harry, dans le golfe du Saint-Laurent	
Mme Pauline Marois	7736
Document déposé	7736
M. Jean Charest	7736
Mme Pauline Marois	7736
M. Jean Charest	7737
Mme Pauline Marois	7737
M. Jean Charest	7737
Mme Pauline Marois	7737
M. Jean Charest	7737
Propos tenus par le premier ministre de Terre-Neuve, M. Danny Williams, concernant le Québec	
M. Bernard Drainville	7737
Mme Nathalie Normandeau	7738
M. Bernard Drainville	7738
Mme Nathalie Normandeau	7738
M. Bernard Drainville	7739
Mme Nathalie Normandeau	7739
Négociations avec le gouvernement fédéral concernant l'exploitation des ressources en hydrocarbures	
Mme Pauline Marois	7739
M. Jean Charest	7739
Mme Pauline Marois	7740
M. Jean Charest	7740
Mme Pauline Marois	7740
M. Jean Charest	7740
Existence de garderies privées illégales	
Mme Carole Poirier	7741
Mme Yolande James	7741
Mme Carole Poirier	7741
Mme Yolande James	7741
Mme Carole Poirier	7742
M. Raymond Bachand	7742
Conditions de travail du personnel infirmier	
Mme Agnès Maltais	7742
M. Yves Bolduc	7742
Mme Agnès Maltais	7742
M. Yves Bolduc	7742
Mme Agnès Maltais	7743
M. Yves Bolduc	7743
Rôle de M. Marc Bibeau, entrepreneur, au sein du Parti libéral du Québec	
M. Amir Khadir	7743
M. Jean-Marc Fournier	7743
M. Amir Khadir	7744
M. Jean-Marc Fournier	7744
M. Amir Khadir	7744
M. Jean-Marc Fournier	7744
Mesures d'aide aux producteurs agricoles	
Mme Marie Bouillé	7744
M. Laurent Lessard	7744
Mesures de protection des emplois dans le secteur agricole	
M. Alexandre Cloutier	7745
M. Laurent Lessard	7745

Table des matières (suite)

Votes reportés	
Motion proposant que l'Assemblée exige du gouvernement qu'il réponde positivement aux revendications de la Marche mondiale des femmes	7745
Motions sans préavis	7746
Rappeler les circonstances ayant mené à la mort du ministre Pierre Laporte et les événements de la crise d'Octobre	7748
M. Jean Charest	7749
Mme Pauline Marois	7750
M. Gérard Deltell	7750
M. Amir Khadir	7751
Mise aux voix	7751
Souligner le 40 ^e anniversaire de la crise d'Octobre	7752
Mise aux voix	7752
Avis touchant les travaux des commissions	7752
Renseignements sur les travaux de l'Assemblée	7752
Affaires du jour	7752
Avis touchant les travaux des commissions	7753
Projet de loi n ^o 116 — Loi concernant l'acquisition de voitures pour le métro de Montréal	
Adoption du principe	7753
M. Sam Hamad	7753
M. Nicolas Girard	7755
M. Gérard Deltell	7757
M. Jean D'Amour	7760
M. Amir Khadir	7762
M. Sylvain Simard	7763
M. Marc Picard	7766
Mise aux voix	7766
Commission plénière	7767
Étude détaillée	7767
Mise aux voix du rapport de la commission	7781
Adoption	7782
M. Sam Hamad	7782
M. Nicolas Girard	7782
M. Gérard Deltell	7782
M. Sylvain Simard	7783
Mise aux voix	7783
Ajournement	7783

Le jeudi 7 octobre 2010 — Vol. 41 N° 141

(Neuf heures quarante-six minutes)

Le Vice-Président (M. Gendron): Alors, chers collègues, bon jeudi matin. Veuillez vous asseoir.

Affaires courantes

Déclarations de députés

Nous allons maintenant procéder à la rubrique du jour, qui commence par la déclaration des députés. Et je suis prêt à entendre la première déclaration. Je cède la parole à M. le député de Jean-Talon pour sa déclaration d'aujourd'hui. À vous.

Souligner le centenaire de l'Hôpital Mont-Sinaï

M. Yves Bolduc

M. Bolduc: Merci, M. le Président. 2010 est une année spéciale pour l'Hôpital Mont-Sinaï, qui célèbre son centenaire. À ses débuts, l'histoire de cet établissement a été intimement liée au traitement de la tuberculose, qui faisait alors des ravages dans la population. Au fil des ans et des décennies, l'hôpital a conservé une spécialisation dans le traitement des maladies respiratoires, mais il a aussi élargi son expertise. Les soins palliatifs et les soins de longue durée sont aujourd'hui deux autres créneaux où il se démarque. Depuis ses débuts, l'Hôpital Mont-Sinaï a toujours été proche de la communauté, et cette qualité contribue encore avec force à sa renommée.

Je suis certain, M. le Président, que mes collègues parlementaires se joignent à moi pour féliciter toute l'équipe de l'Hôpital Mont-Sinaï pour son formidable parcours et l'excellence des soins prodigués aux patients. D'ailleurs, je salue chaleureusement les représentants de l'établissement, qui sont aujourd'hui avec nous. Je suis convaincu que la population de Montréal pourra compter encore longtemps sur les excellents services de l'hôpital et le dévouement exemplaire de son personnel. Je vous remercie, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Gendron): Alors, merci, M. le député de Jean-Talon, pour votre déclaration. Je cède maintenant la parole à Mme la députée de Mirabel pour sa déclaration d'aujourd'hui. À vous la parole.

Rendre hommage aux bénévoles de la Fondation Soleil du Centre d'accueil Saint-Benoît inc., à Mirabel

Mme Denise Beaudoin

Mme Beaudoin (Mirabel): Merci, M. le Président. Je suis très heureuse d'avoir l'occasion de reconnaître publiquement l'indispensable travail qu'accomplissent chez nous les bénévoles de la Fondation Soleil du Centre d'accueil Saint-Benoît de Mirabel mise sur pied en 1984 grâce en particulier au Dr Augustin Roux.

Cette fondation reçoit et administre des dons et des legs afin d'améliorer le bien-être et la qualité de vie de la clientèle du centre d'hébergement de Saint-Benoît. Les sommes ainsi recueillies servent à augmenter le confort et à développer de nouveaux services à l'intention des bénéficiaires. Les sommes recueillies alors servent à financer les activités du Comité des loisirs et des bénévoles et à se procurer divers biens selon les besoins exprimés.

Je tiens à remercier de leur dévouement et de leur travail inlassable les membres du conseil d'administration, passés et présents. Je souhaite de tout coeur qu'ils poursuivent encore longtemps leur belle mission auprès des résidentes et des résidents du Centre d'accueil de Saint-Benoît.

Le Vice-Président (M. Gendron): Merci, Mme la députée. Je cède maintenant la parole à M. le député de Mont-Royal pour sa déclaration d'aujourd'hui. M. le député, à vous la parole.

Féliciter les cinq entreprises québécoises classées au Palmarès Technologie Fast 50^{MC}

M. Pierre Arcand

M. Arcand: Merci, M. le Président. J'aimerais que l'Assemblée nationale souligne le leadership de cinq entreprises québécoises qui se sont classées parmi les 15 entreprises les plus vertes au Canada selon l'édition 2010 du Palmarès Technologie de la firme Deloitte. Ce palmarès honore les entreprises canadiennes qui sont des chefs de file en matière de technologies vertes et qui favorisent l'utilisation plus efficace des ressources naturelles en matière de production et de consommation industrielles.

Les cinq entreprises qui se sont distinguées sont 5N Plus, Bionest Technologies, H₂O Innovation, Odotech et Prosep. Saluons donc l'initiative de leurs dirigeants, M. le Président, qui ont fait de la protection de l'environnement non seulement une responsabilité d'entreprise, mais aussi une source importante d'avantages concurrentiels et de croissance durable. C'est toute la société québécoise qui va en bénéficier, M. le Président. Merci.

Le Vice-Président (M. Gendron): Merci, M. le député. Je cède maintenant la parole à M. le député de Drummond pour sa déclaration d'aujourd'hui. À vous la parole, M. le député.

Rendre hommage à M. Martin Dupont, directeur de la Société de développement économique de Drummondville, pour son travail reconnu par ses pairs

M. Yves-François Blanchet

M. Blanchet: Merci, M. le Président. J'ai, à plusieurs reprises, profité de la déclaration de député pour vanter avec une fierté et un peu de chauvinisme de bonne guerre le modèle drummondvillois. Il y a à peine plus de 25 ans, Drummondville était une ville à l'économie presqu'exclusivement manufacturière.

mono-industrielle, dont le déclin avait de quoi inquiéter. Aujourd'hui, Drummondville jouit d'une économie florissante, appuyée sur un entrepreneuriat, pour beaucoup, local et un foisonnement de PME.

À l'avant-plan de ce succès, il y a une institution clé, la Société de développement économique de Drummondville. Dynamique, innovante, audacieuse, rassembleuse, avec à sa tête quelqu'un dont les mérites ne sont pas reconnus ni assez souvent ni assez fort. Or, Martin Dupont, le directeur général de la SDED, a été reconnu récemment par ses pairs, directeurs de CLD, comme un des meilleurs parmi eux et, à ce titre, il s'est vu remettre la convoitée Assiette d'argent. Martin étant en plus un collaborateur de tous les instants dans les dossiers locaux, je suis encore davantage heureux de le féliciter ici aujourd'hui, mais surtout de l'inviter à tenir la barre de la SDED encore longtemps.

● (9 h 50) ●

Le Vice-Président (M. Gendron): Merci beaucoup. Je cède maintenant la parole à Mme la députée de Lotbinière. Mme la députée de Lotbinière, à vous la parole.

**Féliciter la jeune Maude Deshaies,
de la circonscription de Lotbinière,
lauréate d'un prix du Festival
international de la poésie**

Mme Sylvie Roy

Mme Roy: M. le Président, je vais commencer par saluer les élèves de l'école Marie-Sophie, de Sainte-Sophie-de-Lévrard, mon village, qui nous regardent en ce moment parce qu'ils savent que je vais féliciter une des leurs, qui est Maude Deshaies. Maude Deshaies est une jeune fille en sixième année, extrêmement pleine de vie, belle, avec des yeux rieurs, qui a un problème d'audition, mais qui a gagné le deuxième prix du Festival international de la poésie en s'impliquant. Et j'invite tous les autres élèves aussi à participer activement à ce festival.

Et puis je veux remercier également les tenants de ce Festival international de la poésie d'inciter les jeunes à participer, et à se prononcer, et à faire des poèmes. Tous les jeunes qui ont lu leurs poèmes au matin de la poésie que j'ai assisté étaient extrêmement prenants et ils m'ont tiré quelques larmes, M. le Président, je l'avoue. Mais je n'ai que d'éloges à faire à ces jeunes qui ont fait ces poèmes avec leur cœur, leurs émotions, et surtout à Maude, qui est de mon village. Merci.

Le Vice-Président (M. Gendron): J'ai été dérangé par vos émotions. C'est pour ça que vous avez eu un petit peu plus de temps. On se rappelle que c'est une minute. Alors, je cède... Merci, Mme la députée. Je cède maintenant la parole à Mme la députée de Pontiac.

**Féliciter la Dre Ruth Vander Stelt,
de Gatineau, lauréate d'un prix
Médecin de famille de l'année**

Mme Charlotte L'Écuyer

Mme L'Écuyer: Merci, M. le Président. Dans le cadre de la Semaine du médecin de famille au Canada, qui rend hommage à l'apport exceptionnel... à leur dévouement envers les patients et la prestation de soins de santé de grande

qualité, j'aimerais souligner la nomination du Dr Ruth Vander Stelt comme Médecin de famille de l'année 2010 au Québec.

Le Dr Ruth Vander Stelt a suivi sa formation à l'Université Laval et sa résidence à l'Hôpital Saint-François-d'Assise de Québec. Elle exerce en tant que médecin au centre des services sociaux et de santé de Pontiac depuis 1995. En plus d'être membre de nombreuses associations professionnelles, dans son établissement elle a assumé à tour de rôle la chefferie du Service de gériatrie, présidente du Conseil des médecins, dentistes et pharmaciens, pour finalement devenir chef du Département de médecine familiale, notre représentante au département de dentiste.

En terminant, M. le Président, je félicite de nouveau la Dre Ruth Vander Stelt.

Le Vice-Président (M. Gendron): Merci, Mme la députée de Pontiac. Je cède maintenant la parole à M. le député de Bourget pour sa déclaration d'aujourd'hui. M. le député de Bourget, à vous la parole.

**Féliciter les finalistes et lauréats du
concours pour les communautés
noires Visa entrepreneurial**

M. Maka Kotto

M. Kotto: M. le Président, je veux adresser mes plus vives félicitations aux finalistes et aux lauréats de la toute première édition du concours Visa Entrepreneurial tenu sous le thème *Au-delà des frontières et des limites*.

C'est en effet le 24 septembre dernier, grâce au dynamisme de la Jeune Chambre de commerce haïtienne et de l'organisme Chantier d'Afrique du Canada, que s'est tenu ce gala dédié aux entrepreneurs issus des communautés noires du Québec. Je veux saluer cette généreuse initiative mettant de l'avant la volonté des Québécois issus des communautés de participer au développement économique du Québec.

L'intégration au Québec, pays d'avenir et de tous les possibles, est un mouvement perpétuel renouvelé pour celles et ceux qui ont choisi d'y élire résidence. Le développement d'une culture entrepreneuriale est l'une des clés d'une intégration réussie, permettant d'ouvrir toute grande la porte de cette magnifique terre d'accueil qu'est le Québec. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Gendron): Alors, merci, M. le député. Je cède maintenant la parole à M. le député de Lévis pour sa déclaration d'aujourd'hui. À vous la parole, M. le député.

**Souligner le travail du Comptoir
alimentaire Le Grenier, à Lévis**

M. Gilles Lehouillier

M. Lehouillier: M. le Président, j'ai eu l'occasion, en septembre dernier, d'annoncer, au nom de ma collègue ministre des Aînés, une aide financière au Comptoir alimentaire Le Grenier pour le lancement d'un service de livraison de repas aux personnes âgées du territoire de la ville de Lévis et de trois MRC de la région Chaudière-Appalaches. Lors de la visite de leurs installations, j'ai pu constater le travail exceptionnel accompli par cet organisme

humanitaire depuis 1991. J'ai été impressionné par le haut niveau de leur cuisine, qui leur permettra d'ici peu de produire jusqu'à 1 000 repas par semaine. C'est, à mon avis, l'une de nos plus belles entreprises d'économie sociale de Lévis.

Le Grenier regroupe des dirigeants et des bénévoles qui ont, au cours des années, mis sur pied des ateliers de cuisine collectifs, des dîners communautaires, des paniers de Noël, des collations pour les enfants des écoles primaires et les terrains de jeu, ainsi qu'une épicerie à bon marché. Le Grenier ouvre ses portes à toutes les personnes qui ont besoin d'aide, sans aucune discrimination, car sa seule mission est de donner à manger à ceux qui ont faim, contribuant ainsi au bien-être de notre collectivité. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Gendron): Alors, merci pour votre déclaration, M. le député de Lévis. Je cède maintenant la parole à M. le député de Nicolet-Yamaska pour sa déclaration du jour. À vous.

**Féliciter le cinéaste Denis Villeneuve
pour le succès international
de son film *Incendies***

M. Jean-Martin Aussant

M. Aussant: Merci, M. le Président. Aujourd'hui, je voudrais souligner le fantastique travail du cinéaste Denis Villeneuve, originaire du secteur Gentilly de la... municipalité, pardon, de Bécancour dans le comté de Nicolet-Yamaska. Denis Villeneuve pourrait nous représenter à la prochaine cérémonie des Oscars, dans la catégorie du meilleur film en langue étrangère, avec son long métrage *Incendies*. C'est le 25 janvier qu'on saura si *Incendies* figurera parmi les cinq derniers finalistes pour la grande soirée des Oscars.

Le gentilhomme Denis Villeneuve a tout un parcours. D'abord étudiant en sciences pures, il s'inscrit ensuite en cinéma à l'Université du Québec à Montréal et remporte la course Europe-Asie, un concours qui lui permet de réaliser son premier film. Il compte maintenant plus de sept films à son actif, dont *Un 32 août sur terre*, *Maëlstrom* et *Polytechnique*, et il est reconnu comme l'un des cinéastes les plus talentueux de sa génération. Il a rapidement su rallier public et critiques avec des films aux images marquantes et des dialogues intelligents.

Le plus beau, dans le succès de Denis Villeneuve, c'est qu'il réussit par ses films à faire voyager le cinéma québécois à travers le monde. Toutes nos félicitations et bonne continuité à l'exceptionnel cinéaste Denis Villeneuve, de Gentilly!

Le Vice-Président (M. Gendron): Merci. Je cède maintenant la parole à M. le député de Montmagny-L'Islet pour sa déclaration d'aujourd'hui. À vous.

**Féliciter la ville de Montmagny,
lauréate d'un prix de la
Fondation Rues principales**

M. Norbert Morin

M. Morin: Merci, M. le Président. Aujourd'hui, je tiens à féliciter la ville de Montmagny pour l'obtention du

prix Animation-Promotion pour sa démarche de revitalisation. Ce prix, remis par la Fondation Rues principales lors de son 23^e colloque annuel, souligne les efforts de promotion et de mise en marché du milieu, mais aussi toutes les initiatives mises de l'avant afin de favoriser la vitalité sociocommunautaire et culturelle locale. Faisant partie des 29 municipalités candidates, la ville de Montmagny a été couronnée puisqu'elle a bonifié son offre d'activités déjà très variées en plus d'en créer d'autres.

Lors du même colloque, la ville de Montmagny a obtenu son renouvellement de son certificat 4 As. Cette dernière, mise en place par la Fondation Rues principales en partenariat avec... La Fondation Rues principales, en partenariat avec la Société d'habitation du Québec, récompense les municipalités qui maintiennent leurs efforts au niveau de la revitalisation et du développement durable de leur milieu. Merci aux responsables de la ville de Montmagny.

Le Vice-Président (M. Gendron): Alors, cette dernière déclaration met fin à la rubrique du jour, pour ce qui est des déclarations de députés. Nous allons suspendre les travaux pour quelques minutes seulement. Les travaux sont suspendus.

(Suspension de la séance à 9 h 58)

(Reprise à 10 h 10)

Le Président: Alors, bonne journée, chers collègues. Nous allons nous recueillir quelques instants.

Alors, merci. Veuillez vous asseoir.

Alors, nous poursuivons aux affaires courantes. Aujourd'hui, il n'y a pas de déclarations ministérielles.

Présentation de projets de loi

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

M. Fournier: Je vous demanderais d'appeler l'article a, M. le Président.

Projet de loi n° 113

Le Président: À l'article a du feuillet, M. le ministre responsable de la Réforme des institutions démocratiques et de l'Accès à l'information présente le projet de loi n° 113, Loi anti-prête-noms en matière de contributions électorales. Alors, M. le ministre responsable de la Réforme des institutions démocratiques et de l'Accès à l'information.

M. Jean-Marc Fournier

M. Fournier: Oui, merci, M. le Président. Ce projet de loi modifie la Loi électorale afin de renforcer les dispositions interdisant le recours à des prête-noms en matière de contribution à un parti politique, une instance de parti, un député indépendant ou un candidat indépendant.

À cette fin, le projet de loi prévoit expressément que toute contribution doit être versée volontairement, sans compensation ni contrepartie, et qu'elle ne peut faire l'objet d'un quelconque remboursement. L'électeur qui fait la contribution devra alors signer une déclaration à cet effet. Il sera également expressément interdit à quiconque de

recourir à la menace, à la contrainte ou à la promesse de compensation, de contrepartie ou de remboursement afin d'inciter un électeur à faire une contribution. De plus, le projet de loi interdit désormais le versement de dons anonymes.

Le projet de loi révisé également le régime des sanctions applicables en matière de versement de contributions illégales. C'est ainsi qu'il augmente le montant des amendes en cas de contravention aux règles relatives aux contributions, qu'il qualifie de manœuvre électorale frauduleuse certaines de ces contraventions et qu'il prévoit qu'aucun contrat public ne pourra être conclu, durant une période pouvant aller jusqu'à 10 ans, avec une personne physique ou une personne morale qui a été déclarée coupable d'une infraction en matière de contributions, ou avec une personne morale ou une société dont l'un de ses administrateurs, dirigeants ou associés a été déclaré coupable d'une telle infraction.

Finalement, le projet de loi propose que des mesures similaires soient apportées à la Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités et à la Loi sur les élections scolaires.

Le Président: L'Assemblée accepte-t-elle d'être saisie de ce projet de loi? M. le leader de l'opposition officielle.

M. Bédard: Le ridicule continue, M. le Président. Est-ce que je dois comprendre le ministre que... nous sommes jeudi aujourd'hui, la session va être suspendue pendant une semaine, qu'on n'aura pas les trois autres projets de loi, que les discussions puis tout ce qu'on a fait au mois de juin, j' imagine qu'il n'a pas été capable d'arriver avec... même en arrivant avec quelque chose d' alambiqué avec cinq projets de loi, on n'aura même pas les cinq écritures avant de s'en aller pendant une semaine? Donc, il va falloir attendre que le ministre soit prêt, dans son strip-tease, là, après le retour au mois d'octobre, c'est ce que je comprends, à la fin d'octobre?

Le Président: Alors, M. le leader de l'opposition officielle, je comprends que vous vouliez obtenir des informations additionnelles, mais je vous invite à utiliser des termes qui n'amèneront pas des débats. Alors, M. le leader de l'opposition.

M. Fournier: Je souhaite la participation de tous les parlementaires. Je suis souple, comme je l'ai dit hier. Et je pense bien que tout le monde, tous les commentateurs nous invitent, chacun des parlementaires, à aller de l'avant dans l'étude de ces projets de loi là pour le bien de l'ensemble de la population.

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

M. Bédard: Avec tout le sérieux qu'on peut avoir sur une question aussi importante et faite de cette façon-là, mais quand même... Le ministre, hier, nous fait une déclaration ministérielle, souvenez-vous — c'est quand même seulement hier — il nous annonce cinq projets de loi. On se serait attendu, au moins, en tout cas, qu'on aurait eu les cinq avant de partir. Là, ce que je comprends, c'est qu'il ne déposera pas les cinq projets de loi, il va falloir attendre dans deux semaines, dans trois semaines, avant que le ministre finisse son strip-tease. Est-ce que je comprends que c'est cela qu'il entend faire?

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît! Je vous en prie, la question a été posée, sur une question en bonne et due forme, par le leader de l'opposition officielle.

Des voix: ...

Le Président: Alors, est-ce que, M. le député de Richelieu, vous voulez ajouter à ce que M. le leader de l'opposition a posé comme question?

Une voix: ...

Le Président: Alors, vous allez vous abstenir? Je préfère. Je préférerais. M. le leader du gouvernement.

M. Fournier: Les autres vont suivre très rapidement, M. le Président, pour s'assurer qu'on puisse les étudier rapidement.

Mise aux voix

Le Président: Très bien. Alors, est-ce que l'Assemblée accepte d'être saisie de ce projet de loi?

Des voix: ...

Le Président: C'est accepté.

Dépôt de documents

Au dépôt de documents, M. le premier ministre.

Rapport annuel du Conseil permanent de la jeunesse

M. Charest: Alors, M. le Président, j'ai l'honneur de déposer le rapport annuel de gestion 2009-2010 du Conseil permanent de la jeunesse.

Le Président: Ce document est déposé. M. le ministre de la Justice.

Rapports annuels du Fonds d'aide aux recours collectifs et du Tribunal administratif et lettre du président du Comité de la rémunération des juges concernant les prévisions budgétaires du comité

M. Fournier: Oui, M. le Président. J'ai l'honneur de déposer le rapport annuel 2009-2010 du Fonds d'aide aux recours collectifs, le rapport annuel de gestion 2009-2010 du Tribunal administratif du Québec, et les prévisions budgétaires du Comité sur la rémunération des juges.

Le Président: Ces documents sont déposés. Mme la ministre responsable de l'Administration gouvernementale et présidente du Conseil du trésor.

Rapport annuel d'Infrastructure Québec

Mme Courchesne: Excusez-moi. M. le Président, j'ai l'honneur de déposer le rapport d'activité 2009-2010 d'Infrastructure Québec. Merci.

Le Président: Ce document est... C'est le document d'Infrastructure Québec qui vient d'être déposé. Ce document est déposé. Au dépôt de documents toujours, M. le ministre des Transports et ministre responsable de la région de la Capitale-Nationale.

Rapport annuel de la Commission de la capitale nationale du Québec

M. Hamad: Merci, M. le Président. Alors, j'ai l'honneur de déposer le rapport annuel 2009-2010 de la Commission de la capitale nationale.

Le Président: Ce document est déposé. Mme la ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine.

Rapports annuels de Bibliothèque et Archives nationales, de la Commission des biens culturels et de certains musées

Mme St-Pierre: Merci, M. le Président. J'ai l'honneur de déposer le rapport annuel 2009-2010 de la Bibliothèque et Archives nationales du Québec, le rapport annuel de gestion 2009-2010 de la Commission des biens culturels du Québec, le rapport annuel 2009-2010 du Musée national des beaux-arts du Québec, le rapport annuel 2009-2010 du Musée d'art contemporain de Montréal et finalement le rapport annuel 2009-2010 du Musée de la civilisation.

Le Président: Ces documents sont déposés. M. le leader du gouvernement.

Réponses à des pétitions

M. Fournier: Oui. Merci, M. le Président. Conformément aux dispositions prévues à l'article 64.8 de notre règlement, je dépose les réponses du gouvernement aux pétitions déposées par le député de Rivière-du-Loup le 20 mai 2010, la députée de Lotbinière le 26 mai 2010, le député de Saint-Jean le 4 juin 2010, le député de Groulx le 8 juin 2010.

Le Président: Ces documents sont déposés. Il n'y a pas de dépôt de rapports de commissions.

Dépôt de pétitions

À la rubrique Dépôt de pétitions, M. le député de La Peltrie.

Modifier la loi afin de rendre automatique le consentement au don d'organes et d'empêcher l'opposition à la volonté du défunt

M. Caire: Merci, M. le Président. Je dépose l'extrait d'une pétition présentée à l'Assemblée nationale, signée par 40 pétitionnaires.

«Les faits invoqués sont les suivants:

«Considérant que la méthode actuelle de consentement au don d'organes n'est pas efficace;

«Considérant que le projet de loi n° 197 comporte des lacunes;

«Considérant que le Code civil autorise un proche à s'opposer au don d'organes du défunt, allant ainsi à l'encontre de sa volonté, même si le consentement de celui-ci était signé;

«Considérant que peu de gens parlent avec leur famille ou signent le registre des consentements, causant ainsi une incertitude quant à la volonté du défunt vis-à-vis le don d'organes;

«Et l'intervention réclamée se résume ainsi:

«C'est pourquoi les soussignés demandent à l'Assemblée nationale:

«1. De modifier la loi afin que le consentement au don d'organes soit automatique pour tous les citoyens du Québec, le formulaire d'adhésion ou de renouvellement de la carte d'assurance maladie offrant l'option de refuser comme suit:

«Je n'autorise pas le prélèvement de mes organes et tissus pour transplantation lors de mon décès.

«Cette formulation, choisie par un grand nombre de pays européens, a eu pour conséquence d'augmenter le don d'organes de façon spectaculaire, sauvant ainsi un très grand nombre de gens;

«2. De s'assurer que le choix du requérant soit clairement identifié et moulé dans sa carte;

«3. D'obliger le requérant à contacter la Régie de l'assurance maladie s'il désire changer son choix entre deux renouvellements;

«4. De modifier la loi afin que personne ne puisse s'opposer à la volonté du défunt qui a autorisé le don de ses organes en pleine connaissance de cause lors de son vivant.»

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

Le Président: Cet extrait de pétition est déposé. Mme la députée de Taschereau.

Mme Maltais: M. le Président, je demande le consentement de cette Assemblée pour déposer une pétition non conforme, s'il vous plaît.

Le Président: Il y a consentement? Il y a consentement. Mme la députée de Taschereau.

Améliorer les conditions de travail des professionnelles en soins infirmiers et cardiorespiratoires

Mme Maltais: Alors, je dépose l'extrait d'une pétition adressée à l'Assemblée nationale, signée par 30 372 pétitionnaires sur papier, auxquels se sont ajoutés 93 295 personnes en ligne, ce qui veut dire que c'est une pétition de 123 917 personnes. Désignation: citoyens et citoyennes du Québec.

«Les faits invoqués sont les suivants:

«Attendu qu'il est de la responsabilité du gouvernement du Québec de mettre en place...»

● (10 h 20) ●

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît, oui! Alors, collègues, je vous rappelle que le dépôt de pétitions est un moment important. Même tantôt, pendant la pétition du député de

La Peltre, on entendait un bruit de fond continu. Alors, je vous demanderais que, pendant les dépôts de pétitions, c'est un moment important, nous portions attention à la lecture que le député en fait. Mme la députée de Taschereau.

Mme Maltais: Merci, M. le Président. Alors:

«Les faits invoqués sont les suivants:

«Attendu qu'il est de la responsabilité du gouvernement du Québec de mettre en place les conditions nécessaires pour que toutes les Québécoises et tous les Québécois puissent avoir accès rapidement à des services de santé de qualité;

«Attendu que, dans ce contexte, nous appuyons les revendications de la Fédération interprofessionnelle de la santé du Québec, [la] FIQ, qui réclame des conditions qui sauront retenir les professionnelles en soins infirmiers et cardiorespiratoires dans le réseau public et favoriseront le recrutement des milliers de personnes qui sont requises pour assurer l'intégrité de notre réseau de la santé;

«Et l'intervention réclamée se résume ainsi:

«Nous réclamons que le gouvernement accorde aux professionnelles en soins infirmiers et cardiorespiratoires des conditions de travail acceptables, susceptibles de limiter la pénurie de main-d'œuvre qui menace le réseau public de santé du Québec.»

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

Le Président: Cet extrait de pétition est déposé.

Il n'y a pas d'interventions qui portent sur une violation de droit ou de privilège.

Je vous avise qu'après la période de questions et de réponses orales sera tenu le vote reporté sur la motion de M. le député de Mercier débattue hier aux affaires inscrites par les députés de l'opposition.

Questions et réponses orales

Et nous en sommes donc maintenant à la période de questions et de réponses orales des députés. Et je cède la parole à Mme la chef de l'opposition officielle.

Exploration de la réserve d'hydrocarbures Old Harry, dans le golfe du Saint-Laurent

Mme Pauline Marois

Mme Marois: Merci, M. le Président. On l'a vu encore hier, le premier ministre et la vice-première ministre ont complètement abandonné la défense des intérêts du Québec.

Dans le dossier de la négociation d'une entente sur les hydrocarbures dans le golfe du Saint-Laurent, la vice-première ministre nous dit que les planètes sont alignées pour la première fois avec la présence de Christian Paradis comme ministre fédéral des Ressources naturelles. Hier, Christian Paradis a déclaré à la Chambre des communes «il y a des pourparlers» et qu'il souhaitait «entamer des négociations en bonne et due forme». On doit comprendre, M. le Président, que les négociations en seraient à leurs premiers balbutiements.

Pourtant, le 18 octobre 2002, il y aura donc bientôt huit ans, le ministre fédéral Herb Dhaliwal écrivait à la

ministre de l'Énergie du Québec, et je cite: «Je ne doute pas qu'un accord soit à notre portée», et que «les représentants de nos ministères ont convenu de collaborer à la rédaction d'une entente-cadre qui concilierait les intérêts des deux parties». À l'époque, les planètes étaient réellement bien alignées. Malheureusement, le gouvernement du Parti québécois n'a pas eu le temps de mener à terme cette entente.

M. le Président, au lieu d'inventer des complots, est-ce que le premier ministre peut nous expliquer l'incurie de son gouvernement? Est-ce qu'il peut nous expliquer comment ça se fait, alors qu'une entente-cadre était en préparation il y a huit ans, aujourd'hui on parle d'entamer des négociations? Et, au lieu de rire, le premier ministre devrait lire la lettre de M. Dhaliwal. Je la dépose.

Document déposé

Le Président: Il y a consentement pour le dépôt? Il y a consentement. M. le premier ministre.

M. Jean Charest

M. Charest: Bon, bien, le moins qu'on puisse dire, M. le Président, c'est qu'on l'a échappé belle, si j'ai bien compris, parce que, la dernière fois que le PQ a négocié avec Ottawa, il est allé dire qu'il était d'accord avec les coupures imposées unilatéralement au Québec, M. le Président. C'est ça, la position. Parce que la chef de l'opposition officielle, là, croyez-le ou non... je sais qu'il y a des Québécois qui nous écoutent aujourd'hui, ils vont peut-être avoir de la difficulté à le croire, mais ont dit officiellement qu'ils étaient d'accord avec les coupures.

D'ailleurs, hier, j'ai eu l'occasion de vous rappeler, M. le Président, que les transferts fédéraux avaient augmenté. Je vous avais parlé de 60 %, je m'excuse, j'ai fait une erreur, c'est 72 % d'augmentation des transferts fédéraux. Et, depuis qu'on forme le gouvernement, M. le Président, on a réussi à négocier le Conseil de fédération, une entente sur la santé applaudie par Jacques Parizeau, et Gilles Duceppe, et les critiques du Bloc québécois, incluant le fédéralisme asymétrique, la reconnaissance du Québec comme nation, l'entente sur l'UNESCO, M. le Président, les ententes sur les infrastructures.

S'il y a une chose que les Québécois savent d'expérience, si le passé est garant de l'avenir... Parce que la dernière fois que le Québec est allé faire une grande négociation sous le PQ, ils sont allés négocier puis vendre le droit de veto du Québec, M. le Président. La plus grande perte de l'histoire politique du Québec dans les négociations, ça a été la perte du droit de veto. Un gouvernement libéral a fait la preuve que, quand on négocie, on obtient des résultats.

Le Président: En première complémentaire, Mme la chef de l'opposition officielle.

Mme Pauline Marois

Mme Marois: M. le Président, période de questions et réponses, pas un mot sur Old Harry, M. le Président. Où en est rendu le premier ministre? On lui demande qui va défendre nos intérêts, sa ministre, lui, son gouvernement, alors que Terre-Neuve est en train de siphonner nos ressources, M. le Président. Le premier ministre se couche devant Danny Williams. Il ne défend pas nos intérêts. Il préfère

défendre le fédéralisme canadien. Qu'est-ce qu'il a à répondre, le premier ministre, M. le Président, aux...

Le Président: M. le premier ministre.

M. Jean Charest

M. Charest: Bien, parler d'Old Harry, M. le Président, c'est embarrasser la chef du Parti québécois, elle qui a toutes les positions sur Old Harry, elle et son parti. Elle disait, au mois de juin 2010, qu'«il serait totalement irresponsable, à mon point de vue, de ne pas s'intéresser au développement de nos ressources et réserves gazières dans notre sous-sol». Après ça, elle est allée ajouter, pour son congrès du PQ, qu'il fallait développer ça. Puis, après ça, elle est allée aux Îles-de-la-Madeleine, au mois d'août, M. le Président, dire aux Madelinots, se pensant peut-être très loin du reste des Québécois puis des médias: Vous savez, nous autres, au Parti québécois — dit la chef de l'opposition officielle — on veut un moratoire sur le développement d'Old Harry. C'est peut-être parce qu'elle défendait, à ce moment-là, la position de la députée de Vachon, M. le Président.

Le Président: En deuxième complémentaire, Mme la chef de l'opposition officielle.

Mme Pauline Marois

Mme Marois: M. le Président, je faisais référence au moratoire que sa ministre elle-même a imposé, de telle sorte qu'il puisse être respecté pour qu'on fasse les études environnementales. Je suis complètement d'accord pour l'exploitation de ce gisement, M. le Président. Mais cependant on va le faire dans l'ordre et dans le respect de notre environnement et de l'intérêt des Québécoises et des Québécois.

Je veux savoir du premier ministre: Qu'a-t-il fait pour aller les défendre, nos intérêts, à Québec? Quels gestes a-t-il posés? En 2002, nous étions prêts à signer un accord, un accord-cadre, c'est là qu'on s'en allait. Où est-ce qu'il est, le premier ministre, aujourd'hui...

Le Président: M. le premier ministre.

M. Jean Charest

M. Charest: Les Québécois ont une question très simple: La chef de l'opposition officielle, si elle était prête à signer, il est où, l'accord? Il n'y en a pas, d'accord. Ils n'en ont pas conclu, d'accord, parce que c'est plus important de cultiver la chicane que de cultiver des accords. Elle n'est pas allée dire aux Madelinots, au mois d'août: Je suis favorable au développement d'Old Harry. Ce n'est pas ça qu'elle a dit, M. le Président. Non. Elle défendait, à ce moment-là, la position de la députée de Vachon, qui, pour le SPQ Libre, disait, le 12 mars dernier: «Un troisième obstacle au développement d'une deuxième vague d'électrification du Québec est de changer de cible. C'est le danger que représente le projet Old Harry, soit l'exploitation des gisements de gaz naturel et de pétrole qui dormiraient au large des côtes des Îles-de-la-Madeleine»...

Le Président: En terminant.

M. Charest: ...disait le SPQ Libre. Qu'est-ce que la députée de Vachon a à dire aujourd'hui là-dessus? Est-ce qu'elle contredit encore son chef?

Le Président: En troisième complémentaire, Mme la chef de l'opposition officielle.

Mme Pauline Marois

Mme Marois: Alors, M. le Président, est-ce que le premier ministre peut défendre les intérêts des Québécois, pour une fois, plutôt que de défendre le fédéralisme canadien? Et surtout est-ce qu'il peut nous expliquer pourquoi il a été complètement incapable d'obtenir le même traitement que Terre-Neuve, au lieu de blâmer les souverainistes? Il nous parle de SPQ Libre au lieu de nous parler de sa position et de la façon dont il défend nos intérêts. Il ne les défend pas, M. le Président. Il est à genoux devant Danny Williams, il est à genoux devant le fédéralisme, devant lequel il a une admiration innommable. Mais c'est quoi, les intérêts du Québec...

Le Président: M. le premier ministre.

M. Jean Charest

M. Charest: Bien, M. le Président, je veux bien qu'on fasse un peu d'inflation verbale, du côté de la chef de l'opposition officielle. Je peux vous dire que le gouvernement et mon parti ont eu une seule position dans la défense des intérêts des Québécois. Et, quand on parle justement d'un dossier comme ça, on pense aux intérêts supérieurs du Québec. Dans le cas de la chef de l'opposition officielle, elle est, malheureusement, on le sait, enchaînée par son option. Et, pire que ça, à l'intérieur de son propre parti, M. le Président, il y a une aile de son parti qui est représentée par la députée de Vachon...

Des voix: ...

Le Président: Un petit instant. S'il vous plaît! M. le premier ministre.

● (10 h 30) ●

M. Charest: Pire que ça, M. le Président, à l'intérieur de son propre caucus, il y a deux positions, une représentée par la députée de Vachon, du SPQ Libre, qui est opposée...

Le Président: En terminant.

M. Charest: ...au développement d'Old Harry. Si elle est favorable, qu'elle se lève, la députée de Vachon, et qu'elle le dise à l'Assemblée.

Le Président: En question principale, M. le député de Marie-Victorin.

Propos tenus par le premier ministre de Terre-Neuve, M. Danny Williams, concernant le Québec

M. Bernard Drainville

M. Drainville: M. le Président, ça fait des mois que le premier ministre terre-neuvien Danny Williams casse

du sucre sur le dos des Québécois. Quand c'est un magazine du Canada anglais qui insulte les Québécois, le premier ministre s'empresse d'envoyer une lettre de protestation dénonçant l'ignorance et la thèse odieuse du *Maclean's* et demander des excuses au nom des Québécois, ce qu'il n'a toujours pas obtenu, soit dit en passant.

Mais, avant le *Maclean's*, M. le Président, il y avait eu le discours de Danny Williams, le 8 septembre dernier, à Saint-Jean, Terre-Neuve, dans lequel le premier ministre terre-neuvien avait traité le Québec de voleur de grand chemin hypocrite et arrogant. «...Québec [...] has been getting away with highway robbery in Canada for decades.» «What unabashed hypocrisy!» «...that province's bias, arrogance...»

M. le Président, est-ce que le premier ministre des Québécois peut déposer la lettre de protestation transmise à Danny Williams et les demandes d'excuses qu'il lui a adressées pour avoir traité les Québécois de voleurs de grand chemin hypocrites et arrogants?

Le Président: Mme la ministre des Ressources naturelles.

Mme Nathalie Normandeau

Mme Normandeau: M. le Président, le Parti québécois doit être très heureux, aujourd'hui, ils viennent de se trouver quelqu'un avec qui se chicaner, M. le Président. Et les questions à répétition formulées par le député de Marie-Victorin le démontrent éloquentement, M. le Président. La...

Des voix: ...

Le Président: Mme la ministre, un instant. Un instant!

Des voix: ...

Le Président: Un instant.

Des voix: ...

Le Président: Mme la ministre.

Mme Normandeau: M. le Président, face à une option souverainiste qui est en panne, face à une chef de l'opposition qui est en panne, face à une chef de l'opposition qui est en contradiction constamment avec son propre parti... Évidemment, la stratégie du Parti québécois est assez claire, M. le Président: ce qu'on souhaite, c'est se chicaner avec les voisins, se chicaner avec Ottawa pour qu'on puisse évidemment faire...

Des voix: ...

Le Président: Un instant, Mme la ministre. Je vous interromps à nouveau.

Des voix: ...

Le Président: Alors, s'il vous plaît! M. le député de Verchères. S'il vous plaît! La question a été correctement posée.

Une voix: ...

Le Président: Nous aurons la réponse de la ministre, qu'on doit être capables d'entendre. Mme la ministre.

Mme Normandeau: M. le Président, à voir la piètre performance avec laquelle le Parti québécois a défendu au fil des années les intérêts du Québec, que ce soit dans le dossier de Old Harry, que ce soit dans le dossier des transferts fédéraux, pas surprenant aujourd'hui, M. le Président, que Joseph Facal et François Legault aient décidé de quitter le navire du Parti québécois.

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît, à ma gauche! C'est un de vos collègues qui me demande la parole. M. le député de Marie-Victorin, en complémentaire.

M. Bernard Drainville

M. Drainville: Oui, M. le Président. On est des souverainistes, mais on ne demande pas à la ministre de devenir souverainiste. On lui demande de faire sa job puis de défendre les intérêts du Québec. C'est tout ce que vous avez à faire. Dans un autre discours de Danny Williams, 9 juin, à Ottawa, il dit du Québec: Le Québec est cupide, il veut étrangler les autres provinces par son attitude impérialiste. Vous étiez au courant de ça, vous êtes la ministre des Affaires inter. Votre responsabilité, c'est de défendre nos intérêts auprès des autres provinces et du Canada.

Où est-ce qu'elle est, la lettre d'excuses que vous avez adressée à Danny Williams?

Le Président: Juste avant, Mme la ministre, juste avant de vous donner la parole, j'invite M. le député de Marie-Victorin et les autres à s'adresser à la présidence quand vous posez vos questions. Mme la ministre des Ressources naturelles.

Mme Nathalie Normandeau

Mme Normandeau: M. le Président, ce n'est pas en criant, comme le fait le député de Marie-Victorin, qu'on va faire avancer les intérêts du Québec.

Mais, M. le Président, qu'est-ce que nous reproche Danny Williams au juste? C'est notre réussite, M. le Président, c'est nos réussites.

Des voix: ...

Mme Normandeau: C'est ce que nous reproche Danny Williams aujourd'hui. C'est ce qu'il nous reproche aujourd'hui, M. le Président.

Je vais lui parler, M. le Président, d'actions concrètes. On veut comparer les bilans? Aucun problème. Old Harry, M. le Président, qu'a fait le Parti québécois entre 1998 et 2003? Rien, aucun geste concret, M. le Président.

Des voix: ...

Mme Normandeau: De 2003 à aujourd'hui, qu'est-ce qu'on a fait, M. le Président? Nous avons commandé... Nous avons commandé un avis du BAPE, M. le Président...

Le Président: En terminant.

Mme Normandeau: ...sur les enjeux liés aux levés sismiques, par souci justement de mieux protéger notre environnement et les populations côtières...

Le Président: En deuxième complémentaire, M. le député de Marie-Victorin.

M. Bernard Drainville

M. Drainville: M. le Président, quand un premier ministre d'une autre province attaque les Québécois, on devrait s'attendre de notre gouvernement... en fait, on devrait s'attendre que tous les élus de cette Chambre se rassemblent et s'unissent pour dire: Ça n'a pas de maudit bon sens, on ne peut pas permettre à quelqu'un, comme ça, un premier ministre d'une autre province, de nous traiter ainsi.

Pourquoi n'a-t-elle pas demandé des excuses à Danny Williams? Qu'est-ce qu'elle attend pour le faire? On va l'appuyer là-dedans. On n'a pas le goût de faire de la politique partisane, on a le goût de défendre...

Des voix: ...

M. Drainville: ...on a le goût de défendre... on a le goût de défendre nos intérêts nationaux et notre fierté de Québécois.

Le Président: Mme la ministre des Ressources naturelles.

Mme Nathalie Normandeau

Mme Normandeau: M. le Président, c'est le député de Marie-Victorin qui a déclaré il y a quelques semaines à peine qu'il serait prêt à tout faire pour parler de souveraineté, pour tenter de mousser l'option de la souveraineté, M. le Président. Et ce que souhaite...

Des voix: ...

Mme Normandeau: Ce que souhaite le Parti québécois, M. le Président...

Des voix: ...

Le Président: Mme la ministre.

Mme Normandeau: La stratégie est assez limpide, la stratégie est claire. Les Québécois ne sont pas dupes, M. le Président, les Québécois ne sont pas dupes. Ce que le Parti québécois fait à tous les jours, ce que le député de Marie-Victorin s'est imposé comme mission ici, à cette Assemblée, c'est de lever des chicanes, M. le Président, c'est d'ouvrir des combats face au fédéral, face à Terre-Neuve. Là, on s'est trouvé, M. le Président, quelqu'un, une province avec qui se chicaner, M. le Président, et ça, ça fait l'affaire...

Des voix: ...

Le Président: Un instant! Juste un instant. Tout simplement rappeler à Mme la ministre que j'étais levé,

donc les derniers propos n'ont pas été entendus. C'est qu'on avait de la misère à les entendre. Alors, il vous reste neuf... neuf secondes au chrono. Il vous reste neuf secondes au chrono. Et je vais le faire aussi longtemps que c'est nécessaire. Alors, même si le débat devient vigoureux, il faut être capables d'entendre les réponses qui sont données de même que les questions qui sont posées. Mme la ministre.

Mme Normandeau: M. le Président, la stratégie du Parti québécois est évidente: l'option souverainiste est en perte de vitesse, on souhaite se chicaner avec les voisins justement pour mousser son option. Et, pendant tout ce temps-là, M. le Président, on affaiblit le Québec...

Le Président: En question principale, Mme la chef de l'opposition officielle.

Négociations avec le gouvernement fédéral concernant l'exploitation des ressources en hydrocarbures

Mme Pauline Marois

Mme Marois: Alors, M. le Président, nous sommes devant un sujet qui concerne l'intérêt des Québécoises et des Québécois. C'est le fait qu'une province, Terre-Neuve, puisse décider de son propre chef, après s'être entendue avec Ottawa, puisse venir exploiter nos ressources naturelles dans le golfe, soit la réserve Old Harry.

Nous nous attendrions à ce que le premier ministre, sa vice-première ministre, sa ministre des Ressources naturelles défendent nos intérêts, nous représentent à Ottawa, oui, se lèvent lorsqu'on est insultés par le premier ministre de Terre-Neuve, c'est une chose, mais surtout se lèvent pour aller à Ottawa faire cette entente qui va nous permettre d'avoir les mêmes redevances auxquelles a droit Terre-Neuve. Ils ont reçu 2,6 milliards de dollars en redevances parce qu'ils ont réussi, eux, à s'entendre avec Ottawa. Et, nous, on ne réussit pas à le faire.

Il me semble qu'on s'attend de notre premier ministre qu'il ait plus le sens des responsabilités que cela et qu'il agisse pour défendre nos intérêts, qu'il ait le sens de l'État, M. le Président.

Le Président: M. le premier ministre.

M. Jean Charest

M. Charest: Bon. Alors, on va commencer par rectifier les faits, M. le Président. Il n'y a pas de permis qui a été donné pour l'exploration de pétrole... ou de forage. Alors, depuis quelques jours, au Parti québécois, ils laissent entendre qu'il y a des permis de donnés pour l'exploration et le forage. Ce n'est pas vrai. C'est faux, M. le Président. Première chose.

Deuxième chose. On nous reproche quoi au juste? On nous reproche d'avoir trop bien réussi dans nos négociations avec Ottawa. C'est ça qu'on nous reproche. Peut-être que la chef de l'opposition officielle devrait regarder comme il faut les propos. On nous reproche, par exemple, de trop recevoir de péréquation, parce qu'on a réussi à faire augmenter les transferts fédéraux de 72 % depuis qu'on forme le gouvernement, M. le Président. Si c'est ça dont on m'accuse personnellement, d'avoir réussi à faire

augmenter les transferts fédéraux de 72 %, je suis bien prêt à dire que, oui, c'est vrai, M. le Président, qu'on a réussi ça. J'en suis très fier, parce que, si je compare ce que, nous, on a réussi, à comparer de ce que la chef de l'opposition officielle a réussi, il y a une distance très importante. Ça a été exactement le contraire lorsqu'elle était là.

Mais, maintenant, je suis même étonné ce matin qu'elle se lève à l'Assemblée nationale pour dire: Nous autres, on n'a pas réussi à négocier avec le fédéral. Elle parle de négociations, je pense que tout le monde a pris acte du fait qu'elle avoue ce matin que le PQ a un échec dans les négociations avec le fédéral, alors que notre feuille de route à nous, c'est quoi?, c'est des réussites les unes après les autres. Que les autres nous le reprochent, ils peuvent toujours le faire, moi, je vais continuer à défendre les intérêts du Québec, M. le Président.

● (10 h 40) ●

Le Président: En complémentaire, Mme la chef de l'opposition officielle.

Mme Pauline Marois

Mme Marois: Si votre feuille de route est si bonne, M. le Président, comment se fait-il... comment se fait-il que vous n'ayez pas réussi là où Terre-Neuve a réussi: à signer une entente avec Ottawa permettant de respecter nos droits, permettant d'exploiter nos ressources naturelles comme nous l'entendons, oui, dans le respect de l'environnement?

M. le Président, le premier ministre, depuis huit ans, a été incapable de continuer les négociations que nous avions entamées, et, à cet égard-là, il manque à sa responsabilité de premier ministre à l'égard des Québécois...

Le Président: M. le premier ministre.

M. Jean Charest

M. Charest: Bien, d'abord, je veux remercier la chef de l'opposition officielle de nous rappeler ce matin que le PQ n'a pas réussi à conclure une entente avec le gouvernement fédéral. Le net-net de tout ça, là, c'est qu'ils n'ont pas réussi à... alors que, nous, depuis qu'on est le gouvernement, on a réussi à faire augmenter les transferts fédéraux de 8 milliards à 15 milliards de dollars, M. le Président. On a réussi une entente sur le Conseil de la fédération, reconnaissance comme nation, l'UNESCO, M. le Président, fédéralisme asymétrique, la santé, M. le Président. Si le passé est garant de l'avenir, on n'est pas le parti, nous autres, qui est allé vendre le droit de veto du Québec, la plus grande perte de l'histoire du Québec, M. le Président, on est le parti des succès dans les négociations parce qu'on défend les intérêts du Québec...

Le Président: En terminant.

M. Charest: ...et des Québécois. Pas la souveraineté, pas une option politique, l'intérêt de tous les Québécois.

Le Président: En deuxième complémentaire, Mme la chef de l'opposition officielle.

Mme Pauline Marois

Mme Marois: Alors, M. le Président, en entendant le premier ministre, j'ai l'impression d'entendre celui qui

a produit le rapport Charest pour faire reculer le Québec, pour empêcher que ne se signent des ententes qui auraient permis de mieux reconnaître le Québec. Ça, c'est ce qu'a fait le premier ministre lorsqu'il était à Ottawa, M. le Président.

Aujourd'hui, je lui demande simplement de répondre à une question. On est incapables de savoir ce que le premier ministre et sa ministre des Ressources naturelles ont fait depuis huit ans pour s'assurer que nos ressources naturelles soient développées dans...

Le Président: M. le premier ministre.

M. Jean Charest

M. Charest: Bien, commençons par recorriger à nouveau les faits. Les permis qui ont été émis par l'office, c'est pour du repérage; ça prend... il faut prendre des photographies de fond marin en territoire terre-neuvien, pas des permis de forage, M. le Président. C'est... Là, les...

Des voix: ...

Le Président: Un instant, s'il vous plaît, M. le premier ministre.

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît!

Des voix: ...

Le Président: M. le leader de l'opposition officielle, on est à la période de questions et de réponses.

Des voix: ...

Le Président: M. le premier ministre.

M. Charest: Bien, en tout cas, M. le Président, soyez patient, c'est une mauvaise journée pour l'opposition.

Des voix: ...

M. Charest: Cela étant dit...

Des voix: ...

M. Charest: M. le Président, cela étant dit, quand il s'agit de défendre...

Des voix: ...

Le Président: Un instant, M. le premier ministre! M. le premier ministre.

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît! Je vous demande de...

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît!

Une voix: ...

Le Président: M. le leader de l'opposition, s'il vous plaît! Évitez de vous interpeller! M. le leader du gouvernement.

M. Fournier: M. le Président, en toute amitié, effectivement, parce que je souhaiterais que ça fonctionne...

Des voix: ...

M. Fournier: ...je souhaiterais que ça fonctionne, M. le Président. Vous avez rappelé à l'ordre le leader. Honnêtement, pour que les débats se déroulent correctement, est-ce qu'on peut répondre sans se faire crier des noms par le leader comme il fait? Il est le premier, avec moi d'ailleurs, avec nous tous, qui devons suivre le règlement. Est-ce que c'est possible de demander que nos débats puissent être corrects, plutôt que d'entendre tout ce qu'on entend ici? Par chance, ce n'est pas dans le micro.

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

M. Bédard: Je n'ai pas crié des noms. J'ai dit: Hier, il y avait Lucien Bouchard ici qui témoignait, puis je me suis souvenu au moment où il y avait de la dignité dans le siège du premier ministre. Et c'est ça que je lui ai dit.

Des voix: ...

Le Président: Bon, s'il vous plaît! Alors, d'abord, quand on se lève sur des questions de règlement, il faudrait que ça en soit, premièrement. Deuxièmement, deuxièmement, je vous demande tout simplement une chose pour la conduite de nos travaux, c'est le respect du droit de parole quand on l'accorde, respecter le droit de parole. Alors, c'est se respecter entre nous. M. le premier ministre.

M. Charest: M. le Président, dans le dossier de la négociation avec Ottawa, si le passé est garant de l'avenir, si on tient compte des résultats que nous avons obtenus puis que le PQ n'a pas obtenus, les échecs que le PQ a eus dans les dernières années, je pense que les Québécois peuvent faire confiance au gouvernement d'arriver à une entente. Ce qu'on sait, c'est que le PQ n'est pas arrivé à une entente...

Le Président: En terminant.

M. Charest: ...nous, on négocie et on est capables d'arriver à une entente dans l'intérêt supérieur des Québécois.

Le Président: Mme la députée d'Hochelaga-Maisonneuve, en question principale.

Existence de garderies privées illégales

Mme Carole Poirier

Mme Poirier: M. le Président, hier, dans un reportage de l'équipe *Enquête*, on a appris que des dizaines de garderies illégales opèrent au vu et au su de la ministre de la Famille et de son ministère. Par exemple, un

homme de l'Outaouais a pu opérer trois garderies illégales accueillant une cinquantaine d'enfants, pendant trois ans, et ce, malgré des plaintes répétées et de nombreux constats des inspecteurs du ministère.

M. le Président, en tolérant ce genre de situation, la ministre de la Famille et son ministère sont complices d'un système parallèle illégal et immoral. Pourquoi la ministre de la Famille tolère-t-elle ces garderies illégales? Est-ce par incompétence ou par négligence?

Le Président: Mme la ministre de la Famille.

Mme Yolande James

Mme James: Merci, M. le Président. Je pense que d'abord il faut préciser: on ne doit pas, dans aucune circonstance, tolérer l'illégalité. C'est inacceptable.

M. le Président, je pense que, dans le cadre de la question, c'est important de rappeler que ce n'est pas en soi illégal de garder des enfants à la maison, M. le Président. Ce qui est illégal, c'est de garder plus de six enfants sans permis, M. le Président.

Sur la question d'illégalité, le ministère a posé un certain nombre de gestes pour améliorer la situation, parce qu'effectivement il faut être plus efficaces dans la façon qu'on puisse agir dans le cas de garderies illégales. On a pu à la fois réunir toute l'équipe d'inspection sur une seule équipe afin d'être plus efficaces sur le terrain.

En plus, je tiens à réitérer et à dire à l'ensemble des députés à l'Assemblée nationale qu'on est en ce moment en voie d'embaucher plus d'inspecteurs, M. le Président. On va tripler le nombre d'inspecteurs afin d'être plus efficaces et d'être meilleurs sur notre plan d'agir sur la garde illégale.

Le Président: En question complémentaire, Mme la députée d'Hochelaga-Maisonneuve.

Mme Carole Poirier

Mme Poirier: M. le Président, la ministre et le ministère font rire d'eux présentement. Le propriétaire de la garderie de Gatineau a répondu sous la caméra hier que de... qu'il soutenait ne pas vouloir se laisser écraser par des lois ridicules qui lui feraient perdre de la clientèle.

Est-ce que la ministre peut nous assurer qu'on respecte les lois au Québec, au lieu de vendre des places aux amis libéraux en échange de financement?

Le Président: Mme la ministre de la Famille.

Mme Yolande James

Mme James: M. le Président, quand on parle des cas d'illégalité, j'ai été très claire puis je vais... je vais répéter ma réponse, M. le Président: C'est inacceptable. Dans le cas spécifique auquel réfère la députée, effectivement le ministère a dû dire que cette situation est inacceptable, et on prend les mesures, M. le Président, afin de s'assurer que ça ne se reproduit pas de cette façon-là.

Si on augmente le nombre d'inspecteurs, si on prend des mesures puis on se donne les moyens afin d'augmenter notre capacité d'agir sur le terrain, entre autres sur notre capacité de réunir le nombre d'inspecteurs afin

de mieux... sur le terrain, c'est parce qu'on n'accepte pas l'illégalité. Et on est sur le terrain pour faire mieux encore, M. le Président, et c'est notre action. On est là, on veut améliorer les choses, et c'est pour ça qu'on est là.

● (10 h 50) ●

Le Président: En question complémentaire, la deuxième, Mme la députée d'Hochelaga-Maisonneuve.

Mme Carole Poirier

Mme Poirier: Alors, M. le Président, la cerise sur le sundae, c'est que les opérateurs de ces garderies illégales émettent des reçus d'impôt que le gouvernement rembourse aveuglément, sans poser de question. Résultat: les Québécois subventionnent les garderies illégales, tout ça au vu et au su du gouvernement libéral.

Pourquoi la ministre accepte encore aujourd'hui de subventionner des garderies illégales au Québec?

Le Président: M. le ministre des Finances et du Revenu.

M. Raymond Bachand

M. Bachand (Outremont): Merci, M. le Président. M. le Président, les parents qui font garder leurs enfants au Québec bénéficient d'un crédit d'impôt. Ça profite à 400 000 familles du Québec. La députée ne suggère sûrement pas, M. le Président, qu'on enlève le crédit d'impôt et qu'on enlève aux étudiants, aux mères de famille qui font... qui gardent un deuxième et un troisième enfant, le droit...

Des voix: ...

Le Président: Un instant! M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Merci, M. le Président. Plus de 560 000 enfants qui bénéficient de ça.

Maintenant, comme dans toutes les lois fiscales, il y a des abuseurs, M. le Président. Mais on ne va pas priver l'ensemble de 400 000 ménages québécois et de 560 000 enfants d'un droit. On va régler le problème des abuseurs, M. le Président.

Le Président: Alors, en question principale, Mme la députée de Taschereau.

Conditions de travail du personnel infirmier

Mme Agnès Maltais

Mme Maltais: M. le Président, j'ai déposé ce matin une pétition de la Fédération interprofessionnelle en santé, signée par 124 000 personnes et plus de 600 organismes, dont, très spécial, les deux fédérations de médecins du Québec, qui appuient la demande des infirmières de revoir l'organisation du travail et de leur donner enfin des heures de travail décentes.

Or, à cette demande légitime, le ministre dit toujours non. Pire, il banalise la situation. Pourtant, les témoignages désolants abondent, et je vais citer la présidente de l'Ordre des infirmières, Mme Desrosiers: «La semaine dernière, je parlais à une infirmière qui était seule sur

quatre étages et qui était en temps supplémentaire. Ça devient déraisonnable.» Voilà ce qu'elle dit, voilà ce qu'elle pense. Et ça met en danger la sécurité des patients.

Pourquoi est-ce que le ministre refuse de faire ce que tout le monde attend qu'il fasse? Pourquoi est-ce qu'il refuse de voir la réalité en face et de régler ce sérieux problème?

Le Président: M. le ministre de la Santé et des Services sociaux.

M. Yves Bolduc

M. Bolduc: M. le Président, nous convenons tous de l'importance des infirmières dans le réseau de la santé. Ils sont plus... ils sont plus de 50 000. Pour nous, c'est une catégorie d'employés qui est extrêmement importante. Ils sont dévoués, ils font un travail remarquable, et c'est reconnu tant par les patients, les autres professionnels et également par le gouvernement.

Actuellement, nous sommes en négociation et nous voulons travailler avec eux autres pour faire de la réorganisation du travail. C'est un... c'est le premier but de notre négociation, c'est de leur donner des meilleures conditions, avec une capacité à payer de l'État qui est raisonnable, de façon à ce qu'ils puissent continuer à soigner les patients de façon tout à fait adéquate.

Pour ce qu'il s'agit du travail sur les étages, comme vous venez de parler, je pense que c'est aux administrateurs locaux de s'organiser pour avoir le nombre de personnes suffisant pour donner les bons services aux patients. Mais je tiens à le dire: C'est une catégorie de professionnels que nous respectons énormément, comme d'ailleurs tous les 300 000 employés du réseau de la santé au Québec.

Le Président: En question complémentaire, Mme la députée de Taschereau.

Mme Agnès Maltais

Mme Maltais: Les infirmières, elles n'attendent pas des louanges du ministre, elles attendent des actions. Ça fait des mois qu'on sait ce qui se passe sur le terrain. Le ministre, pendant ce temps-là, il banalise le problème. Il dit: On va attendre la fin des négos, mais c'est en ce moment qu'il y a la sécurité des patients qui est mise en danger. C'est un cri d'appel au secours. La présidente de l'Ordre des infirmières, Mme Desrosiers, elle n'est pas en négociation avec vous et elle vous demande, elle aussi, de régler le problème.

Quand est-ce que vous allez agir sur le terrain, faire quelque chose, M. le ministre?

Le Président: Toujours en vous rappelant — je le dis à Mme la députée de Taschereau, aux autres qui questionnent — de vous adresser à la présidence. M. le ministre de la Santé et des Services sociaux.

M. Yves Bolduc

M. Bolduc: Merci, M. le Président. Je tiens à rappeler qu'il y a déjà 20 % des infirmières au Québec qui ont accepté une entente négociée avec le gouvernement, dans laquelle la réorganisation du travail joue un grand

rôle. Ce que l'on veut, c'est que les infirmières aient des conditions de travail extrêmement acceptables, on veut qu'ils donnent les meilleurs soins aux patients. Mais également vous savez qu'actuellement on a un problème de pénurie, et cette pénurie-là fait qu'on a de la difficulté.

Un, il faut rappeler l'histoire du Québec. On va en dire juste une phrase: La pénurie a été causée par les mises à la retraite du Parti québécois et également, en même temps, en même temps, la diminution des cohortes des infirmières, des étudiantes infirmières. Je pense qu'il faut se rappeler cette histoire-là. Les difficultés du réseau, également, sont dues...

Le Président: En terminant.

M. Bolduc: ...aux mises à la retraite des médecins, qu'on commence à récupérer cette année.

Le Président: En deuxième complémentaire, Mme la députée de Taschereau.

Mme Agnès Maltais

Mme Maltais: Une infirmière, ça prend trois ans à former. Ça fait sept ans que vous êtes au pouvoir. Tout le monde voit le problème sur le terrain. Pendant ce temps-là, vous vous amusez à ramener des vieilles affaires. La vraie vie, c'est qu'il y a des infirmières toutes seules sur les étages, sur quatre étages. La vraie vie, c'est qu'il y a même les deux fédérations de médecins qui se joignent à nous et qui disent: C'est assez, M. le ministre.

Pourquoi est-ce que vous ne voulez rien faire? Vous aimez mieux favoriser les infirmières qui passent dans le privé? Vous aimez mieux essayer de voir une privatisation en douce? Est-ce que c'est ça...

Le Président: M. le ministre de la Santé et des Services sociaux.

M. Yves Bolduc

M. Bolduc: M. le Président, ça prend trois ans à les former, mais vous aviez tellement diminué le nombre d'étudiantes qu'il a fallu augmenter nos cohortes. Et ça, ça a été un fait significatif. Au même niveau, avec les médecins, ça prend sept ans...

Des voix: ...

Le Président: Un instant, un instant, un instant! M. le ministre.

M. Bolduc: M. le Président, ça fait sept ans qu'on est au pouvoir, on a augmenté les cohortes, et c'est la première année, cette année, qu'on a réussi à avoir plus de médecins dans le réseau de la santé, grâce justement à l'augmentation du nombre d'étudiants et à nos formations en résidence.

Au niveau des infirmières, on fait de la réorganisation du travail, on a fait plusieurs manœuvres également au niveau des établissements pour répartir la tâche entre les différents professionnels. Et nous saluons justement cette collaboration entre toutes les... entre tous les différents professionnels, dont, entre autres, les médecins.

Le Président: J'allais reconnaître M. le député de Mercier. M. le député des Chutes-de-la-Chaudière, sur une question de règlement?

M. Picard: Question de directive. Dans votre décision concernant les questions entre mon confrère député de Mercier et nous, les députés indépendants, il y a une transmission de courriels. Et M. le député de Mercier m'indique qu'il nous a transmis un courriel hier soir. Nous, nous ne l'avons pas reçu.

Donc, je pense que ça serait peut-être bien qu'on se rassemble et en trouver une autre, mécanique, là, considérant qu'on fait intervenir... Je ne mets pas en doute la parole de mon collègue, mais je pense qu'il faut revoir notre mécanique...

Le Président: Très bien, M. le député des Chutes-de-la-Chaudière.

Une voix: ...

Le Président: Très bien, M. le député des Chutes-de-la-Chaudière. Et évidemment c'est une mécanique qui n'est pas simple, là, parce qu'il y a beaucoup de circulation pendant la période de questions et de réponses orales des députés. Je conviens avec vous qu'il faut convenir d'une mécanique qui s'assure que tout le monde ait son droit de parole. Alors, nous reverrons ça. On aura l'occasion, en dehors de la période de questions et de réponses orales des députés, de revoir.

M. le député de Mercier, en question principale.

Rôle de M. Marc Bibeau, entrepreneur, au sein du Parti libéral du Québec

M. Amir Khadir

M. Khadir: M. le Président, les gaz de schiste inquiètent la population, les infirmières réclament des heures de travail décentes, le mouvement des femmes demande au gouvernement de protéger les services publics, mais la voix des citoyens a peu d'influence sur le gouvernement.

À l'opposé, les collecteurs de fonds jouissent d'une influence révoltante. Les documents du Parti libéral déposés à la commission Bastarache démontrent l'existence d'un système de financement sectoriel. C'est ce que faisaient Fava et Rondeau, avec l'influence qu'on sait sur les nominations. Mais il y a un collecteur plus important au Parti libéral, dont on entend peu parler. Cet homme est Marc Bibeau. Son entreprise, Schokbeton, est le plus grand fournisseur de béton du secteur de la construction. Or, depuis 2003, Bibeau exerce, à l'abri des regards, une influence directe sur le premier ministre, qui déplaît à plusieurs libéraux.

Quel rôle a joué Marc Bibeau dans l'entourage du premier ministre? Quel est le secteur que sollicite Marc Bibeau pour le parti?

● (11 heures) ●

Le Président: M. le ministre... M. le leader du gouvernement et ministre de la Justice.

M. Jean-Marc Fournier

M. Fournier: À part de constater, M. le Président, que, derrière cette question qui est un... en fait une fausse

question, qui est plutôt une occasion de lancer une litanie d'accusations, d'insinuations, de lancer un procès d'intention, d'attaquer par une personne toutes les personnes qui s'impliquent dans la vie politique, qui s'impliquent de différentes façons, parfois comme bénévoles dans un parti, parfois en faisant de la contribution financière, selon les règles... Et d'ailleurs, sur les règles, nous voulons les resserrer. C'est là-dessus que nous travaillons avec la collaboration du député de Mercier aussi.

Je crois que cette question basée sur du vent, sur de l'invention n'a pas sa place dans cette Assemblée.

Le Président: En question complémentaire, M. le député de Mercier.

M. Amir Khadir

M. Khadir: Le secteur de la construction est généreux envers les partis. Ce secteur a versé des millions de dollars aux libéraux depuis 10 ans. Marc Bibeau fréquente des barons de la construction comme Catania et Borsellino, enquêtés par la police pour manoeuvres frauduleuses. Les entreprises de ces donateurs du parti ont des millions de dollars en contrats gouvernementaux.

Le premier ministre peut-il nier que Marc Bibeau est un collecteur sectoriel de la construction?

Le Président: M. le leader du gouvernement et ministre de la Justice.

M. Jean-Marc Fournier

M. Fournier: Je crois que le député de Mercier s'est fait une réputation, et je vais essayer de le dire calmement, d'être parmi ceux d'entre nous qui ont le plus d'imagination pour établir, dans plusieurs secteurs et sous plusieurs juridictions, des complots de toutes sortes. Je ne ferai pas référence à ceux qu'il a déjà évoqués. Simplement que, dans ce cas-ci, j'aimerais pouvoir dire au député et à l'Assemblée que ce genre de procédé, de lancer à gauche, à droite des fausses allégations...

Le Président: En terminant.

M. Fournier: ...ne rehausse pas cette institution, n'avance à rien la démocratie et affaiblit le Québec. M. le Président.

Le Président: En deuxième complémentaire, M. le député de Mercier.

M. Amir Khadir

M. Khadir: C'est une mauvaise session pour le gouvernement. Gatineau, 30 novembre 2004, ministres et dignitaires politiques canadiens assistent à une réception en l'honneur de George W. Bush. À deux tables de celle du président est assis le premier ministre du Québec.

Est-il normal qu'on le retrouve à cette table en grande familiarité avec nul autre que Marc Bibeau, un vendeur de béton sans charge officielle? Est-ce digne d'une démocratie que ce collecteur de fonds influence des nominations à la tête des sociétés d'État?

Le Président: M. le leader du gouvernement et ministre de la Justice.

M. Jean-Marc Fournier

M. Fournier: M. le Président, à cette réception dont le député fait mention que l'ancien président américain assistait, il y a de fortes chances qu'il y ait quelques représentations de la députation fédérale, incluant celle de tous les partis et probablement aussi ceux du Bloc québécois.

Cela étant, je note que l'imagination du député de Mercier nous ramène à, en nommant l'ancien président américain, à un autre complot, qu'il croit avoir dénoncé, chez le président américain, d'avoir lui-même contribué à la destruction de deux tours. Juste à penser...

Le Président: En terminant.

M. Fournier: ...à ce genre de complot et ce genre d'invention, je pense que c'est suffisant par rapport aux remarques et aux insinuations qu'il lance.

Le Président: En question principale, Mme la députée d'Iberville.

Mesures d'aide aux producteurs agricoles

Mme Marie Bouillé

Mme Bouillé: M. le Président, le monde agricole est en déclin depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement libéral.

Depuis 2003, le Québec perd 400 fermes par année, plus de une par jour. Depuis 2008, plus de un emploi sur six a été perdu en agriculture. 1 200 entreprises productrices de veau ont dû fermer depuis 2008. Plusieurs agricultrices et agriculteurs sont acculés au pied du mur actuellement. Malgré ces chiffres, le gouvernement libéral s'entête à réduire encore plus l'aide versée aux agriculteurs qui sont à la source de notre sécurité alimentaire. Les agriculteurs sont découragés. Ils sont dans les tribunes actuellement. Et le ministre ne les défend même pas. La mesure de resserrement de La Financière agricole, qui élimine 25 % des fermes, n'est même pas encore en vigueur que des milliers d'emplois ont déjà été perdus, et le phénomène s'accélère.

Combien d'autres emplois le gouvernement prévoit-il faire perdre en appliquant...

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

M. Laurent Lessard

M. Lessard: Alors, merci, M. le Président. Donc, tout le monde sait que l'action du gouvernement est très proche de la sensibilité des producteurs, et on l'a démontrée, notre solidarité, tout au long de l'action gouvernementale.

En période de difficultés économiques, le gouvernement a rehaussé les crédits à La Financière agricole, les faisant passer de 305 millions de dollars à 630 millions de dollars, établissant ainsi la première priorité du gouvernement avant tout autre crédit dans d'autres secteurs que mes

collègues représentent. On a pris aussi le déficit record de La Financière agricole. Donc, il y avait quelqu'un qui avait reçu 1,5 milliard de dollars dans les filières. Le gouvernement a pris à partie donc ce 1,5 milliard de dollars là à son compte et paie les intérêts, 30 millions par année.

Malgré deux rapports qui mettaient... qui demandaient de mettre de côté l'assurance stabilisation du revenu agricole, le rapport Pronovost et le rapport Saint-Pierre, le gouvernement a décidé de maintenir l'assurance stabilisation du revenu agricole en la recentrant et prenant en cause qu'on est la dernière agriculture nordique nord-américaine.

Plus que ça, on a mis en place un fonds de la relève agricole, 10 millions, qui venait du rapport Pronovost. Je remercie les jeunes de l'avoir investi...

Le Président: En terminant.

M. Lessard: ...les petites productions, et 75 millions pour le capital patient.

Le Président: En question principale, M. le député de Lac-Saint-Jean.

Mesures de protection des emplois dans le secteur agricole

M. Alexandre Cloutier

M. Cloutier: Merci, M. le Président. Ce que le ministre de l'Agriculture maintient, ce sont les coupures en agriculture, alors que ce sont des milliers d'emplois qui ont été perdus dans les dernières années.

Je me tourne vers la ministre de l'Emploi: Est-ce qu'elle est capable de nommer une seule mesure qui a été mise en place, alors que les agriculteurs perdent leurs terres, perdent leur fierté et perdent leur travail?

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

M. Laurent Lessard

M. Lessard: Le maintien de l'assurance stabilisation du revenu du Québec, tel que présenté par le gouvernement, a été salué par l'Union des producteurs agricoles du Québec. Deuxièmement, le fonds de capital patient de la relève agricole: 75 millions de dollars ont été investis en capitalisation pour diminuer, pour diminuer l'endettement des agriculteurs. Nous annoncerons prochainement, donc, pour 100 millions de dollars sur cinq ans, des mesures individuelles et pour les entreprises fragilisées suite au resserrement. C'est l'engagement que nous avons pris.

On veut que les producteurs tirent leurs revenus du marché plutôt que de l'assurance. Puis on a maintenu l'assurance pour quand le système, quand le marché mondial a de la difficulté. On a la politique agricole la plus ambitieuse au Canada, toutes provinces...

Le Président: Alors, ceci met fin à la période de questions et de réponses orales des députés.

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Alors, s'il vous plaît...

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Oui, mais, si au moins...

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): ...si au moins on le faisait dans le silence.

Votes reportés

Motion proposant que l'Assemblée exige du gouvernement qu'il réponde positivement aux revendications de la Marche mondiale des femmes

Alors, nous en sommes au vote reporté, tel qu'il a été annoncé tantôt. Je sais que les cloches ont sonné, mais, tel qu'annoncé précédemment, je dois relire la motion:

«Que l'Assemblée nationale exige du gouvernement qu'il réponde positivement aux revendications de la Marche mondiale des femmes en protégeant l'accessibilité, l'universalité et la qualité de l'ensemble des services publics, notamment le réseau de santé et de services sociaux et le réseau de l'éducation, afin de contrer l'impact négatif que leur privatisation, leur tarification et leur sous-financement ont sur le droit des femmes à l'égalité et sur la solidarité sociale du Québec.»

Que les députés en faveur de cette motion veuillent bien se lever.

● (11 h 10) ●

Le Secrétaire adjoint: M. Khadir (Mercier).

Mme Marois (Charlevoix), M. Bédard (Chicoutimi), Mme Maltais (Taschereau), Mme Malavoy (Taillon), Mme Richard (Marguerite-D'Youville), M. Simard (Richelieu), M. Cloutier (Lac-Saint-Jean), Mme Doyer (Matapédia), M. Trotter (Roberval), M. Cousineau (Bertrand), Mme Champagne (Champlain), Mme Bouillé (Iberville), Mme Beaudoin (Mirabel), M. Blanchet (Drummond), Mme Richard (Duplessis), M. Bergeron (Verchères), M. Rathé (Blainville), M. Turcotte (Saint-Jean), Mme Poirier (Hochelaga-Maisonneuve), M. Bérubé (Matane), M. Aussant (Nicolet-Yamaska), M. Marceau (Rousseau), M. St-Arnaud (Chambly), Mme Léger (Pointe-aux-Trembles), M. Drainville (Marie-Victorin), M. Curzi (Borduas), M. Girard (Gouin), Mme Ouellet (Vachon), M. Pinard (Saint-Maurice), M. Ferland (Ungava), M. McKay (L'Assomption), Mme Lapointe (Crémazie), M. Dufour (René-Lévesque), M. Lemay (Sainte-Marie—Saint-Jacques), Mme Hivon (Joliette), M. Kotto (Bourget), M. Rebello (La Prairie), M. Pelletier (Rimouski), M. Leclair (Beauharnois), M. Villeneuve (Berthier), M. Gauvreau (Groulx), M. Pelletier (Saint-Hyacinthe), M. Robert (Prévost), M. Charette (Deux-Montagnes), M. Boucher (Johnson), M. Traversy (Terrebonne), M. Tremblay (Masson).

Le Vice-Président (M. Gendron): Alors, que les députés contre cette motion veuillent bien se lever.

Le Secrétaire adjoint: M. Charest (Sherbrooke), M. Fournier (Saint-Laurent), Mme Normandeau (Bonaventure),

Mme Courchesne (Fabre), Mme Beauchamp (Bourassa-Sauvé), Mme Gagnon-Tremblay (Saint-François), M. Bachand (Outremont), M. Bolduc (Jean-Talon), Mme Blais (Saint-Henri—Sainte-Anne), M. Lessard (Frontenac), Mme Weil (Notre-Dame-de-Grâce), Mme L'Écuyer (Pontiac), M. Auclair (Vimont), Mme St-Pierre (Acadie), Mme Ménard (Laporte), Mme James (Nelligan), Mme Vien (Bellechasse), M. Morin (Montmagny-L'Islet), M. Bernier (Montmorency), M. Corbeil (Abitibi-Est), Mme Thériault (Anjou), M. Gignac (Marguerite-Bourgeoys), M. Arcand (Mont-Royal), M. Dutil (Beauce-Sud), M. Moreau (Châteauguay), Mme Boulet (Laviolette), M. Simard (Dubuc), M. Hamad (Louis-Hébert), M. MacMillan (Papineau), Mme Charlebois (Soulanges), M. Marsan (Robert-Baldwin), M. Marcoux (Vaudreuil), M. Kelley (Jacques-Cartier), M. Bergman (D'Arcy-McGee), M. Gauthier (Verdun), M. Ouimet (Marquette), M. Whissell (Argenteuil), M. Bachand (Arthabaska), M. Bernard (Rouyn-Noranda—Témiscamingue), M. Paquet (Laval-des-Rapides), M. Reid (Orford), M. Dubourg (Viau), Mme Gaudreault (Hull), Mme Gonthier (Mégantic-Compton), M. Ouellette (Chomedey), M. Sklavounos (Laurier-Dorion), Mme Vallée (Gatineau), M. Huot (Vanier)...

Le Vice-Président (M. Gendron): Un instant.

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Non, je pensais que ça s'arrêterait, effectivement. Un vote normalement est dans le silence et dans le respect de l'Assemblée nationale.

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Non. En tout cas, il y a deux choses qui s'appliquent régulièrement, là, c'est rester à son siège durant un vote, le faire dans le silence, quand même que ce serait juste pour aider les gens de la salle. Alors, oui, il est fréquent qu'on applaudit à la fin d'un vote, ça, j'ai entendu ça souvent. Mais, règle générale, durant le vote... M. le leader.

M. Bédard: ...une tradition qui voulait qu'on pouvait applaudir un parlementaire qui se levait pour démontrer, j'imagine... En général, c'est pour montrer une certaine satisfaction. Dans ce cas-ci, évidemment, ça a été fait de façon spontanée pour montrer une désaffection. Mais nous allons arrêter, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Gendron): Non, moi, de toute façon, à titre de président, là, une insatisfaction, on n'a pas besoin de la répéter à 30 secondes puis aux cinq secondes. Alors, moi, je souhaiterais que le vote soit pris dans le silence, comme le souhaite notre institution. Alors, veuillez poursuivre mais...

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Un instant! Un instant. Il n'y a pas juste les applaudissements, il y a normalement le respect de l'institution. Là, on est en train de faire un vote, de l'exprimer publiquement. Moi, je voudrais l'entendre.

Le Secrétaire adjoint: M. Huot (Vanier), M. Drolet (Jean-Lesage), M. Diamond (Maskinongé), M. Chevarie (Îles-de-la-Madeleine), Mme Charbonneau (Mille-Îles), M. Carrière (Chapleau), M. Billette (Huntingdon), M. Lehouillier (Lévis), M. Mamelonet (Gaspé), M. Matte (Portneuf), M. Pigeon (Charlesbourg), Mme Rotiroti (Jeanne-Mance—Viger), Mme St-Amand (Trois-Rivières), M. D'Amour (Rivière-du-Loup).

M. Deltell (Chauveau), Mme Roy (Lotbinière), M. Grondin (Beauce-Nord), M. Bonnardel (Shefford).

M. Picard (Chutes-de-la-Chaudière), M. Caire (La Peltre).

Le Vice-Président (M. Gendron): Y a-t-il des abstentions? Alors, M. le secrétaire général, pour le résultat.

Le Secrétaire: Pour:	48
Contre:	67
Abstentions:	0

Motions sans préavis

Le Vice-Président (M. Gendron): Alors, la motion est rejetée. Nous en sommes maintenant...

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Un instant!

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Oui, je veux vous entendre. Oui?

M. Bédard: M. le Président, on est à l'étape des motions. Je vous avouerais que... Vous avez vu la période des questions, ça a quand même... on a quand même eu beaucoup d'échanges. Je sais qu'une motion a circulé d'un côté et de l'autre. Je n'ai pas eu le temps de regarder toutes les moutures. Je vous demanderais une suspension pour qu'on arrive avec une motion qui a du sens et qui respecte autant la mémoire de M. Laporte, un digne membre de cette Assemblée, que ceux et celles qui ont été victimes de la Loi sur les mesures de guerre, M. le Président.

Donc, je demande quelques minutes de suspension.

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Un instant! Oui, oui, mais ce n'est pas... Moi, je...

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Ça ne sera pas long.

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): S'il vous plaît, au lieu de causer, silence, ce serait préférable. Normalement, ce type de motion, pour ce qui est de la présidence, quand on arrive à l'étape de la présenter...

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Un instant! Des discussions ont eu lieu normalement. Si ce n'est pas le cas, je vais entendre la version du leader du gouvernement. M. le leader.

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): S'il vous plaît! Pour entendre le leader, il faut se fermer. M. le leader du gouvernement.

M. Fournier: Merci, M. le Président. Effectivement, comme c'est convenu pour la pratique des motions sans préavis, il y a une motion qui a circulé, c'est une motion qui rappelle le décès de Pierre Laporte et les tristes événements d'octobre 1970. Cette motion reçoit l'appui du chef du deuxième groupe d'opposition, du député de La Peltre, du député des Chutes-de-la-Chaudière et du député de Mercier. À ce stade-ci, nous avons entendu l'appel de l'opposition officielle qui souhaitait ajouter une autre dimension dans la motion. La motion que le premier ministre veut déposer est une motion qui rappelle les tristes événements et le décès de Pierre Laporte.

Je vous demanderais d'entendre la motion du premier ministre, et nous pourrions par la suite en débattre.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Bien, un instant, un instant! Ça prend le consentement pour suspendre. Vous le savez, avec votre expérience, alors...

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Oui, mais je n'aimerais pas faire la plaidoirie avant de régler cette question-là. Alors, je veux entendre votre question de règlement.

M. Bédard: Le ministre a dit malheureusement quelque chose qui n'est pas conforme à la motion. Quel est le but de la motion? Si on fait une motion pour souligner monsieur...

Des voix: ...

M. Bédard: Non, non.

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Un instant! Non, je ne vous permettrai pas une minute.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Non, mais... bien, je le sais, vous le ferez, mais au moins après que la présidence se sera expliquée. On s'accorde-tu, là? La présidence a le droit de présider cette Assemblée, et, à ma connaissance, on n'a même pas entendu la lecture de la motion. Alors...

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Bien voilà! Moi, je veux entendre la lecture de la motion et après, si vous avez des questions de règlement, je vais les entendre.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Bien, un instant, je ne l'ai pas entendue, moi, la motion, alors je ne sais pas. La question de règlement porte sur quoi?

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Non, mais, juste une minute.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): S'il vous plaît! Non, mais, un instant, M. le leader.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Ça ne sera pas long. Un instant. Ça ne sera pas long. Je voudrais expliquer une chose avant de permettre votre question de règlement. Moi, avec la connaissance du règlement que j'ai, je peux en avoir une petite quand même après 34 ans, nous sommes aux motions sans préavis. C'est entendu que c'était à la formation... Là, on l'a battue, là. La motion sans préavis était présentée par le premier ministre. Je n'ai pas entendu le texte de la motion. Vous, vous voulez faire un débat qui peut être tout à fait justifié, mais encore faut-il, puisque vous parlez du sens de la motion, qu'on entende la motion.

Alors, je souhaiterais... Alors, on va vous écouter.

M. Bédard: M. le Président, c'est votre opinion, je la respecte, mais c'est justement pourquoi je me lève à ce moment-ci. C'est que nous sommes en discussion sur une motion. Comme il arrive dans la plupart du temps, il y a une motion qui a pour but de souligner un événement important et malheureux, le 40e anniversaire... en tout cas, le 40e, le triste anniversaire des événements de la crise d'Octobre. C'est le but de la motion. Et on veut souligner des événements à travers ça et on est en discussion. Ce que je vous demande strictement, justement, avant de la lire, c'est qu'on puisse en parler normalement, comme il se fait, en tout cas comme il se faisait avant que le nouveau leader arrive avec son nouveau ton, ses nouvelles façons de faire. Avant, on faisait régulièrement ça avec mon ami Jacques Dupuis, on sortait à l'extérieur, on allait se parler. Les gens, ils sont surpris, hein? Vous, vous le savez, qu'on faisait ça souvent ensemble.

● (11 h 20) ●

Le Vice-Président (M. Gendron): Merci. Ça ne sera pas long. C'est parce que personnellement je pense que la présidence va prendre une décision, et la présidence prend une décision. Les négociations qui peuvent avoir lieu avec les leaders, ça ne concerne pas la présidence, ça ne concerne pas l'application du règlement. Moi, tout ce que je sais, c'est que, rendus à cette rubrique-là, quand il y a une motion à être présentée, celui qui veut la présenter a le droit de la présenter, et ce n'est qu'après la présentation de la motion que je me gouvernerai en conséquence.

Mais pour le moment je veux entendre la motion.
M. le premier ministre.

**Rappeler les circonstances ayant mené
à la mort du ministre Pierre Laporte
et les événements de la crise d'Octobre**

M. Charest: Merci, M. le Président. Alors, je sollicite le consentement de cette Assemblée afin de présenter la motion suivante conjointement avec le chef du deuxième groupe d'opposition, avec le député de Mercier, le député de La Peltre et le député des Chutes-de-la-Chaudière:

«Que l'Assemblée nationale se souvienne, 40 ans après, des circonstances tragiques qui ont mené à la mort du ministre Pierre Laporte, et qu'elle se rappelle les tristes événements de la crise d'Octobre 1970.»

Le Vice-Président (M. Gendron): Alors, moi...

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Un instant, s'il vous plaît! On va faire ça dans l'ordre. Y a-t-il consentement pour présenter cette motion? Mais là je suis prêt à vous entendre, M. le leader de l'opposition officielle.

M. Bédard: ...je ne serai plus jamais surpris dans cette Assemblée, M. le Président. Ce qu'on va faire...

Une voix: ...

M. Bédard: Aïe! Là, c'est rendu à mon étape.

Le Vice-Président (M. Gendron): Non, c'est...
Oui?

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Oui, je vais vous répondre oui. Il s'est levé sur une question de règlement, et je veux entendre la question de règlement.

M. Bédard: M. le Président, nous sommes à l'étape... Malheureusement, il aurait été l'occasion, au moins pour une fois, qu'on parle ensemble sur quelque chose d'important. Le premier ministre veut faire sa motion. Nous en aurons une aussi. Nous allons l'appuyer. Qu'il fasse le débat, et nous ferons la nôtre, qui, elle, respecte l'esprit et ce qu'on aurait dû faire dans cette Assemblée au moment où il y avait de la dignité dans cette Assemblée-là.

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

M. Fournier: ...qu'on soit clair, je comprends que nous allons pouvoir avoir un débat sur cette motion. C'est ce que j'ai compris. Il sera possible à l'opposition de faire entendre sa version à l'occasion de ce débat. Un...

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Un instant, s'il vous plaît!

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Oui, mais, à la question de règlement...

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): S'il vous plaît! À la question de règlement qu'il a plaidée, on l'a écouté. Je parle surtout du côté gauche de cette Chambre. Et là je n'entends rien. Puis le leader a le droit, lui aussi, sur la question de règlement de plaider.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Non, c'est le leader du gouvernement à parler si on a le silence. Je me suis levé pas pour donner la parole, pour obtenir le silence.

M. Fournier: Je comprends donc que la motion est présentée, un débat pourra suivre. L'opposition a son droit de parole, pourra faire valoir par un vote ce qu'ils veulent exprimer sur la motion. Je fais simplement dire que, lorsque le leader de l'opposition nous parle de dignité et qu'il y a de la petite politique sur une question quand on parle de Pierre Laporte, franchement, je n'ai pas de leçons à recevoir de ce côté-là, M. le Président. On ne viendra pas faire du révisionnisme, supporter des thèses radicales et extrémistes. René Lévesque ne doit pas être très content de...

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Un instant, j'ai de quoi à dire avant encore.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Non, j'ai de quoi à dire comme président de l'Assemblée avant de vous donner la parole.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Oui.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Oui. Je veux juste dire que c'est clair que ceux qui écoutent ça, parce que c'est télédiffusé... on fait présentement des arguments sur le fond. Ce n'est pas le moment, ce n'est pas la place. On n'est pas rendus là. Il me semble que ce n'est pas compliqué, là. Alors, de part et d'autre par exemple. Et ça prouve ma thèse qu'on devrait gérer ce qu'on a à gérer, et ce qu'on a à gérer présentement, c'est: Y a-t-il consentement pour débattre de cette motion? S'il y a consentement, on en débat, et là, le type d'argument que je viens d'entendre, d'un côté comme de l'autre, vous le ferez sur le fond, et là on progresserait. Alors, vous avez...

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Avez-vous...
Oui, je veux avoir votre consentement.

M. Bédard: ...M. le Président, c'est que le leader, qui voulait changer de ton, a pris des mots qui n'étaient pas dans le... qui étaient dans le lexique. Je pensais que vous les aviez vus.

Une voix: ...

M. Bédard: Un, un, monsieur... Non.

Le Vice-Président (M. Gendron): Bien, vous voyez qu'est-ce que ça donne. Continuez.

M. Bédard: ...ma question de règlement. Deuxièmement, lui qui nous parlait de partisanerie, là on vient de prendre un vote contre les femmes, puis il a insulté le député de Mercier à l'instant même, pendant la période des questions... les petites leçons, ce qui est malheureux, M. le Président...

Le Vice-Président (M. Gendron): Non, ce n'est pas une question de règlement du tout. Sérieux, ce n'est pas une question de règlement. Non.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Oui, mais c'est ça, parlez-moi de votre accord. Oui ou non, vous donnez votre consentement pour débattre de la motion? On est rendus là, c'est ce qu'on doit faire. Alors, consentement ou pas?

M. Bédard: ...M. le Président, sur une question aussi importante que la mort d'un homme, il aurait été préférable...

Le Vice-Président (M. Gendron): C'est de l'argumentaire, c'est de l'argumentaire. Y a-t-il consentement pour en débattre? Y a-t-il consentement pour en débattre?

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Bon. Assoyez-vous.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Oui, mais, moi, pour entendre les interventions, il va falloir que ça se fasse dans le silence et non pas dans le dialogue. Alors, s'il y a silence, on va l'entendre, mais, s'il n'y a pas silence, on ne l'entendra pas. M. le premier ministre.

M. Jean Charest

M. Charest: Merci, M. le Président. Il y a 40 ans, la démocratie québécoise tremblait. Le temps a passé, mais, encore aujourd'hui, le fil de ces événements donne froid dans le dos.

Le 5 octobre 1970, quatre hommes armés de la cellule Libération du FLQ enlèvent le haut fonctionnaire britannique James Richard Cross. Le 7 octobre, un communiqué du FLQ est lu, d'abord, à la radio puis, le lendemain, à la télévision. Le 10 octobre, des membres de la cellule Chénier enlèvent le ministre Pierre Laporte qui était chez

lui, sur la rive sud de Montréal. Le 16 octobre, la Loi sur les mesures de guerre est proclamée. Le Québec bascule: 8 000 soldats de l'armée débarquent, plus de 4 500 résidences sont fouillées, plus de 500 personnes sont arrêtées. Le lendemain, le 17 octobre 1970, au jour 12 de la crise, le corps de Pierre Laporte est retrouvé dans la valise d'une voiture à Saint-Lambert. Le 3 décembre, James Richard Cross est libéré en échange d'un sauf-conduit vers Cuba pour ses ravisseurs. Le 28 décembre, les derniers felquistes de la cellule Chénier sont arrêtés.

Ces événements étaient d'une extrême gravité. La réalité, M. le Président, était celle-ci: dans ces jours sombres de notre histoire, les autorités ont fait face à des actes terroristes visant à déstabiliser des gouvernements légitimes. Au cours de ces événements, un homme d'exception est mort de façon violente entre les mains de criminels. Cet homme était ministre dans le gouvernement de tous les Québécois. Sa voix a résonné dans cette enceinte, au salon bleu, pendant huit ans. Il compte parmi les acteurs de la Révolution tranquille, et son apport à l'épanouissement du Québec et à l'affirmation de notre culture est majeur.

On ne peut pas se remémorer ces événements sans se souvenir de celui qui a été la victime innocente de cette crise. Pierre Laporte était avocat de formation. C'est comme journaliste qu'il a commencé sa carrière publique. Il travaillera au journal *Le Devoir* pendant 16 ans. Il sera un des principaux détracteurs du gouvernement de Maurice Duplessis. En 1961, il est élu député de Chambly pour le Parti libéral du Québec dans une élection complémentaire. Il sera réélu en 1962, en 1966 et en 1970. Dès 1962, il entre au Conseil des ministres comme ministre des Affaires municipales, puis, peu après, comme titulaire du nouveau ministère des Affaires culturelles. En 1965, ce ministre signe un livre blanc dans lequel il décrit la culture comme étant, et je cite, «ce vers quoi convergent et ce en quoi trouvent leur plus parfait accomplissement tous les efforts, toutes les forces vives, la qualité même d'une nation».

Après un mandat dans l'opposition, il fait la lutte à Robert Bourassa à la chefferie du Parti libéral du Québec en 1970. M. Bourassa par la suite le nommera ministre de l'Immigration et ministre du Travail le 12 mai 1970. Six mois plus tard, presque jour par jour, du fond de son lieu de détention, il écrit à Robert Bourassa:

● (11 h 30) ●

«Mon cher Robert, j'ai la conviction d'écrire la lettre la plus importante de toute ma vie. Pour le moment, je suis en parfaite santé. Je suis bien traité, même avec courtoisie. J'insiste pour que la police cesse toutes les recherches pour me retrouver. Si elle y parvenait, cela se traduirait par une fusillade meurtrière, dont je ne sortirais certainement pas vivant. [...] nous sommes en présence d'une escalade bien organisée», disait-il, dans cette lettre.

Voilà, M. le Président, ce qu'il ne faut pas oublier: l'extrême gravité de ces événements dans l'histoire du Québec. Ils ont fait la démonstration par l'absurde et par la tragédie, la triste tragédie d'une perte de vie d'un ministre du gouvernement du Québec, ils ont fait la démonstration que la seule voie que peut emprunter le peuple du Québec est celle de la paix et de la démocratie.

Le Vice-Président (M. Gendron): Merci, M. le premier ministre. Et, sur cette même motion, je cède maintenant la parole à la chef de l'opposition officielle. Mme la chef de l'opposition officielle.

Mme Pauline Marois

Mme Marois: Alors, merci, M. le Président. Oui, je crois que l'Assemblée nationale doit souligner le 40e anniversaire des événements tragiques qui entourent la crise d'Octobre, et surtout qu'elle se rappelle l'imposition de la Loi sur les mesures de guerre, la suspension des libertés civiles et individuelles, et évidemment de la mort du ministre Pierre Laporte.

Il est de ces moments dans l'histoire d'un peuple qui laissent une trace indélébile dans le récit qu'il se fait de lui-même, des événements qui, en dépit de leur caractère subit et inattendu ainsi que de leur déroulement rapide et imprévisible, ont toutefois une influence qui n'a rien d'éphémère pour la suite des choses. Tout cela ne fait que rajouter au sentiment d'injustice, de profonde absurdité que nous éprouvons lorsqu'on s'y trouve confrontés. Les événements d'octobre 1970, le décès tragique, injustifiable de Pierre Laporte constituent l'épisode le plus tragique... en constituent l'épisode le plus tragique et sont de cet ordre.

Il s'agit d'un homme d'abord; un homme, un mari, un père, un frère, un homme doté des mêmes droits inaliénables à la vie, à la dignité, à la liberté que chaque citoyen; un homme qui avait des responsabilités, qui se consacrait au service public. Et, pour cette seule raison, le destin s'est abattu sur lui par la voie d'un enlèvement qui n'avait rien d'héroïque. Au bout de plusieurs jours, sans doute marqués par l'angoisse, la douleur, l'inquiétude, après avoir continué de vivre et d'espérer, Pierre Laporte a trouvé la mort, une mort dont ses ravisseurs, il n'est pas permis d'en douter, sont responsables. Ce faisant, c'est notre honneur, en tant que peuple, qui a été souillé.

Je pense donc qu'il est juste que collectivement nous continuions de prendre le temps d'honorer la mémoire de Pierre Laporte, ne serait-ce qu'à titre d'acteurs politiques, nous qui avons la chance d'agir, de travailler dans une société démocratique où la violence et la peur ne sont pas considérées comme des moyens acceptables de défendre des idées, aussi bonnes et justifiées soient-elles.

En dehors de ce très sombre épisode, nous avons toujours joui, au Québec, d'une vie politique très respectueuse de la personne, des idées. Nos révolutions sont tranquilles, et sans doute le mois d'octobre 1970 nous a-t-il rendus encore plus attachés à cette sérénité. Mais aujourd'hui nous ne devons pas non plus oublier les autres victimes de la crise d'Octobre. Au premier chef, je pense à James Richard Cross, diplomate anglais, qui a été enlevé et séquestré et, finalement, enfin relâché.

Mais d'autres personnes ont aussi été victimes, des victimes dont le nom ne figure pas dans les livres d'histoire, qui, si elles n'ont pas perdu la vie, ont été néanmoins marquées à jamais par cette tragédie. Je pense évidemment, en tout premier lieu, aux enfants, à la famille de M. Laporte. Ils continuent aujourd'hui de payer le prix d'un combat dans lequel ils n'avaient rien à voir. Nous avons tous à jamais une dette envers eux.

Mais je pense aussi aux centaines de personnes arrêtées injustement dans la foulée de ces événements. C'est ce qui arrive lorsque certains font le choix de la violence pour défendre leurs idées. Ils génèrent une escalade qui fera beaucoup plus de victimes. Ce faisant, ils ouvrent la porte à d'autres errements commis par des gens dont les sentiments ne sont pas plus nobles.

Lors des événements d'octobre 1970, des étudiants, des travailleurs, des leaders syndicaux, des poètes ont été arrêtés, eux aussi pénalisés d'être simplement actifs dans une société qu'ils s'employaient à changer. Des livres ont été saisis, des archives détruites et des enfants ont vu leurs parents être menottés, amenés de chez eux au petit matin, devant leurs voisins. Ils en conservent, eux aussi, une marque indélébile. Voilà pourquoi il est nécessaire de nous rappeler ces événements. Et je crois d'ailleurs que des excuses devraient être adressées à ces personnes, à leurs familles injustement traitées. Ils en conservent donc, de ces tristes événements, une marque indélébile.

Nous avons donc un devoir de mémoire, un devoir de mémoire envers Pierre Laporte, sa famille, envers chacune des personnes victimes d'accusations sans... d'accusations dites sans fondement. Et, si nous ne les oublions pas, si nous continuons de les honorer, de nous souvenir d'eux, alors je crois que nous serons meilleurs, comme peuple. Et, sans de nous défaire... sans nous défaire de notre responsabilité, nous aurons la conscience plus claire, plus attachée encore à défendre des valeurs de démocratie et de liberté. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Gendron): Merci, Mme la chef de l'opposition officielle, de votre intervention sur cette motion sans préavis. Je cède maintenant la parole au chef de la deuxième opposition officielle. M. le chef de la deuxième opposition officielle, à vous la parole.

M. Gérard Deltell

M. Deltell: Merci, M. le Président. M. le Président, la crise d'Octobre est et demeurera toujours la pire tache de l'histoire de notre démocratie. Il y a 40 ans, un homme, un père de famille, un député, un élu, Pierre Laporte, a été kidnappé puis assassiné par des terroristes qui étaient membres du Front de libération du Québec, le FLQ. Un peu plus tôt, quelques jours plus tôt, un diplomate anglais, James Richard Cross, a été kidnappé par d'autres felquistes.

M. le Président, les militants extrémistes du Front de libération du Québec ont eu un comportement criminel, préférant la violence au débat démocratique. Ces criminels ont déshonoré une cause qui est tout à fait légitime. Et heureusement, M. le Président, qu'il y a eu des hommes comme René Lévesque pour prendre le flambeau afin de défendre cette cause de façon noble, correcte, démocratique et pertinente, parce que ces criminels-là, ces terroristes, ces bandits ont déshonoré la cause. Ce n'était pas la première fois que la violence dictait ces terroristes. Avec des vols, avec des explosions de bombes, six innocentes victimes québécoises ont payé de leur vie les actions de ces terroristes.

Le kidnapping de James Richard Cross et de Pierre Laporte ont conduit à l'adoption de la Loi des mesures de guerre, la seule et unique fois dans l'histoire canadienne que les libertés individuelles ont été brimées en temps de paix. Il y a eu, on le sait, des dérives injustes, alors que des gens qui n'avaient strictement aucun lien avec ces actes criminels ont vu leurs droits être brimés et ont été emprisonnés. Mais n'oublions jamais, M. le Président, que tout ça est survenu parce que des criminels ont préféré les actions terroristes au sain et légitime débat démocratique. N'oublions jamais que le FLQ est directement coupable de

la mort de sept Québécois et Québécoises, dont l'honorable Pierre Laporte. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Gendron): Merci, M. le chef de la deuxième opposition officielle. Je reconnais maintenant M. le député de Mercier.

M. Amir Khadir

M. Khadir: Je serai bref, M. le Président. Bien des interprétations ont été données aux événements d'octobre 1970. Une chose demeure: il y a eu violence et mort d'homme, un événement tragique qu'on ne peut que regretter. Et il y a eu arrestations abusives et occupation militaire du Québec, encore de la violence qu'on ne peut que condamner. Ces violences sont d'autant plus regrettables qu'elles ont nui et ont été utilisées pour occulter, pour obstruer l'élan légitime et démocratique des jeunes, des hommes et des femmes de notre nation qui n'aspiraient en fait qu'à une chose: l'émancipation politique, économique et culturelle de leur peuple.

Comme peuple, nous avons donc, devant les événements d'octobre 1970, un devoir de mémoire, le devoir de tirer, au-delà des violences, la leçon démocratique qui s'impose. Merci.

● (11 h 40) ●

Le Vice-Président (M. Gendron): Merci, M. le député de Mercier. Est-ce que cette motion est adoptée?

Une voix: ...

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

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Alors, le vote nominal est demandé. Que l'on fasse sonner les cloches. Et, si je ne vois personne debout, ça veut dire qu'on peut procéder. Alors, on...

(Consultation)

Le Vice-Président (M. Gendron): Les whips... Le vote n'est pas commencé, puis les whips étaient debout, ça fait qu'il a le droit.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Oui, il a le droit, Jean-Marc. Tu n'as pas le droit quand les... Assis, je n'ai plus le droit. Un instant!

Mise aux voix

Alors, comme le vote nominal est demandé, quels sont ceux qui sont favorables à cette motion? Allez.

Le Secrétaire adjoint: M. Charest (Sherbrooke), M. Fournier (Saint-Laurent), Mme Normandeau (Bonaventure), Mme Courchesne (Fabre), Mme Beauchamp (Bourassa-Sauvé), Mme Gagnon-Tremblay (Saint-François), M. Bachand (Outremont), M. Bolduc (Jean-Talon), Mme Blais (Saint-Henri—Sainte-Anne), M. Lessard (Frontenac), Mme Weil (Notre-Dame-de-Grâce), Mme L'Écuyer (Pontiac), M. Auclair (Vimont), Mme St-Pierre (Acadie),

Mme Ménard (Laporte), Mme James (Nelligan), Mme Vien (Bellechasse), M. Morin (Montmagny-L'Islet), M. Bernier (Montmorency), M. Corbeil (Abitibi-Est), Mme Thériault (Anjou), M. Gignac (Marguerite-Bourgeoys), M. Arcand (Mont-Royal), M. Dutil (Beauce-Sud), M. Moreau (Châteauguay), Mme Boulet (Laviolette), M. Simard (Dubuc), M. Hamad (Louis-Hébert), M. MacMillan (Papineau), Mme Charlebois (Soulanges), M. Marsan (Robert-Baldwin), M. Marcoux (Vaudreuil), M. Kelley (Jacques-Cartier), M. Bergman (D'Arcy-McGee), M. Gauthrin (Verdun), M. Ouimet (Marquette), M. Whissell (Argenteuil), M. Bachand (Arthabaska), M. Bernard (Rouyn-Noranda—Témiscamingue), M. Paquet (Laval-des-Rapides), M. Reid (Orford), M. Dubourg (Viau), Mme Gaudreault (Hull), Mme Gonthier (Mégantic-Compton), M. Ouellette (Chomedey), M. Sklavounos (Laurier-Dorion), Mme Vallée (Gatineau), M. Huot (Vanier), M. Drolet (Jean-Lesage), M. Diamond (Maskinongé), M. Chevarie (Îles-de-la-Madeleine), Mme Charbonneau (Mille-Îles), M. Carrière (Chapleau), M. Billette (Huntingdon), M. Lehoullier (Lévis), M. Mamelonet (Gaspé), M. Matte (Portneuf), M. Pigeon (Charlesbourg), Mme Rotiroti (Jeanne-Mance—Viger), Mme St-Amand (Trois-Rivières), M. D'Amour (Rivière-du-Loup).

Mme Marois (Charlevoix), M. Bédard (Chicoutimi), Mme Maltais (Taschereau), Mme Malavoy (Taillon), Mme Richard (Marguerite-D'Youville), M. Simard (Richelieu), M. Cloutier (Lac-Saint-Jean), Mme Doyer (Matapédia), M. Trottier (Roberval), M. Cousineau (Bertrand), Mme Champagne (Champlain), Mme Bouillé (Iberville), Mme Beaudoin (Mirabel), M. Blanchet (Drummond), Mme Richard (Duplessis), M. Bergeron (Verchères), M. Rathé (Blainville), M. Turcotte (Saint-Jean), Mme Poirier (Hochelaga-Maisonneuve), M. Bérubé (Matane), M. Aussant (Nicolet-Yamaska), M. Marceau (Rousseau), Mme Léger (Pointe-aux-Trembles), M. Drainville (Marie-Victorin), M. Curzi (Borduas), M. Girard (Gouin), Mme Ouellet (Vachon), M. Pinard (Saint-Maurice), M. Ferland (Ungava), M. McKay (L'Assomption), Mme Lapointe (Crémazie), M. Dufour (René-Lévesque), M. Lemay (Sainte-Marie—Saint-Jacques), Mme Hivon (Joliette), M. Kotto (Bourget), M. Rebello (La Prairie), M. Pelletier (Rimouski), M. Leclair (Beauharnois), M. Villeneuve (Berthier), M. Gauvreau (Groulx), M. Pelletier (Saint-Hyacinthe), M. Robert (Prévost), M. Charette (Deux-Montagnes), M. Boucher (Johnson), M. Traversy (Terrebonne), M. Tremblay (Masson).

M. Deltell (Chauveau), Mme Roy (Lotbinière), M. Grondin (Beauce-Nord), M. Bonnardel (Shefford).

M. Picard (Chutes-de-la-Chaudière), M. Caire (La Peltre).

Le Vice-Président (M. Gendron): Y a-t-il des contre? Il n'y en a pas. Y a-t-il des abstentions? Il n'y en a pas. M. le secrétaire général.

Le Secrétaire: Pour:	113
Contre:	0
Abstentions:	0

Le Vice-Président (M. Gendron): Alors, la motion est adoptée à l'unanimité.

Nous en sommes toujours à la rubrique des motions sans préavis. Alors, Mme la chef de l'opposition officielle, pour la présentation de votre motion.

Souligner le 40e anniversaire de la crise d'Octobre

Mme Marois: ...M. le Président:

«Que l'Assemblée nationale souligne le 40e anniversaire des événements tragiques touchant la crise d'Octobre 1970;

«Qu'elle se rappelle d'abord de la mort du ministre Pierre Laporte et qu'elle se rappelle l'imposition de la Loi sur les mesures de guerre et la suspension des libertés civiles et individuelles.»

Le Vice-Président (M. Gendron): Y a-t-il consentement pour débattre de cette motion?

M. Fournier: ...sans débat, M. le Président.

Mise aux voix

Le Vice-Président (M. Gendron): Alors, il y a consentement, sans débat? Alors, la motion est adoptée.

Alors, s'il vous plaît, on est toujours à la rubrique des motions sans préavis. Est-ce qu'il y en a d'autres? Je n'en vois pas.

Avis touchant les travaux des commissions

À la... travaux touchant les commissions, M. le leader du gouvernement.

M. Fournier: C'est à vous, je crois. Sur les travaux des commissions?

Le Vice-Président (M. Gendron): Il n'y en a pas. Non, vous... Oui.

M. Gauthier: ...plaisir d'aviser cette Assemblée que la Commission des institutions poursuivra l'étude détaillée du projet de loi n° 48, Code d'éthique et de déontologie des membres de l'Assemblée nationale, aujourd'hui, de 15 heures à 18 heures, à la salle Louis-Hippolyte-La Fontaine.

Le Vice-Président (M. Gendron): Alors, je poursuis parce que la présidence a des avis à communiquer à cette Assemblée. Si on pouvait faire... Les gens qui ont à quitter, quittez dans le silence.

Alors, moi, je vous avise que la Commission de l'administration publique se réunira aujourd'hui, à la salle Louis-Joseph-Papineau, en séance de travail, après les affaires courantes jusqu'à 13 heures, afin de préparer l'audition concernant la sélection des immigrants travailleurs; en séance publique de 15 heures à 18 heures, afin d'entendre la sous-ministre de l'Immigration et des Communautés culturelles; et en séance de travail, de 18 heures à 18 h 30, afin de statuer sur les observations, conclusions et, s'il y a lieu, recommandations à la suite de l'audition.

La Commission de la santé et des services sociaux se réunira en séance de travail aujourd'hui, de 13 heures à 14 heures, à la salle RC.171 de l'hôtel du Parlement, afin de décider si la commission veut se saisir de la pétition concernant la fermeture du point de service du Centre local de services communautaires Châteauguay à Sainte-Martine.

La Commission spéciale sur la question de mourir dans la dignité poursuivra les auditions publiques dans le cadre de la consultation générale au Palais des congrès

de Montréal: mardi 12 octobre, de 9 h 30 à 12 h 15, de 13 h 45 à 18 h 30 et de 19 h 30 à 21 h 45; le mercredi 13 octobre de 9 h 30 à midi, de 13 h 30 à 18 h 30 et de 19 h 30 à 21 h 30; même chose le jeudi 14 octobre et le vendredi 15 octobre, ce sera de 9 h 30 à 12 h 30 et de 14 h à 18 h 30.

Est-ce qu'il y a consentement pour déroger à l'article 19.1 du règlement qui stipule que les commissions ne peuvent siéger pendant la semaine de travail en circonscription? Est-ce qu'il y a consentement? Il y a consentement.

Est-ce qu'il y a consentement pour déroger à l'article 143 du règlement concernant l'horaire des travaux de commission? Parce qu'on a touché aux heures. Est-ce qu'il y a consentement? Il y a consentement?

M. Bédard: ...pour le projet de loi n° 116?

Le Vice-Président (M. Gendron): Non. Non, non, pas du tout.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Non.

M. Bédard: C'est pour quel projet de loi?

Le Vice-Président (M. Gendron): Ce n'est pas un projet de loi, c'est la commission mourir dans la dignité.

Une voix: ...

Le Vice-Président (M. Gendron): Bien oui, je l'avais dit. On l'avait dit au préalable. Renseignements sur les...

Une voix: ...

Renseignements sur les travaux de l'Assemblée

Le Vice-Président (M. Gendron): Renseignements sur les travaux de l'Assemblée. Y en a-t-il? Je n'en vois pas.

Je vous rappelle, moi, que l'interpellation prévue pour le vendredi 22 octobre portera sur le sujet suivant: Les relations intergouvernementales canadiennes. M. le député de Marie-Victorin s'adressera alors à Mme la ministre responsable des Affaires intergouvernementales canadiennes et de la Francophonie canadienne.

Affaires du jour

La période des affaires courantes étant terminée, je cède maintenant la parole à M. le leader du gouvernement. M. le leader du gouvernement, à vous.

M. Fournier: ...expliquer la demande que je vais vous faire. Hier, comme vous savez, il y a eu la présentation du projet de loi n° 116 de mon collègue des Transports. Je tiens à souligner la grande collaboration des parlementaires des partis de l'opposition qui ont accepté l'offre de rencontrer l'équipe du négociateur, M. Bouchard. Je pense d'ailleurs que ça s'est terminé assez tard cette nuit. Je pense même que je peux dire «aujourd'hui» presque, je peux dire. Alors, je voudrais quand même le souligner. Je pense que parfois, dans cette enceinte, c'est bon de s'envoyer un coup de chapeau à ceux qui ont mis un peu plus de temps.

À ce stade-ci, je vous demanderais de suspendre pour que nous puissions compléter des discussions avec les autres partis pour voir comment nous allons pouvoir donner suite à ce projet de loi durant la journée. Alors, quelques minutes, peut-être.

Le Vice-Président (M. Gendron): ...qu'il y a consentement pour suspendre les travaux pendant quelques minutes.

Des voix: Consentement.

Le Vice-Président (M. Gendron): Il y a consentement. Les travaux sont suspendus pour quelques minutes.

(Suspension de la séance à 11 h 50)

(Reprise à 12 h 31)

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, Mmes et MM. les députés, veuillez vous asseoir. L'Assemblée reprend ses travaux. Et je reconnais M. le leader adjoint de l'opposition officielle.

Avis touchant les travaux des commissions

M. St-Arnaud: Oui, je vous remercie, Mme la Présidente. Mme la Présidente, un peu plus tôt ce matin, vous avez... il a été donné avis que la Commission des institutions se réunirait cet après-midi, de 15 heures à 18 heures, pour poursuivre l'étude article par article du projet de loi n° 48. Après discussion entre les partis, il y aurait consentement, je crois comprendre, pour que la Commission des institutions ne se réunisse pas cet après-midi tel que prévu, eu égard à un certain nombre de discussions qui ont eu lieu. Alors, je pense que c'est de consentement, M. le leader du gouvernement?

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Très bien. Alors, je vais devoir demander le consentement, effectivement. M. le leader du gouvernement.

M. Fournier: Oui, oui, Mme la Présidente. D'ailleurs, mon collègue omet de dire qu'il y a aussi une occasion appropriée pour ça. Je pense que le père du leader de l'opposition a une célébration ce soir, ce qui me permet peut-être de le dire dans le micro, tout le respect que j'avais pour son père. Alors donc, cet avis, nous avons consentement pour qu'il soit retiré.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord. Alors donc, il y a consentement, M. le leader adjoint de l'opposition officielle. Je reconnais maintenant le leader du gouvernement.

M. Fournier: Merci, Mme la Présidente. Juste avant la suspension que nous venons de terminer, il y avait, du côté de la deuxième opposition, des consultations qui se tenaient à l'égard du projet de loi déposé par mon collègue des Transports. Je vous rappelle que... et je le dis encore une fois parce que je pense que c'est mérité, il y a eu des échanges avec les oppositions jusqu'à tard dans la nuit, en fait ce jour même. Nous avons dépassé... ils ont dépassé le cap de

minuit. Alors donc, toujours dans cette même approche où nous souhaitons qu'il y ait le plus d'information qui soit colligée par les collègues pour qu'on puisse, et nous le souhaitons, aller rapidement dans l'adoption de ce projet de loi, nous avons une demande qui nous est faite de permettre que ces consultations puissent se continuer jusqu'à 15 heures. Alors, avec le consentement de tous, nous laisserions cette période jusqu'à 15 heures pour leur permettre de tenir ces consultations. Et nous reviendrons par la suite.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord. Alors, est-ce que j'ai le consentement? J'ai le consentement. Très bien.

Alors, je vais suspendre les travaux jusqu'à cet après-midi, 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 34)

(Reprise à 15 h 17)

Le Vice-Président (M. Chagnon): Bon après-midi, chers collègues. Veuillez vous asseoir.

M. le leader, nous vous écoutons.

M. Dutil: M. le Président, suite à des discussions et une entente avec l'opposition, je vous demanderais d'appeler l'article 12, s'il vous plaît.

Projet de loi n° 116

Adoption du principe

Le Vice-Président (M. Chagnon): M. le ministre des Transports propose l'adoption du principe du projet de loi n° 116, Loi concernant l'acquisition de voitures pour le métro de Montréal. Est-ce qu'il y a consentement pour déroger à l'article 237 du règlement qui prévoit un délai d'une semaine entre la présentation et l'adoption du principe du projet de loi? M. le leader, consentement?

Une voix: Consentement.

Le Vice-Président (M. Chagnon): Consentement. Est-ce qu'il y a des interventions? M. le ministre des Transports, nous vous écoutons.

M. Sam Hamad

M. Hamad: M. le Président, merci. Et mes premiers mots s'adressent à mes collègues de l'Assemblée nationale, le député de Gouin, le député de Chauveau, le chef du parti de l'ADQ, le député de Chutes-de-la-Chaudière, et, bien sûr, le député de La Peltrie, et le député, aussi, de Mercier.

Aujourd'hui, M. le Président, après quelques discussions importantes et après des bonnes questions qui ont été posées par mes collègues dans l'opposition dans le but de bien comprendre la décision du gouvernement du Québec de déposer un projet de loi important... Je disais tantôt à quelqu'un: Un jour, on va être à Montréal, dans cinq ans peut-être, dans huit ans, on va se promener, puis on va prendre un métro, puis on va dire: J'étais là à ce moment-là pour cette décision importante qui va toucher plusieurs personnes au Québec.

Elle va toucher, cette décision-là, M. le Président, les travailleurs partout au Québec, des travailleurs dans La Pocatière, des travailleurs dans Sorel-Tracy, dans Saint-Laurent, dans Montréal, dans Saint-Bruno, à Québec, à Drummondville, dans Shefford, dans... partout... les comtés du Québec. Et ces travailleurs-là, je suis convaincu, ils vont dire que les membres de l'Assemblée nationale, tous unis ensemble, ont pris une décision, je ne dirai pas, à la limite, elle est historique, parce qu'elle était dans l'intérêt de l'économie du Québec, dans l'intérêt des familles des travailleurs du Québec et particulièrement dans l'intérêt des usagers du métro de Montréal.

Le métro de Montréal, en quelques chiffres, c'est 700 000 déplacements par jour, aujourd'hui. C'est 65 millions de kilomètres par année. Et, si on le calcule sa... depuis qu'on a mis en place ces wagons de métro, bien, en fait, on parle de 4 milliards de kilomètres que ces wagons-là ont faits depuis leur installation à Montréal. Le métro de Montréal, c'est le deuxième plus vieux au monde aujourd'hui. Et le plus... les plus vieilles wagons... les plus vieilles voitures dans le monde sont en Argentine, et sont faites en bois, et circulent encore, compte tenu peut-être, probablement, le climat ou la météo en Argentine. Mais, nous, on constitue actuellement la deuxième plus vieille au monde. Ce n'est pas acceptable aujourd'hui pour les citoyens de Montréal, les citoyens de la région métropolitaine, de continuer à avoir ces équipements-là. Et aussi, il faut le dire, c'est une des rares dans le monde où le transport collectif connaît une augmentation d'achalandage importante, parmi de... plusieurs systèmes de transport collectif dans le monde, et c'est à Montréal, chez nous, ici, au Québec.

● (15 h 20) ●

Évidemment, cette histoire-là, bien sûr, ça a commencé il y a quatre ans avec une bonne volonté du gouvernement pour donner, gré à gré, le contrat à Bombardier. Bombardier, ça fait partie de notre ADN, au Québec, ça fait partie de notre histoire, ça fait partie de notre fierté, c'est le génie québécois. Et le gouvernement a pensé, dans ce temps-là, donner le contrat gré à gré à Bombardier. Des avis juridiques, des consultations, et, par la suite, on connaît l'histoire juridique, qui a duré quatre ans. Aujourd'hui, nous sommes devant un état d'urgence pour agir rapidement pour les besoins que je viens de mentionner: l'âge des wagons, l'état de la situation du métro de Montréal, et le besoin de le faire rapidement, et, dans un contexte, aussi, économique important, de relancer les emplois dans toutes les régions du Québec.

Et évidemment, devant toutes ces poursuites-là, le gouvernement du Québec a décidé de soumettre à l'Assemblée nationale un projet de loi qui dit les choses suivantes: d'abord, c'est autoriser la STM, la Société de transport de Montréal, de donner un contrat gré à gré à Bombardier-Alstom pour un prix, M. le Président, qui a été démontré.

Et hier nous avons eu la chance d'avoir une présentation suite à la demande de l'opposition... une demande de l'opposition qui demandait d'avoir une séance d'information pour obtenir... pour poser toutes leurs questions relativement aux délais, aux poursuites judiciaires, aux relations internationales, au prix, juste prix, et quelques demandes évidemment relativement... demandes d'information relativement aux informations techniques sur les wagons de métro. Et M. Bouchard, Lucien, le premier ministre Bouchard,

qui est actuellement le négociateur, et l'avocat de la STM, il y avait aussi les représentants, le D.G. et l'ingénieur en chef de la STM qui ont répondu aux questions, très pertinentes d'ailleurs, de mes collègues les députés, qui posaient des questions, le juste prix par exemple, et ça, c'est un élément important.

C'est important que le contribuable, au Québec, comprenne aussi aujourd'hui que le prix que nous avons négocié faisait suite à un appel d'offres qui a été lancé en 2008, une négociation... une longue négociation avec le consortium, et ce prix-là, au départ, était 3,4 millions de dollars par wagon. Nous avons demandé à des consultants avec une réputation internationale, des gens qui surveillent tous les prix à travers le monde des wagons de métro, ils nous ont dit: La fourchette, c'est 2,8, à peu près 2,8 millions par wagon, ce sera un prix... juste prix pour les spécifications que la STM demande, exige pour avoir pour ses wagons. Et finalement nous avons obtenu un prix de 2 640 000 \$ par wagon, avec un nombre de 468 wagons qui seront livrés, me dit-il, le premier wagon, au mois de février 2012. Donc... Et ça a été fait, la démonstration claire et nette que ce prix-là, c'était le juste prix.

Il y avait les poursuites juridiques partout, et, ces poursuites-là, le gouvernement a décidé de faire face à ça en adoptant un projet de loi qui nous permet de mettre de côté les poursuites juridiques et gagner du temps. Parce que ça fait quatre ans et, pour toutes sortes de raisons, comme j'ai dit, sur 52 mois... À partir de la décision que le gouvernement a prise, ces 52 mois là, il y a 36 mois dus à des poursuites juridiques, il y a 12 mois, c'est un processus décisionnel de la STM, et un mois dû au gouvernement, c'est le processus décisionnel du gouvernement du Québec pour l'autorisation, etc.

Aujourd'hui, on veut se mettre à l'abri de ces poursuites-là. Bien sûr, on ne peut jamais empêcher un citoyen, au Québec, d'intenter des poursuites. Cependant, on sait qu'on veut se protéger par cette loi-là. Deuxièmement, c'est pour accélérer le processus, parce que, M. le Président, les gens de Montréal veulent avoir leurs wagons, veulent avoir leurs métros. Et on sait très bien que ces métros-là datent de 1963. Plusieurs collègues ici, dans l'Assemblée nationale, n'ont pas été nés, hein, cette année-là, 1963. Donc, l'Assemblée... Je vous regarde, M. le Président, mais je sais... je ne parle pas de vous, 1963, et... Mais il y a quelques collègues ici qui n'étaient pas nés, ici, en 1963.

Donc, il y avait l'aspect urgence, il y avait l'aspect juste prix, il y avait l'aspect juridique, et le quatrième aspect, M. le Président, c'est les retombées économiques dans toutes nos régions. Avec ce contrat-là, si c'est adopté par l'Assemblée nationale, par mes collègues, il y aura des retombées économiques partout dans les régions. On estime... 5 000 emplois, partout; 400 emplois, par exemple, dans La Pocatière, plusieurs emplois, une centaine d'emplois dans Sorel-Tracy, et là je pourrais en nommer partout, dans toutes les régions du Québec, des emplois partout, à Drummondville, etc. Et évidemment ça va faire travailler une centaine de fournisseurs, ça va faire travailler des gens. Et, moi, M. le Président, mon objectif, c'est que les avocats arrêtent de travailler et qu'on donne de l'ouvrage aux travailleurs. Évidemment, pour commencer à être dans leurs usines et faire ce travail-là, vous comprendrez, je suis en conflit d'intérêts, je ne suis pas avocat, je suis ingénieur, mais je comprends que j'aimerais ça que les

ingénieurs et les travailleurs aient plus d'ouvrage que les avocats, aujourd'hui, après quatre ans de travail où il y a eu plus des avocats qui ont travaillé sur le dossier que des travailleurs. Alors...

Une voix: ...

M. Hamad: Intérêts avoués?

Une voix: ...

M. Hamad: Oui, c'est certain. Oui, c'est... Alors, M. le Président, l'autre élément important, c'est les retombées économiques pour toutes les régions, et, je pense, nous avons dans... le projet de loi nous permet d'atteindre ces objectifs-là.

Encore une fois, M. le Président, je veux féliciter et remercier le travail effectué par la Société de transport de Montréal, qui ont travaillé très fort depuis quelques années. Il y a aussi le personnel du ministère des Transports et aussi le maire de Montréal, pour sa patience et sa collaboration, pour qu'aujourd'hui on arrive ensemble.

M. le Président, le signal le plus fort que le Québec peut envoyer aujourd'hui, c'est l'unité de pensée ou l'unité... je dirais plutôt l'unité de mes collègues ici, à l'Assemblée nationale, pour appuyer ce projet de loi unanimement. Ça sera un message de fierté envers le Québec, ça sera un message de fierté envers nos travailleurs au Québec et ça sera un message de dire: Nous pensons à nous, nous pensons à nos travailleurs, nous pensons à nos usagers de Montréal et nous sommes unis derrière un Québec fort, derrière un Québec où les retombées économiques sont importantes et devant aussi une fierté de nos entreprises au Québec, ici, aujourd'hui. Merci.

Le Vice-Président (M. Chagnon): Merci, M. le ministre. J'inviterais maintenant M. le député de Gouin à prendre la parole.

M. Nicolas Girard

M. Girard: Merci, M. le Président. À mon tour de saluer le ministre et mes collègues de l'opposition officielle. On est réunis aujourd'hui pour débattre de la loi spéciale déposée par le gouvernement libéral, pour permettre l'octroi du contrat pour le renouvellement des wagons de métro de Montréal de gré à gré avec le consortium Bombardier-Alstom.

Je tiens à indiquer, M. le Président, d'entrée de jeu que notre formation politique a toujours été favorable à l'octroi d'un contrat gré à gré afin de favoriser le savoir-faire québécois, et nous allons donc voter en faveur du projet de loi concernant l'acquisition des voitures pour le métro de Montréal.

Dès le dépôt du projet de loi, vous le savez, M. le Président, autant la chef de l'opposition officielle, autant le leader de l'opposition officielle ont offert au gouvernement d'y aller avec une procédure extrêmement rapide pour adopter ce projet de loi, et je suis content que le projet de loi va sans doute être adopté, là, d'ici la fin de la journée aujourd'hui. Donc, nous nous en réjouissons. Nous voulons ce projet de loi là, comme les contribuables, les usagers de métro de Montréal, les travailleurs de La Pocatière, les travailleurs de Sorel-Tracy, pour mettre fin à cette saga qui dure depuis trop longtemps.

J'ai eu l'occasion, le 23 septembre dernier, de rencontrer ici, à l'Assemblée nationale, la coalition de La Pocatière. Il y avait, entre autres, à cette rencontre le maire de La Pocatière, Sylvain Hudon, le seul élu qui était présent à la rencontre, et le président du Syndicat des travailleurs de l'usine de La Pocatière, Mario Lévesque, et je les salue aujourd'hui. J'ai pu, M. le Président, mesurer les conséquences de l'improvisation et puis du cafouillage du gouvernement, dans le dossier du renouvellement des wagons de métro, sur la communauté, les travailleurs et puis les familles de La Pocatière. Et aujourd'hui j'ai une pensée toute particulière pour eux en appuyant ce projet de loi là au nom de l'opposition officielle. Le moins qu'on puisse dire, M. le Président, c'est qu'ils ne l'ont pas eu facile. Le gouvernement, à notre avis, a injustement joué au yoyo avec eux pendant quatre ans et demi.

● (15 h 30) ●

M. le Président, à cause, malheureusement, dans ce dossier-là, et on l'a dit publiquement, de l'amateurisme du gouvernement, on est aujourd'hui au retour à la case départ, quatre ans plus tard et plusieurs millions de dollars plus tard. Pendant ce temps-là, les Montréalais, les usagers du métro de Montréal n'ont toujours pas vu la couleur d'un wagon de métro. On espère tous que cette fois-ci, ce sera la bonne.

Je pense que c'est important, M. le Président, de faire un rappel pour le bénéfice de ceux et celles qui nous écoutent aujourd'hui et surtout pour comprendre pourquoi on en est arrivés là.

En 2006, alors que la STM préparait la mise en place d'un bureau de projets pour remplacer ses voitures dans le cadre d'un appel d'offres, le gouvernement du Québec, qui finance le projet à la hauteur de 75 %, a demandé à la STM de négocier de gré à gré avec Bombardier. Cependant, Alstom a déposé en juin 2006, à l'encontre de la STM et de Bombardier, du gouvernement, une requête en Cour supérieure pour contester cette négociation-là de gré à gré.

À l'époque, le gouvernement avait invité la population à ne pas s'inquiéter. Il y avait eu plusieurs déclarations qui avaient été faites par des membres du gouvernement en indiquant que le gouvernement avait entre les mains un très beau dossier qui était bien monté, qu'on est correct si on va en appel d'offres de gré à gré avec Bombardier. Il y a même le député d'Outremont, alors ministre du Développement économique, qui affirmait même, le 4 mai 2006, avoir entre les mains, et je cite, «une opinion juridique claire, finale [et] catégorique, qui nous dit quelles sont les possibilités qui s'offrent au gouvernement du Québec dans ce dossier». Le ministre se vante même à l'époque de mener une démarche rigoureuse. On nous a même dit que le gouvernement avait un avis juridique béton.

On connaît la suite. En janvier 2008, le gouvernement s'est littéralement fait déculotter par le tribunal, qui déclare que la STM doit procéder par un appel d'offres. Et je vous invite à lire le jugement que j'ai relu les derniers jours, le jugement qui date du 9 janvier 2008, du juge Silcoff.

Donc, on connaît la suite. En janvier 2008, donc, quand on consulte la revue de presse de l'époque, on découvre des éléments qui sont fort intéressants. Puis je me permets de citer des éléments qui rappellent le jugement du juge Silcoff concernant le litige qui opposait Québec, la STM, Bombardier et Alstom. On indique, et

je cite, là: «Tranchant dans le litige opposant Québec, Bombardier et la Société de transport de Montréal à la multinationale française Alstom, le juge Silcoff a fait des reproches bien sentis aux fonctionnaires du ministère du Développement économique, qui[...], selon lui, [ont] bâclé leur travail.

«La sous-ministre adjointe, Madeleine Caron, et la responsable du matériel de transports, Marie-Hélène Savard, n'avaient pas l'expertise nécessaire pour réellement vérifier que Bombardier était bien le seul fournisseur de voitures de métro au Canada, l'argument sur lequel s'appuyait Québec.

«Les vérifications ont été "complètement bâclées", constate le juge. Ce travail était fait "alors que les conclusions étaient connues — ou imposées — d'avance"..."»

Ça, c'est ce que nous rapporte le journaliste Denis Lessard, qui est un extrait du juge Silcoff.

Il y a également une chronique qui a été signée par Sophie Cousineau, de *La Presse*, qui rappelle un peu certains événements, et elle dit, entre autres, que «les règles du commerce international permettent à une province d'acheter du matériel de transport urbain sans appel d'offres. Mais Québec ne pouvait passer outre à sa propre Loi sur les sociétés de transport en commun.

«Le gouvernement devait démontrer qu'aucune autre entreprise au pays n'était en mesure de fournir ces voitures. Mais seule une vérification sommaire a été menée.»

Donc, voilà des commentaires à l'époque sur l'approche et la façon de procéder du gouvernement dans ce dossier.

Je pense que c'est important de revenir, de revenir sur ce... sur un peu la séquence dans ce dossier-là. À l'époque, on avait, nous, endossé la stratégie gouvernementale après s'être fait dire que le gouvernement disposait d'avis juridiques béton, des avis qui sont malheureusement demeurés secrets. Comme je viens de le démontrer, à la suite du jugement, on peut dire que le béton était pas mal fissuré. Bref, pour paraphraser le député, paraphraser le député de Verchères, l'ancien porte-parole en matière de transport, on peut dire que l'avis juridique béton s'est avéré être bidon. Par souci de transparence, le gouvernement, à notre avis, a toujours l'obligation de rendre publics ces avis juridiques là sur lesquels il s'était basé en 2006.

Mais je pense que c'est important de revenir au calendrier de la saga libérale des wagons de métro. Toujours en janvier 2008, le gouvernement impose alors la condition d'un contenu canadien de 60 % pour sa participation au financement du projet. Dans une lettre qu'il a fait parvenir en juin dernier, le directeur général de la STM a bien résumé un peu ce qui s'est passé dans cette saga des wagons de métro. J'en lis un certain nombre d'extraits, M. le Président.

Il nous indique qu'en janvier 2008 la STM a lancé un appel d'offres conforme aux exigences du gouvernement. Bombardier et Alstom, jusque-là des rivaux, sont devenus des partenaires d'affaire au sein d'un consortium et ont déposé, en décembre 2008, une proposition unique et, à ce moment-là, la proposition a été jugée non recevable, mais en plus le prix demandé est beaucoup plus élevé que la moyenne du marché, selon la STM.

Vu l'échec de l'appel d'offres, le gouvernement accepte, en avril 2009, que la STM négocie avec le consortium, mais encadre cette négociation. À ce moment-là, le gouvernement du Québec oblige la STM à informer l'ensemble des manufacturiers internationaux des changements substantiels éventuellement apportés par la négociation

aux conditions de l'appel d'offres afin de donner la possibilité à ces entreprises de faire connaître leur intérêt dans la conclusion d'un contrat selon les conditions ainsi changées. Ça, c'est la directive du gouvernement du Québec.

Les négociations débutent en mai 2009. Le consortium alors allègue l'impossibilité de réduire son prix, mais prétend pouvoir le faire avec une commande plus importante. Le gouvernement et la STM conviennent de reprendre les négociations sur la base d'une augmentation de la quantité de voitures à fournir. L'ampleur du contrat envisagé passe ainsi de 342 à 765 voitures, avec des options pour 288 voitures additionnelles.

En décembre 2009, les parties arrivent à convenir d'un projet d'entente. Et là, ce qui est intéressant, quand on lit la suite du texte de M. Devin, étant donné les changements substantiels apportés au contrat, notamment par l'augmentation de la quantité de voitures, la STM doit, ainsi que l'exigent les conditions établies par le gouvernement, publier un avis d'intention sur le marché international afin de permettre à toute entreprise ayant la capacité requise de faire connaître son intérêt. Et c'est là qu'à ce moment-là deux sociétés se manifestent, CAF et une compagnie chinoise, et, à ce moment-là, pour ce qui est de l'expression d'intérêt de CAF, elle est soumise à l'analyse d'experts, internes et externes, qui doivent vérifier si elle répond aux critères prescrits.

En mai 2010, au moment où le rapport des experts doit être déposé, le consortium Bombardier-Alstom fait signifier une requête en annulation de l'avis d'intention. La STM et le gouvernement s'opposent aux prétentions du consortium et contestent cette poursuite devant la Cour supérieure. Dans un jugement de 26 pages, le 30 juin dernier, le tribunal conclut que... la requête irrecevable et, par conséquent, elle déboute le consortium.

La STM, elle, a poursuivi son travail et analysé la manifestation d'intérêt de CAF et a reçu un rapport produit par la firme Hatch Mott MacDonald, Booz Allen Hamilton, des firmes indépendantes qui sont reconnues à travers le monde pour leur expertise en matière de matériel roulant. Leur conclusion est que CAF satisfait aux exigences de l'autorisation ministérielle et de l'avis d'intention. En conséquence, le conseil d'administration de la STM décide, le 13 juillet 2010, d'enclencher sans délai le processus d'appel d'offres dès l'automne.

M. le Président, à ce moment-là, le gouvernement était parfaitement au courant que l'autorisation ministérielle accordée par l'actuel ministre des Affaires municipales à la STM pour octroyer un contrat sans demande de soumissions, un contrat au consortium pour l'acquisition de voitures de métro, prenait fin le 30 septembre. Le gouvernement était donc parfaitement au courant que la STM allait aller en appel d'offres, depuis le 13 juillet, et il a laissé aller les choses. C'est à minuit moins une que le gouvernement a décidé de concocter une loi spéciale pour octroyer le contrat de gré à gré au consortium.

M. le Président, au cours de cette interminable saga qui dure depuis maintenant quatre ans et demi, le gouvernement aurait pu intervenir à de nombreuses reprises pour régler ce dossier. Il ne l'a pas fait, il a attendu qu'on soit au bord du précipice. Si le gouvernement avait voulu empêcher la STM d'aller en appel d'offres advenant que l'étude de Hatch Mott MacDonald conclue à la recevabilité ou encore à la conformité de la proposition de CAF, il aurait très bien pu le faire au printemps dernier. Or, le

gouvernement est resté malheureusement les bras croisés alors que le temps s'écoulait et a ainsi forcé la STM à suivre le processus dans lequel il était engagé d'aller en appel d'offres.

● (15 h 40) ●

Du côté gouvernemental, on a entendu certaines interventions, certaines personnes porte-parole dire que... on a tenté de faire porter l'odieux du retard à la STM dans le renouvellement des wagons de métro. Or, puis je tiens à les saluer, la Société de transport de Montréal a suivi à la lettre le plan de match établi par Québec. Si ça a été si long, ce n'est pas la Société de transport de Montréal qui est à blâmer mais le gouvernement dans sa façon de gérer ce dossier.

La question que tout le monde se pose, c'est: Pourquoi, pourquoi le gouvernement a-t-il zigonné aussi longtemps dans ce dossier? Pourquoi avoir attendu si longtemps avant d'avoir recours à cette loi spéciale? Si la solution, elle existait en 2006, comme l'ont suggéré de nombreux analystes, pourquoi avoir attendu pendant quatre ans et demi avant de déposer cette loi-là? Si cette loi-là aujourd'hui tient la route sur le plan juridique, comme nous l'a dit le ministre tout à l'heure, bien, à ce moment-là, j'imagine que cette loi-là aurait pu tenir la route aussi sur le plan juridique en 2006. Donc, on a perdu quatre ans et demi.

Et, en terminant, M. le Président, je l'ai dit puis je le répète, notre formation politique a toujours privilégié un contenu québécois pour les nouveaux wagons. Et nous, on veut encourager le savoir-faire de notre main-d'œuvre québécoise, qu'elle soit à La Pocatière, à Sorel-Tracy ou ailleurs au Québec. Aujourd'hui, nous avons une pensée très particulière pour ces travailleurs et leurs familles qui ont vécu l'incertitude, qui ont vécu l'insécurité pendant quatre ans et demi à cause de l'improvisation et du cafouillage dans ce dossier. Et, en appuyant le projet de loi aujourd'hui, c'est en particulier à eux que nous pensons.

Puis aussi, M. le Président, comme député montréalais, j'ai aussi une pensée pour les usagers de métro — dont je suis — de la région métropolitaine qui vivent cette interminable saga, parce que les actuels wagons de métro ont commencé à rouler en 1966, et, quand nous allons les retirer, ils auront près de 50 ans. Et je suis le député d'une circonscription qui est entourée de plusieurs stations de métro, dont la station Beaubien, très fréquentée, et j'ai l'occasion de rencontrer régulièrement des citoyens de ma circonscription à cette station de métro et je sais à quel point ils ont hâte de voir les nouveaux wagons de métro. Ils m'en font régulièrement part.

Et donc nous espérons, M. le Président, que les usagers ne feront pas les frais, au cours des prochaines années, de ralentissements de service, ou de pannes liées à l'âge des wagons, ou de délais causés par le gouvernement. Pour que les usagers d'un métro, les travailleurs et les contribuables ne revivent pas cette comédie d'erreurs libérale, le ministre doit nous fournir des garanties juridiques afin de s'assurer que cette entente-là avec le consortium va tenir la route. C'est une solution qui doit être durable et qui doit mettre fin à cette saga. Et on espère tous que cette fois-ci sera la bonne, parce que les conséquences pour tout le monde sont considérables. Pendant trop longtemps, on a joué au yoyo avec les usagers, avec les travailleurs un peu partout au Québec qui veulent travailler sur ces voitures. On a échoué le test en

2006; on n'a pas le droit d'échouer en 2010. Si le passé est garant de l'avenir, on espère qu'on n'a pas à être inquiets cette fois-ci. Mais, avec ce projet de loi, on espère mettre fin à toute cette saga dont les contribuables, les Québécois, les usagers de métro n'en peuvent plus. Pour les Montréalais, pour les contribuables, pour le savoir-faire québécois, pour les travailleurs de La Pocatière et de Sorel-Tracy, pour les travailleurs à travers le Québec, nous allons voter en faveur de ce projet de loi, en espérant que cette fois-ci, ce soit la bonne. Merci.

Le Vice-Président (M. Chagnon): Merci, M. le député de Gouin. J'inviterais maintenant M. le député de Chauveau et chef de la deuxième opposition.

M. Gérard Deltell

M. Deltell: Merci. Merci beaucoup, M. le Président. M. le Président, ce que nous vivons actuellement, ce à quoi nous assistons, c'est une situation tout à fait inédite. C'est la première fois, à notre connaissance, que l'Assemblée nationale est saisie d'un projet de loi d'une nature spéciale où on doit mettre de côté les règles régulières, donc un projet de loi vraiment unique et qui porte sur l'obtention d'un contrat. À notre connaissance, c'est la première fois que ça se passe ici, dans cette Assemblée nationale, et, également au plan mondial, c'est fort probablement une des premières fois qu'un gouvernement octroie un contrat d'aussi grande envergure en vue d'un transport... du transport en commun, et ce, de façon... par une loi spéciale. Il faut en être conscient.

Ce dont il est question aujourd'hui, M. le Président, c'est d'un contrat majeur, 1,3 milliard de dollars. Ce n'est pas rien. Et on prend acte du fait que le gouvernement a fait part de son intention mardi, et on se retrouve jeudi pour voter cette loi-là.

Il faut aussi savoir, M. le Président, que, si nous sommes ici aujourd'hui pour voter cette loi spéciale pour un contrat de 1,3 milliard de dollars afin de renouveler la flotte du métro de Montréal, c'est parce que malheureusement le gouvernement a été l'architecte d'une comédie d'erreurs qui remonte à il y a de cela cinq ans. En 2005, le gouvernement a amorcé des négociations afin de renouveler la flotte du métro de Montréal. Puisque ça avait lieu... ça avait été fabriqué à La Pocatière en 1974, on a donc concentré les actions vers La Pocatière. Il y a eu des manifestations, il y a eu des demandes, il y a eu beaucoup de négociations pour finalement aboutir, au printemps de 2006, à une entente de gré à gré.

Le député de Gouin en faisait mention tout à l'heure, c'est à ce moment-là qu'on a assisté, M. le Président, à une série de déclarations les plus loufoques les unes que les autres et les plus burlesques les unes que les autres quand on les met dans la perspective du temps. À l'époque, M. le Président, les ministres du gouvernement libéral, les uns derrière les autres, disaient qu'il y avait des assurances qu'il n'y aura aucun problème, que l'avis juridique sur lequel reposait leur décision de donner le contrat de gré à gré à Bombardier, à La Pocatière, pour le renouvellement en 2006 reposait sur un avis juridique béton et qu'il n'y avait strictement aucune faille et que c'était solide. Malheureusement, les faits se sont avérés... ont démontré que cette affirmation était complètement fausse.

C'est donc pourquoi, M. le Président, depuis quatre ans et demi, c'est une véritable saga judiciaire à

laquelle on assiste. J'entendais tout à l'heure le ministre dire à la blague qu'il est temps que les avocats arrêtent de travailler et que ce soient les ingénieurs; parfaitement raison. Mais il faut que le ministre comprenne et accepte la réalité: c'est son gouvernement qui est l'architecte du gâchis auquel on a assisté au cours des quatre années et demie et qui font qu'aujourd'hui on se retrouve avec cette loi spéciale. C'est pour ça, M. le Président, que nous estimons que les premières victimes des quatre dernières années et demie de cafouillage, ce sont les gens de La Pocatière.

Donc, nous sommes, M. le Président, devant un projet de loi qui, comme je le disais, repose sur une enveloppe qui demande un engagement financier exceptionnel de 1,3 milliard de dollars. M. le Président, vous le savez, ici, en cette Assemblée nationale, à chaque fois qu'il est question d'argent public, il faut aller au fond des choses. Nous sommes extrêmement sensibles à chaque dollar qui est dépensé et c'est pour ça que nous exigeons — et ça, c'est vrai chez nous comme c'est vrai aussi de tous les administrateurs publics, de tous les députés — d'être rigoureux dans ces dépenses-là. Alors, imaginez, M. le Président, 1,3 milliard; la moindre des choses, c'est d'aller justement au fond des choses.

C'est pourquoi nous avons manifesté notre intention, dès le départ, de demander des... de demander une consultation particulière pour que l'on puisse adopter ce projet de loi puis qu'on puisse surtout en débattre de façon correcte, juste, parlementaire, et qu'on puisse avoir tous les faits, qu'ils soient exposés correctement. Malheureusement, le gouvernement, à plusieurs reprises, nous a dit qu'il n'était pas question. Pour eux, il fallait que ce soit adopté sans qu'il y ait des consultations publiques.

Maintenant, le gouvernement nous a offert, hier soir, une autre avenue, à savoir de rencontrer les gens de la Société de transport de Montréal — donc, ceux qui sont les architectes du contrat sur lequel on travaille aujourd'hui — et également leur conseiller, soit Me Lucien Bouchard, premier ministre Lucien Bouchard. Nous avons donc assisté, hier, à une rencontre de deux heures et demie, presque trois heures, où justement on a pu, dans cette rencontre-là, malheureusement à huis clos — on aurait souhaité que toute la population puisse écouter ça puis connaître les arguments déployés — nous avons pu aller donc, M. le Président, pendant deux heures et demie, au fond des choses, où on a pu voir exactement ce qui avait conduit le gouvernement à faire... à choisir cette option-là, pour comprendre aussi comment on en est arrivés à ce que l'on appelle «le juste prix», et à comprendre aussi pourquoi on en est arrivés à une entente de gré à gré par l'entremise d'une loi spéciale plutôt que par un appel d'offres ou tout simplement une entente de gré à gré. Nous sommes donc allés au fond des choses, hier soir, avec les gens du STM et avec Me Lucien Bouchard, leur représentant.

Je le répète, M. le Président, et c'est très important: C'est extrêmement malheureux que cette rencontre ait eu lieu à huis clos. Nous croyions et nous croyons toujours que le gouvernement aurait eu tout à gagner à permettre un débat public là-dessus, que tout le monde, tous les Québécois auraient pu être rassurés par la force des arguments qui ont été déployés hier, que tous les Québécois auraient pu mieux comprendre l'enjeu auquel nous sommes confrontés aujourd'hui et les éléments qui ont amené à la conduite de l'entente d'aujourd'hui.

On peut demander aux gens de dire: Oui, écoutez, bon, on va vous expliquer ça comme ça, mais il n'y a

rien de mieux que les gens sur place, ceux qui ont les deux pieds dedans, ceux qui ont mis la main à la pâte depuis quatre ans pour nous expliquer exactement où ils en sont rendus. Ces gens-là l'ont vécu, ont été confrontés à chacune des difficultés, ils ont pris le temps de nous l'expliquer hier, il eût été hautement préférable qu'ils l'expliquent à l'ensemble des citoyens.

● (15 h 50) ●

Malheureusement, M. le Président, comme je le disais, le gouvernement a refusé des consultations. Ce n'est pas parce que le gouvernement a refusé que nous, deuxième groupe d'opposition, allons être là, puis se croiser les bras, puis taper du pied, puis dire: Ça ne marche pas, ça ne marche pas. Il nous fallait être proactifs, comme nous le sommes tout le temps. C'est pourquoi, nous, de notre côté, nous avons mené des consultations pour savoir exactement de quoi il en retournait. Nous avons parlé évidemment aux gens de Bombardier. Nous avons également parlé aux gens de CAF, la compagnie qui, comme on le sait, souhaitait obtenir ce contrat-là et affirmait avoir une offre qui était plus alléchante. C'était leur prétention. Et, pour nous, il était tout à fait essentiel et impératif que l'on puisse entendre ces gens-là.

Mais, M. le Président, avant d'aller sur... un petit peu plus loin, j'aimerais simplement avertir la Chambre et avertir le gouvernement qu'il y a deux éléments auxquels on ne pourra pas se mettre à l'abri: les poursuites et contestations, et l'impact sur la question du libre-échange.

Hier, nous avons posé des questions très pertinentes, le ministre du Transport l'a dit tout à l'heure. Le député de Gouin, nous ici, les députés indépendants, on a posé des questions extrêmement pertinentes à Me Bouchard pour savoir quels étaient justement les impacts à long terme, les impacts internationaux, les impacts sur les poursuites, les impacts sur le libre-échange, concernant cette entente exceptionnelle dans l'histoire. Et Me Bouchard nous a bien dit qu'en effet il est possible qu'il y ait des contestations judiciaires, en effet il est possible que ça brasse sur la scène internationale. Mais, selon Me Bouchard, ça va être une histoire davantage politique qu'économique.

On verra, M. le Président. On verra quelles seront les suites de ce projet de loi. Mais il est clair, et j'avertis le gouvernement, qu'il faut tout de suite préparer la défense qui doit être faite de façon vigoureuse, pour permettre à nos entreprises québécoises qui vivent de l'exportation... Et rappelons-nous, M. le Président, que l'exportation, c'est la plus grande richesse qu'on puisse avoir dans nos industries. Parce que l'exportation, c'est qu'on produit ici, on vend ailleurs. C'est de l'argent d'ailleurs qui est injecté ici, qui paie nos salaires. Donc, il n'y a rien de plus création de richesses que ça. Il faut en être conscient, que, oui, il y a des poursuites qui risquent d'être intentées, que, oui, il y a des contestations juridiques, ici et ailleurs, qui risquent d'être intentées et que, oui, il y aura un impact pour les entreprises et nos impacts... l'impact aussi concernant les entreprises... concernant les questions de libre-échange.

Maintenant, M. le Président, une fois qu'on sait tout ça, le moment est venu de faire... une fois qu'on sait tout ça, une fois qu'on sait que nous sommes dans une situation exceptionnelle, que cette situation exceptionnelle a été créée de toutes pièces par le manque de vision du gouvernement au cours des quatre dernières années et demie, une fois qu'on sait également que c'est un contrat de 1,3 milliard de dollars et qu'il faut aller au fond des choses,

une fois qu'on sait que le gouvernement n'a pas accepté de permettre des consultations publiques mais que, nous, à l'ADQ, nous avons fait nos consultations, le moment est venu de prendre la décision, et c'est à ce moment-là que vient la balance et à se dire: Quels sont les avantages, quels sont les inconvénients dans cette loi-là?

Par rapport au juste prix, hier, dans l'exposé fait par Me Bouchard et les gens du STM, il a été bien démontré que, par rapport aux exigences du contrat du métro de Montréal, par rapport à la situation particulière de Montréal... parce qu'il faut bien comprendre que... en fait, «particulière à Montréal», il faut comprendre que, partout dans le monde, chaque métro est unique en soi. Il n'y a pas un réseau de métro qui est identique, l'un à l'autre, donc il faut toujours s'ajuster.

Comprenons aussi qu'il y avait donc une justification qui avait été faite par rapport au prix parce que la compagnie Bombardier... le consortium Bombardier-Alstom a décidé de baisser son prix de façon assez substantielle. Pourquoi? Parce qu'ils ont décidé de faire le calcul à partir d'une production de 1 000 wagons, alors que la production réelle sera de 450 quelques wagons. Donc, ils ont décidé de baisser leur prix. C'est là où on a réussi, nous, les... ceux qui allons payer tout ça, à baisser le prix unitaire parce qu'il y a eu un effort fait par le consortium Bombardier-Alstom.

Il faut également savoir que ce juste prix a été confirmé par une firme internationale qui a travaillé de très près avec les principaux artisans de ça, avec les gens du STM, pour évaluer exactement de quoi il s'agit et quel est le prix le plus juste qui peut être fait.

Il faut comprendre aussi, M. le Président, qu'à Montréal, sans nécessairement qu'il y a urgence, ou que c'est le feu qui va prendre, ou quoi que ce soit, il faut agir. Il faut agir parce que le système actuel est vieillissant. Il y a certains wagons qui roulent depuis 1966. Mon ami le député de Beauce-Nord me disait qu'il avait été le premier d'ailleurs à tester le métro en 1966. À l'époque, il devait avoir, quoi, cinq, six ans. Non, un petit peu plus vieux. Moi, j'avais cet âge-là.

Une voix: ...

M. Deltell: Vous aviez 19 ans? Bon, voilà. Donc, ça fait quand même longtemps, sans vouloir vieillir mon ami de Beauce-Nord, ça fait quand même longtemps que le métro de Montréal circule. Les wagons actuels remontent pour l'essentiel de 1974, ont été fabriqués d'ailleurs à La Pocatière, j'y reviendrai plus tard. Et donc il y a... à chaque fois qu'il y a un... Là, actuellement, le système opère avec le maximum. Chaque wagon, chaque rame est utilisée au maximum. Il n'y a pas de jeu. Et, quand on sait qu'on a une augmentation substantielle, année après année, on fait une augmentation appréciable, année après année, de la fréquentation, à chaque fois qu'il y a un problème ou, enfin, qu'on retire une rame pour la travailler, on ralentit le service. Donc, oui, en effet, il faut reconnaître qu'il faut procéder le plus rapidement possible. Sans parler d'urgence nationale, il faut quand même procéder rapidement.

Ça, c'est pour le métro en tant que tel. Maintenant, où vont faire... Où faire ce métro? Évidemment, à La Pocatière. Il faut comprendre que nos régions, particulièrement la région du Bas-Saint-Laurent, souffrent de difficultés économiques. Je le disais tout à l'heure, les

problèmes subséquents, pendant quatre ans et demi, du gouvernement dans cette gestion-là ont fait en sorte que les gens de La Pocatière ont été les premières victimes de ce gouvernement-là qui, après quatre ans et demi, n'avait toujours pas décidé comment on allait le faire. Et il faut en être conscients. Mais il faut aussi être conscients que Bombardier offrait... était un... est un fleuron de notre économie et particulièrement dans cette région.

C'est important pour la région, des emplois de qualité, rudement bien rémunérés. C'est également des emplois qui misent sur le développement de la haute technologie. Et le contrat en tant que tel, qui était... dont il est question aujourd'hui, va permettre justement aux travailleurs de La Pocatière et à l'usine de La Pocatière de développer une expertise qui sera reprise mondialement pour d'autres contrats. Comme l'a expliqué hier Me Lucien Bouchard — et la phrase est extrêmement importante à retenir — ça va être la carte de visite de Bombardier, une entreprise d'ici, de l'usine de La Pocatière, pour justement montrer à la face du monde qu'il s'agit là d'une production de grande qualité, de classe mondiale. Et leur objectif, c'est faire le meilleur métro au monde. Eh bien, que ce soit fait chez nous, ici, à La Pocatière, ça a son importance, et il faut que ce soit pris dans la balance.

Également, M. le Président, donc, quand vient le temps de faire toute cette balance-là, nous concluons donc, en bout de ligne, qu'en effet ça doit être fait à La Pocatière par les gens de chez nous, par les entreprises de chez nous, et Bombardier s'est engagée à avoir une centaine de sous-contractants pour évidemment produire toutes les pièces, et ces sous-contractants-là sont essentiellement québécois. Donc, il va y avoir des impacts majeurs non seulement à La Pocatière, non seulement dans la région du Bas-Saint-Laurent, mais partout au Québec et également dans plusieurs régions du Canada. Bref, c'est bon pour notre économie que ce soit fait ici.

Il faut également reconnaître, M. le Président, que Bombardier, c'est une entreprise de chez nous, une entreprise dont on peut être... dont on peut être très fiers. Une entreprise qui est née légalement en 1942 à Valcourt, mais dont les origines remontent à 1922 alors qu'un jeune garçon de 15 ans, mécanicien, Joseph-Armand Bombardier, à Valcourt, avait décidé de breveter, comme on dit chez nous, de nouvelles façons de voyager sur la neige, de se promener sur la neige. C'est en 1937 que Joseph-Armand Bombardier, ce mécanicien de génie, a réussi à développer un concept d'autoneige qui permettait aux gens de se promener et de quitter l'isolement de la neige. Ces fameuses autoneiges, ces fameuses B-7 et ces fameuses... ces fameux B-12 font partie de notre patrimoine industriel. C'est né ici, c'est né chez nous, c'est né de notre génie, et nous pouvons en être très fiers. En 1959, l'entreprise fait un pas de géant avec l'invention de la motoneige skidoo, qui était, d'une certaine façon, le plus grand changement qu'on pouvait imaginer pour le transport sur la neige. On sait quel impact ça a eu. C'est une industrie mondiale qui, au Québec, a des retombées de 1,5 milliard de dollars. C'est né chez nous, c'est né ici, nous pouvons en être fiers.

Joseph-Armand Bombardier est mort en 1964, et lui a succédé, en 1965, son gendre, Laurent Beaudoin, à la tête de Bombardier. M. Beaudoin, c'est un homme qui est né pas tellement loin d'ici, dans la région de Québec, soit à Laurier-Station, et qui a épousé une des filles de Joseph-Armand Bombardier, et lui a réellement fait de

cette entreprise magnifique, qui était l'autoneige Bombardier, une entreprise de classe mondiale. C'est lui qui, en 1988, aura permis à Bombardier d'aller et d'accéder, comme on dit, aux ligues majeures concernant le transport aérien et qui a fait que le Québec et le Canada sont les endroits... en tout cas, que Bombardier est le troisième producteur d'avions au monde. C'est Laurent Beaudoin qui a fait en sorte qu'aujourd'hui nous avons des centaines d'employés... des milliers d'employés ici, au Québec, qui travaillent pour son entreprise, et qui travaillent soit pour les avions, soit pour les trains, soit pour les produits récréatifs, et qui font en sorte que notre économie se porte bien, parce que ça repose sur l'exportation.

● (16 heures) ●

Et rappelons-nous, M. le Président, pourquoi l'entreprise est établie à La Pocatière. En 1974, alors que l'industrie de la motoneige connaît de sérieuses difficultés, Laurent Beaudoin décide de faire les choses autrement et de postuler pour le contrat du métro de Montréal à l'invitation du maire Jean Drapeau. C'était vraiment en pays neuf. Il ne savait pas trop où il allait... où ils allaient avec ça, mais ils ont essayé et ils ont gagné. Ce qui fait, M. le Président, que les rames de métro d'aujourd'hui, celles de 1974, ont été fabriquées par les employés, par les travailleurs de La Pocatière. Et nous voilà donc, presque 40 ans plus tard, avec peut-être les enfants de ces travailleurs-là, qui aujourd'hui vont prendre le relais pour donner... pour donner cette deuxième génération. Donc, c'est un beau retour de l'histoire, et nous sommes persuadés que les gens de La Pocatière sauront réaliser avec brio ce contrat comme leurs... j'allais dire «leurs ancêtres», mais enfin comme leurs parents ont pu le faire, il y a bientôt 40 ans, avec les premiers contrats donnés pour la rame de métro de 1974.

Donc, M. le Président, résumons-nous. Nous avons donc devant nous une situation unique, une situation exceptionnelle qu'il faut traiter avec prudence. Nous aurions vraiment souhaité que le gouvernement puisse aller au fond des choses publiquement avec ça, puisse tenir des consultations, que l'on puisse vraiment entendre les spécialistes, comme nous, les députés, avons eu le privilège de les entendre, pour que justement toute la lumière soit faite et que toutes les explications puissent être données. Nous aurions vraiment souhaité que CAF et Bombardier puissent publiquement défendre leurs points de vue. Le gouvernement a refusé que ça se fasse, mais, nous, nous l'avons fait pour poser un geste qui aujourd'hui nous éclaire davantage sur la situation.

Et c'est pourquoi, M. le Président, nous souhaitons que ce contrat soit accordé à Bombardier-Alstom pour l'entreprise de La Pocatière, et nous souhaitons grand succès et vif succès pour les gens de La Pocatière. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Chagnon): Merci, M. le député de Chauveau. Je vais reconnaître maintenant M. le député de Rivière-du-Loup.

M. Jean D'Amour

M. D'Amour: Merci beaucoup, M. le Président. Alors, vous me permettez, dans un premier temps, de saluer aujourd'hui les résidents de La Pocatière, les résidents et résidentes qui sont sans doute très, très nombreux et

nombreuses à nous écouter aujourd'hui, à attendre de voir, de constater notre décision comme Parlement, à savoir ce qui va arriver avec ce projet de loi.

Lorsqu'on parle de Bombardier, La Pocatière, évidemment c'est une partie de l'histoire de la ville de La Pocatière, c'est une partie de l'histoire du Kamouraska, et j'oserais dire aussi que c'est une partie de l'histoire du Bas-Saint-Laurent. N'est-il pas vrai d'affirmer que Bombardier, en quelque sorte, à La Pocatière, c'est la porte d'entrée du développement économique et social de la grande région Bas-Saint-Laurent? Bombardier, c'est le savoir-faire des régions et les compétences des travailleurs du Québec reconnues dans des dizaines de pays à travers le monde. Bombardier, c'est aussi la vie d'innombrables entreprises réparties sur le territoire québécois, des sous-traitants, que nous connaissons tous dans nos comtés, particulièrement dans ma circonscription de Rivière-du-Loup-Les Basques, il y en a sept, pour être précis, à ce moment-ci, des entreprises comme par exemple Prelco, qui oeuvre dans le domaine du verre trempé, qui embauche aussi des centaines de travailleurs de chez nous.

Bref, c'est un fleuron économique qui est très, très important et qui permet à des entreprises de chez nous de performer, de se développer et, à leur tour, de créer des emplois.

Bombardier, M. le Président, c'est synonyme de développement technologique, c'est-à-dire le talent québécois, comme il l'a été souligné dans les interventions précédentes, le talent québécois à travers ce que le talent québécois fait de mieux, fait de plus beau, fait de plus grandiose. Bombardier, c'est aussi et, j'oserais dire, surtout une façon dynamique d'occuper notre territoire. C'est la vitalité aussi de nombreux villages situés tout autour de La Pocatière. On parle de La Pocatière. Je pourrais vous parler, cet après-midi, de Saint-Pascal, de Saint-Philippe-de-Néri, de Saint-Pacôme, de Rivière-Ouelle. Il y a même une dizaine... enfin, on dit, 10 % à 15 % des employés que l'on retrouve à La Pocatière qui vivent à l'intérieur de ma circonscription électorale. C'est dire donc toute la vitalité des villages et des villes qui sont situés tout autour. Bombardier, c'est aussi 400 travailleurs et travailleuses, des employés dévoués que j'ai eu le plaisir, le privilège de rencontrer mardi dernier, au moment de l'annonce qui s'est faite par le gouvernement, des gens fiers qui attendaient de nous la réaction que nous avons aujourd'hui, le geste que nous posons aujourd'hui.

Mardi, c'était un jour important pour La Pocatière, un jour historique où nous avions l'occasion d'être tous unis justement pour permettre la réalisation de ce projet de wagons de métro pour la STM, Société des transports de Montréal. Il y avait à La Pocatière mardi le premier ministre du Québec. Il y avait le ministre des Transports, à qui j'aimerais rendre un hommage particulier aujourd'hui pour le travail qu'il a réalisé dans ce projet, dans ce projet de loi. Il y avait la ministre responsable de la région du Bas-Saint-Laurent, également ministre des Ressources naturelles. Il y avait mon collègue de Montmagny-L'Islet. J'étais là en tant que député du comté de Rivière-du-Loup. Et on était tous très fiers du geste que nous avions à poser ce jour-là. Il faut dire que nous n'étions pas seuls non plus: jour historique, annonce historique en la présence de représentants, entre autres, de la CSN, Mme Claudette Carbonneau, présidente de la CSN, il y avait également Françoise Bertrand, la responsable, la présidente de la Fédération des chambres de commerce du Québec, Yves-Thomas Dorval, du Conseil du patronat.

Alors, le monde syndical, le monde patronal réunis avec les employés pour faire cette grande différence, pour procéder à cette annonce qui était particulièrement porteuse d'espoir pour les employés et pour la population de la région du Kamouraska.

Ce fut pour nous un travail d'équipe remarquable. Ce fut un travail de collaboration où nous étions tous unis, comme l'aurait souhaité notre regretté collègue, vous me permettez de le nommer, Claude Béchar, qui, s'il était avec nous mardi, devait être particulièrement fier de nous, du geste que nous posons. C'est une démonstration de solidarité sans pareille, une solidarité qui va permettre à la région de poursuivre son développement économique et social, une solidarité qui va permettre également au Québec de continuer, de continuer ses interventions sur la scène internationale, sur la scène mondiale, donc faire en sorte que le Québec continue à se distinguer. Et ce geste-là qu'on a posé, M. le Président, mardi et que nous posons aujourd'hui s'inscrit dans la foulée d'autres gestes qui sont déterminants dans la vie des régions, particulièrement la nôtre, celle du Bas-Saint-Laurent ou du comté de Kamouraska-Témiscouata.

Vous me permettez, M. le Président, de faire un bref rappel d'interventions concrètes réalisées par le gouvernement et qui font la différence dans notre vie à nous, dans notre vie de gens des régions.

D'abord, il y a eu la 185, la route 185, pour laquelle le gouvernement du Québec a accepté d'investir des dizaines de millions de dollars. Il y a aussi ces investissements pour le prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Bic. Il y a le tronçon Cacouna—Isle-Verte qui fait l'objet présentement d'interventions majeures. Il y a un investissement très important aussi du côté de Rivière-du-Loup en matière de transport, et vous allez voir qu'il y a des débordements aussi. Lorsqu'on parle de la réfection du quai Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, 30 millions de dollars d'investissement, bref il y a de quoi rassurer la population des régions du Québec. Il y a toute la question des infrastructures également qui s'ajoute. Il y a les réfections d'écoles.

Si on additionne tous ces investissements et tous ces gestes qui sont faits au profit des régions du Québec, en particulier la nôtre, bien ça nous fait dire que le gouvernement actuel est le gouvernement des régions. Ça fait la différence, et c'est très important.

Le signal que nous envoyons aujourd'hui en est également qui est dirigé vers les centres locaux de développement, que ce soit dans Kamouraska ou dans Témiscouata. C'est un message qu'on envoie à nos centres locaux d'emploi du côté de La Pocatière, du côté de Rivière-du-Loup. C'est un message d'espoir à l'égard de nos chambres de commerce, à nos institutions d'enseignement dans lesquelles on retrouve des jeunes de chez nous qui aspirent eux aussi, pour un certain nombre d'entre eux, à une carrière chez Bombardier. Que ce soient des finissants du secteur professionnel au secondaire, du secteur collégial ou du secteur universitaire, que ce soit à Rimouski, que ce soit à Québec, c'est de l'espoir pour nos jeunes. Alors, moi, quand je me suis présenté en campagne électorale en 2009, le souhait que j'émettais, un souhait qui était partagé à l'époque par le député de Kamouraska-Témiscouata, c'était de faire de la région Bas-Saint-Laurent l'une des régions les plus performantes sur le plan de l'économie et de l'emploi.

Alors, ce projet de loi s'inscrit dans la foulée des gestes que nous avons posés et que nous continuons à poser justement pour créer cette grande différence. C'est un geste d'espoir qui est important.

Aujourd'hui, le gouvernement, par le geste qu'il pose avec, je le dis bien honnêtement, avec la complicité des partis d'opposition, c'est un geste qui vise, oui, le développement économique mais qui a également des portées sociales importantes. On parle de développement culturel également, on parle développement touristique. Cette conclusion aujourd'hui ne fait que des gagnants. Et qui gagne, au premier chef? Évidemment, ce sont les régions du Québec, en particulier celle du Bas-Saint-Laurent. Je me mets à la place aujourd'hui des citoyens de Kamouraska-Témiscouata, et ces personnes se doivent... enfin, doivent être réjouies du geste que nous posons. Moi, je suis très fier aujourd'hui de faire partie de ce groupe de parlementaires qui permet, permet, parce que je le crois sincèrement, une grande différence.

Et je reviens sur la question des 400 emplois, 400 personnes dans une communauté régionale qui vont travailler, qui vont continuer à le faire pendant au moins huit ans, parce que c'est un contrat de huit ans dont il est question, une période pendant laquelle il sera permis... et c'est ce que fera Bombardier, j'en suis convaincu, Bombardier continuera à développer son marché, à développer sa clientèle. Alors, c'est une période qui leur est accordée. 400 employés, M. le Président. J'ai été maire d'une communauté qui s'appelle Rivière-du-Loup, et on a vécu un jour l'arrivée, au même moment, l'arrivée massive de 400 personnes. On a pu constater que la valeur des propriétés a augmenté. On a constaté un dynamisme absolument extraordinaire à l'intérieur de Rivière-du-Loup. 400 emplois à La Pocatière, si on fait un parallèle avec la région de la Capitale-Nationale ou encore la région de la métropole, ce sont des milliers d'emplois dont on parlerait aujourd'hui.

● (16 h 10) ●

Alors, ça fait toute une différence dans la vie des citoyennes et des citoyens de chez nous, et, pour nous, ça, c'est très important. Et je me réjouis au plus haut point de ce geste que nous posons, qui va rester gravé dans la mémoire des citoyens de chez nous, de la région du Bas-Saint-Laurent. Mais c'est un signal également que nous envoyons aux autres régions du Québec. C'est un signal d'unité qui, vous me permettez une parenthèse, je l'espère aussi, se traduira dans d'autres dossiers importants, comme par exemple celui du redécoupage électoral, parce que c'est ça aussi dont il est question.

Je salue, en terminant, M. le Président, aujourd'hui ce travail de collaboration entre nous qui fait la différence pour le Québec, qui fait surtout la différence dans la vie de citoyennes et citoyens de la région, qui fait la différence dans la vie de nos entreprises, qui envoie, et j'ose le répéter, un signal à des entreprises de l'envergure de Bombardier. Même si Bombardier est assez unique par l'ampleur qu'elle représente, cette société, il faut voir qu'il y a d'autres entreprises aussi, et, dans ce dossier-là, aujourd'hui ça nous permet de nous adresser à eux également, à l'ensemble du Québec.

Alors, c'était ma conclusion, M. le Président. Et c'est avec grand plaisir que j'assiste aujourd'hui au processus relié à ce projet de loi là. Pour moi, c'était important d'être présent. Et le geste que nous posons est déterminant aujourd'hui et aura une portée à très long terme. Merci beaucoup.

Le Vice-Président (M. Chagnon): Merci, M. le député de Rivière-du-Loup. M. le député de Mercier.

M. Amir Khadir

M. Khadir: M. le Président, permettez-moi de remercier le député de Richelieu et critique de l'opposition officielle pour sa collaboration, pour que je puisse prendre la parole avant lui.

Québec solidaire est d'accord, je tiens à le dire à M. le ministre des Transports, Québec solidaire est d'accord avec la protection...

Des voix: ...

M. Khadir: Je souhaite simplement que cet accord mutuel puisse se poursuivre tout le long de mes affirmations. Québec solidaire est d'accord...

Des voix: ...

M. Khadir: ...est d'accord avec la protection des emplois, je pense, c'est sérieux, avec la protection dans les régions du Québec. C'est le cas de La Pocatière, de l'usine de Bombardier à La Pocatière.

Québec solidaire est favorable au soutien des petites et moyennes entreprises, aux entreprises locales qui oeuvrent dans les régions du Québec, mais aussi le soutien légitime aux grandes entreprises de chez nous qui respectent nos lois, qui paient leurs impôts, qui respectent l'environnement, qui respectent les travailleurs, et notre langue, et notre culture, et j'aime croire que Bombardier Transport est parmi ces entreprises, que Bombardier Transport, qui est un fleuron de l'industrie québécoise nourri aux mamelles... d'abord, aux mamelles de l'État québécois, qui en fait une des entreprises à succès sur la scène internationale, est une de ces entreprises qui méritent le soutien légitime de la population du Québec, de l'État québécois, de son ministre des Transports.

Donc, Québec solidaire n'a aucun problème, M. le Président, je tiens à ce que M. le ministre des Transports le sache, n'a aucun problème d'une quelconque nature avec une entente de gré à gré quand c'est fait dans l'intérêt des contribuables, dans l'intérêt des travailleurs puis dans l'intérêt de nos entreprises les plus reluisantes, comme c'est le cas de Bombardier. Québec solidaire a toujours pris position contre la religion du libre marché, contre... mis en garde, en fait, contre la grande illusion, la grande illusion que constitue ce libre-échange-là à l'ALENA, avec ses institutions comme l'OMC. Donc, nous pensons que, lorsque le gouvernement, comme ça nous a été expliqué par son négociateur en chef, c'est-à-dire Me Lucien Bouchard, l'ex-premier ministre québécois, dans le briefing technique qu'on a eu hier soir... lorsqu'après la suite de tout le travail qui a été accompli au cours de ces deux dernières années le gouvernement prend ses responsabilités, engage une négociation déterminée, courageuse, serrée avec ses partenaires commerciaux privés et qu'il agit dans l'intérêt d'abord des contribuables et des travailleurs, nous ne pouvons que d'être d'accord.

Donc, j'en profite également, M. le Président, si vous permettez... Parce qu'hier en Chambre j'ai émis des réserves, étant donné la distance idéologique qui sépare Québec solidaire, ma formation, avec les prises de position

de l'ancien premier ministre du Québec, Me Lucien Bouchard, qui oeuvre dans ces négociations de la part de la partie gouvernementale.

J'ai été obligé de reconnaître, à mon corps défendant, hier, à l'issue des entretiens que nous avons eus que je suis obligé d'admettre qu'il a fait du bon travail, qu'il a mené une négociation enfin ferme, que nous souhaiterions que le gouvernement utilise comme exemple, s'inspire pour mener les mêmes négociations quant à l'exploitation de nos ressources naturelles avec l'industrie minière, avec l'industrie pharmaceutique, avec tous ceux, toutes ces entreprises qui légitimement ont le droit de vouloir faire des affaires au Québec mais qui doivent d'abord respecter nos lois, payer de justes redevances, payer leurs impôts, respecter l'environnement, respecter les processus de délibération politique, ne pas chercher à fragiliser notre démocratie en court-circuitant nos décisions démocratiques, en essayant d'obtenir des faveurs indues à travers le financement des partis politiques, quel que soit...

Là, je ne veux pas faire un débat partisan, mais cela existe. Cela existe ailleurs au monde. Il n'y a pas de raison que ça n'existe pas chez nous. Il faut s'en protéger collectivement.

Et j'espère que cet exemple qui nous a été fourni par une négociation solide, dans l'intérêt du peuple du Québec, menée par le gouvernement, qui a réussi à amoindrir les appétits normaux... N'importe quelle entreprise surtout de cette importance, avec une espèce de contrôle quasi monopolistique sur le marché de la production de l'équipement de métro, c'est sûr qu'ils vont essayer de nous faire avaler des prix qui sont à leur avantage. Donc, c'est heureux que l'intervention des différents acteurs, et là je ne veux pas rentrer dans les détails, ait fait en sorte que finalement nous ayons eu le meilleur prix. C'était le souci principal de tout le monde. On ne questionnerait pas une seconde si on avait l'assurance, et là on l'a obtenue hier, que le prix qui est offert actuellement est le prix le plus juste. Parce que nous avons des raisons de douter en raison du fait que deux partenaires... deux adversaires, dans un contrat d'appel d'offres, s'étaient mis ensemble, puis là, tout d'un coup, les prix avaient flambé.

Je souligne également qu'on n'en serait pas là aujourd'hui si des décisions politiques auraient été prises bien en amont de la situation aujourd'hui au Québec, c'est-à-dire il y a 15 ou 20 ans, à l'époque où différents gouvernements... Là, l'opposition officielle ne peut pas jeter tout le blâme sur le gouvernement actuel. L'état de délabrement de nos routes fait en sorte que le gouvernement actuel est sous une pression intense pour investir des milliards de dollars dans la réfection des autoroutes. Or, le problème, le problème, c'est que, là, les décisions que le gouvernement prend... est un peu dans l'aveuglement. Bien qu'on soit en crise dans nos infrastructures routières, c'est le meilleur moment d'utiliser cette crise-là pour la retourner à l'avantage du Québec pour son avenir, pour que, dans cinq ans, dans 10 ans, on ne soit pas au point zéro, c'est-à-dire. On n'a toujours pas fait d'investissement majeur dans les transports collectifs électrifiés au Québec. Si on l'avait fait il y a 10 ans, si on l'avait fait il y a 15 ans, La Pocatière n'aurait jamais connu les pertes d'emploi qui font qu'on agit dans l'urgence aujourd'hui.

Si, comme Munich, qui a à peu près la même dimension que la région métropolitaine de Montréal, Munich, en Bavière, en Allemagne, qui a commencé son métro

après nous, en 1968, pas comme nous en 1967... si, comme Munich, aujourd'hui nous avons 265 stations de métro dans notre métropole, 270 kilomètres de métro conjugués à des centaines de kilomètres de tramway, bien aujourd'hui au Québec nous n'aurions pas peut-être un Bombardier mais deux Bombardier pour soutenir l'effort d'électrification et de transport routier. S'il y a un investissement judicieux et responsable qui avait été fait par les gouvernements successifs, les députés que nous sommes, nous venons de différentes régions du Québec, qui transitons parfois à Montréal, on ne prendrait pas l'autobus ou nos autos, pire encore, nos autos pour venir à l'Assemblée nationale, on prendrait un TGV entre Montréal et Québec. La métropole de notre pays et sa capitale nationale ne sont même pas reliées par un service de train digne de 2010. Et le gouvernement aujourd'hui invoque l'urgence de sauver des emplois pour faire ce qu'il n'a pas fait il y a plusieurs années.

Donc, je pense qu'il faut aussi admettre nos contradictions. Et il est plus temps que jamais, en surmontant nos habitudes, en surmontant l'intérêt légitime de secteurs d'entreprises qui ont une influence considérable sur nos décisions, qui sont dans de vieux modèles de développement axés sur le béton, le béton et encore du béton...

● (16 h 20) ●

Je pense à tous ceux qui veulent qu'on engloutisse nos milliards dans les projets hydroélectriques à l'ancienne, dans la construction des routes et des infrastructures routières également. C'est peut-être le temps qu'en réalisant ces contradictions et ces retards on alloue qu'on prenne les bons virages, qu'on dise non à ces secteurs d'intérêt, qu'on dise que légitimement le peuple québécois est en droit de prendre les bons virages, de faire des investissements majeurs dans d'autres domaines qui ne correspondent pas nécessairement à ceux qu'on est habitués à recevoir dans nos bureaux, qui viennent dans nos cabinets de ministre, qui font les représentations et qui ont un pouvoir d'influence considérable dans notre société, et c'est normal.

Mais le gouvernement... c'est normal aussi que le gouvernement... Comme tout peuple qui aspire à la liberté, notre peuple doit compter sur un gouvernement qui protège l'intérêt et le bien commun, le plus grand nombre de notre peuple contre l'abus ou la tentation des plus puissants à toujours s'accorder des privilèges et penser qu'ils peuvent continuer comme ils l'ont toujours fait. Or, s'il y a quelque chose que ce dossier-là met en relief, c'est notre sous-investissement depuis trop longtemps dans le domaine du transport collectif, du transport en commun et dans le réseau du métro de Montréal.

Je ne veux pas prendre plus de temps que ce que j'ai pris maintenant. Avant de passer la parole à mon collègue, je voudrais simplement rajouter que nous trouvons, pour les besoins de la cause, les demandes faites par mon collègue de l'ADQ, le chef du deuxième groupe d'opposition, très justifiées. Il nous apparaît tout à fait positif, parce que, dans l'exercice qu'il y a eu hier soir, M. le ministre était témoin, le négociateur en chef du gouvernement a souligné dans sa présentation la réalité actuelle que vit le Québec, où la population entretient des méfiances, une méfiance fondée ou pas, peu importe. La réalité est que la population entretient actuellement une méfiance devant toutes les décisions qui sont prises par les politiciens, par l'administration publique. Donc, notre rôle devrait s'assurer aussi que ce qu'on fait dans la précipitation actuellement... alors qu'il y a une interrogation sur le fait: Est-ce

qu'on a le meilleur prix pour le métro de Montréal?, qu'on prenne le meilleur moyen.

On peut penser qu'entendre en commission parlementaire, dans une consultation particulière, les différents partenaires dans ce dossier, comme l'a proposé l'ADQ, peut être une mauvaise idée, mais on peut penser aussi, comme je le maintiens, et je voudrais appuyer notre collègue de l'ADQ, qu'au contraire cet exercice, cet exercice de transparence, si le dossier est aussi solide que j'ai pu constater hier soir dans le briefing technique... que cet exercice de transparence, avec des arguments que nous avons maintenant à notre disposition, quelles que soient les positions qui vont être défendues par CAF, le concurrent espagnol qui conteste ce contrat de gré à gré... vont être d'autant plus facilement surmontés à la fois sur le plan juridique, si jamais il y a contestation, et à la fois sur le plan politique aux yeux de la population si on permet une consultation où les parlementaires peuvent questionner de manière serrée tous les intervenants et se prêter à un exercice qui, en même temps qu'elle peut être transparente, peu être très, très rapide.

Donc, je réitère, sans vouloir forcer la main à personne... mais je pense que le ministre devrait accueillir favorablement, positivement, dans le sens de renforcer la légitimité de la décision gouvernementale, la proposition qui vient de l'ADQ. Merci beaucoup, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Chagnon): Bien, merci, M. le député de Mercier. J'inviterais maintenant M. le député de Richelieu à prendre la parole.

M. Sylvain Simard

M. Simard (Richelieu): Merci, M. le Président. Cette séance cet après-midi est spéciale, elle n'est pas dans nos usages.

Il est très, très rare que nous adoptions, avec quelques heures de débat seulement, un projet de loi d'une telle importance, d'une très grande importance parce qu'à terme, même s'il est question actuellement de 400 wagons, nous savons qu'ultimement tout cela amènera au renouvellement complet de la flotte du métro de Montréal et à des centaines de wagons supplémentaires. Donc, c'est de plusieurs milliards à terme dont il est question dans cette décision que nous prenons aujourd'hui, et, comme parlementaires, nous devons nous poser la question: Est-ce la bonne décision?

Alors, il y a un cheminement à faire dans une telle évaluation. D'abord, essayer de comprendre ce qui nous a menés à cette journée. Pourquoi sommes-nous ici aujourd'hui? Pourquoi ça ne s'est pas fait selon le parcours normal? Ensuite, nous poser la question: Quel est l'intérêt du Québec? Quel est l'intérêt? Est-ce que le juste prix s'y trouve? Est-ce que les travailleurs québécois... Est-ce que l'économie québécoise va profiter de cette décision? Et, une fois qu'on a pris connaissance de toutes ces informations-là, en notre âme et conscience, prendre une décision au-delà de la politique partisane, prendre une décision qui nous permette enfin de dire, les yeux dans les yeux avec nos concitoyens, sans aucune certitude, je vous le dis tout de suite... Nous pouvons très bien prendre ces décisions et nous retrouver dans une situation difficile par la suite, mais un jugement politique doit se prendre au meilleur de la connaissance, en ayant pris soin de nous assurer que toutes les informations à notre disposition permettent d'arriver à une conclusion.

Et, en notre âme et conscience, aujourd'hui nous prenons la décision, tous les parlementaires de cette Chambre, d'appuyer ce projet de loi pour mettre fin à cette saga interminable, à ce gâchis, qui a prévalu depuis quatre ans et demi, du renouvellement des wagons du métro de Montréal. Rappelons un peu l'histoire. Il faut absolument le faire, voir pourquoi nous en sommes là.

Lorsqu'en 2006 le gouvernement, sans écouter, en faisant fi de toutes les critiques, sans écouter l'avis de plusieurs, et je peux vous sortir, dans mon propre cas, plusieurs articles que j'ai publiés dans *La Presse* à ce moment-là, plusieurs articles que *La Presse* a publiés et qui remettaient en question très sérieusement le... La décision de n'accorder qu'à un seul fabricant, sans aucunement tenir compte de d'autres fabricants québécois, un contrat de cette ampleur était une décision dangereuse, un précédent dangereux et qui ne pouvait mener qu'à une contestation judiciaire. Et évidemment, et j'ai le souvenir très précis de ce qui s'est passé à ce moment-là, je me souviens très bien du ministre, à ce moment-là, qui était le ministre de l'Économie et qui est aux Finances maintenant, se lever et dire: Nous avons des opinions juridiques solides, nous avons des opinions juridiques blindées, tous nos avocats, nos juristes nous disent que nous devons, nous pouvons faire ça. J'ai entendu le député de La Pocatière alors dire que c'étaient des opinions béton, que nous avons un dossier juridique béton. Le gouvernement, et le premier ministre, a repris cette antienne à plusieurs reprises: Nous avons... Nous sommes certains que nous faisons bien.

Eh bien, quelques mois plus tard, à la suite de la contestation de la compagnie Alstom, qui est un grand fabricant international installé au Québec aussi depuis près de 40 ans et qui fabrique du matériel ferroviaire, qui fabrique du matériel de transport, de la technologie de transport et qui est évidemment un grand fabricant dans le domaine de l'énergie, des turbines... Vous savez que La Grande, au barrage Robert-Bourassa... les turbines ont été fabriquées à Sorel-Tracy par Alstom. C'est une... Ce sont des travailleurs québécois comme ceux de La Pocatière, comme ceux de Saint-Laurent, comme ceux de Saint-Bruno qui se posaient de très sérieuses questions sur la sagesse de ne pas aller en appel d'offres. Le jugement Silcoff est certainement l'un des jugements les plus durs jamais prononcés par un juge au Québec en matière civile à l'égard d'un gouvernement, 30 pages serrées pour démontrer un fonctionnement aberrant où aucune vérification n'avait été faite sur la possibilité qu'il y ait d'autres fabricants établis au Québec pouvant construire un métro, des wagons de métro. Alors, cette erreur, elle a été tragique. Elle a fait perdre, vous pouvez vous imaginer...

Aujourd'hui, le gouvernement, avec raison, invoque l'urgence et, déjà en 2006, le gouvernement invoquait l'urgence et cette urgence, eh bien, elle s'est retrouvée devant les tribunaux, face à cette maladresse fondamentale qui a été suivie ensuite d'une autre série de maladresses.

Donc, le gouvernement va à nouveau en appel d'offres. Deux ans ont été perdus. Le consortium, puisque les deux concurrents ont décidé d'associer leurs technologies... Je reviendrai tout à l'heure pour expliquer pourquoi ces deux concurrents, ces deux grandes entreprises qui se font compétition partout à travers le monde ont décidé, dans ce cas-ci, d'unir leurs efforts pour construire les wagons du métro de Montréal, et il y a des explications très rationnelles. Eh bien, lorsque les... le consortium s'est

formé et ont développé un projet technologique d'avant-garde pour le métro de Montréal... ils ont ensuite déposé leur projet, et le gouvernement a constaté que le projet était au-delà de ce qui avait été prévu comme budget et n'était pas conforme.

● (16 h 30) ●

C'est donc à ce moment-là que le gouvernement a fait sa deuxième grande erreur, une erreur assez catastrophique. Au lieu de négocier, au lieu de prendre une décision rapide d'aller de l'avant et de négocier sur la base des wagons qui étaient en place, il a décidé, sans vérifier la légalité de ce qu'il faisait, de passer à une négociation à 1 000 wagons, à doubler, plus que doubler la commande, sans se préoccuper de la légalité de ce qu'il faisait.

Deuxième grande erreur dans ce projet, erreur qui allait nous coûter une série de contestations, l'arrivée sur le marché québécois de concurrents aussi loin que des concurrents chinois, qui étaient d'ailleurs incapables de fournir un wagon de métro sur pneus. Vous imaginez, il aurait fallu agrandir le tunnel du wagon pour laisser passer les wagons sur roues de métal que le fabricant chinois voulait fabriquer. Alors, Zhuzhou voulait fabriquer des trains qui n'entraient pas dans le tunnel. Alors, tout ça a donné lieu à une cascade de retards, de décisions qui ont fait perdre confiance, la population s'est mise à perdre totalement confiance dans l'avenir de ce projet, dans la réalisation de ce projet.

Là où on a bien fait, c'est que l'on a décidé de réduire les coûts sur la base d'une construction non plus de 400... 370 wagons, mais près de 1 000 wagons. Il est évident que, pour une entreprise, construire 370 wagons, ça exige la même usine, le développement technologique qui soit à peu près le même que pour en construire 1 000. L'amortissement des coûts est évidemment beaucoup plus difficile sur 400 wagons que sur 1 000.

L'idée derrière cette négociation n'était pas mauvaise, encore aurait-il fallu s'assurer que c'était possible au plan international et au plan légal. Le gouvernement s'est retrouvé donc dans des contestations, des retards, des poursuites judiciaires. Les avocats ont travaillé beaucoup plus que les travailleurs depuis quatre ans, des millions et des millions de dollars ont été consacrés à ce fouillis et à ce gâchis, à ce zigonnage, comme disait mon collègue de Gouin.

Mais il faut quand même essayer de comprendre maintenant pourquoi nous décidons d'appuyer malgré tout la décision prise par le gouvernement. C'est que nous croyons, nous aussi, qu'il s'agit là de la meilleure décision, dans les circonstances, pour assurer aux Montréalais le renouvellement de la flotte de métro. C'est extrêmement important, les wagons ont 40 ans. C'est par des prouesses quotidiennes des services d'entretien, des travailleurs de l'entretien, de la maintenance du métro de Montréal que le métro peut rouler de façon régulière et sécuritaire. Il n'y a plus de pièces de rechange depuis très longtemps, vous vous en doutez bien. Ces gens-là sont devenus des experts extraordinaires à maintenir... Ils me font penser, vous savez — ceux qui sont allés un jour à Cuba — à ces garagistes cubains qui entretiennent des vieilles Chevrolet des années cinquante à coup de bricolage et d'imagination. Eh bien, ça fonctionne, mais ça donne toujours une vieille Chevrolet pas très fiable; vous n'iriez pas voir votre grand-mère à 900 kilomètres là-dedans.

Donc, on y est arrivé, mais la décision que nous prenons aujourd'hui va permettre enfin d'assurer que d'ici

quelques années, le plus tôt possible, dans un délai qui ne devrait pas, je l'espère, dépasser 18 à 24 mois, l'on va enfin pouvoir renouveler la flotte de wagons de Montréal.

Deuxièmement, je crois... Et tout cela est toujours un jugement. Vous savez, je suis très, très sceptique dans ces questions-là. J'ai été président du Conseil du trésor, je préside la Commission de l'administration publique, nous passons nos journées à essayer d'évaluer dans le moindre détail le coût de la gestion de l'État, et je considère qu'il est très important de nous assurer, dans un cas comme celui-là, qu'une opération semblable ait été faite afin de nous assurer du plus bas coût possible.

La STM, la Société de transport de Montréal, qui est une société qui est extrêmement compétente et reconnue à travers le monde comme une des meilleures... un des meilleurs opérateurs de transport en commun au monde, la Société des transports de Montréal a fait procéder à une évaluation de la valeur du contrat dans le moindre détail, en comparant chacun des éléments et en tenant compte des particularités de chaque métro, de chacun des éléments de ce contrat-là, avec les principaux contrats donnés dans les principales villes du monde au cours des dernières années, de façon à nous assurer que le prix que nous font... le prix qu'avait fixé l'entente, la négociation avec le consortium Alstom-Bombardier reflétait le juste prix. Et je crois qu'à ce moment-ci nous pouvons et nous devons admettre qu'il y a de fortes chances que le prix qui nous est donné soit le juste prix.

Si on allait en appel d'offres, peut-être obtiendrions-nous un prix légèrement inférieur, mais, avec tous les risques de ce que ça implique, d'abord: Est-ce que les prix, dans deux ans, dans trois ans, seront les mêmes? Quels seront... Quels seront... Il y a tellement d'impondérables dans une nouvelle attente et une nouvelle négociation que le niveau de certitude que nous atteignons avec l'évaluation faite par Hatch MacDonald nous semble arrivé à la meilleure évaluation possible. Et, comme toute décision... toute décision est une décision relative, mais nous devons arriver à un moment où nous prenons des décisions. Ce gouvernement, pendant quatre ans et demi, n'a pas su en prendre correctement dans ce dossier. Maintenant, il faut prendre les bonnes décisions, appuyer les décisions quand elles sont bonnes, et nous croyons que nous avons le juste prix, le juste prix pour un produit qui n'est pas banal.

Il faut quand même y revenir et expliquer pourquoi Bombardier et Alstom se sont mis ensemble. Le défi de la STM, ce n'est pas simplement de remplacer des caissons d'acier dans un wagon de métro, c'est beaucoup plus compliqué que ça. La Société de transport de Montréal a le défi de faire ce qu'ont fait les gens dans les années soixante, c'est-à-dire pourvoir Montréal d'un métro qui sera encore à l'avant-garde dans 40 ans. Les exigences de technologies sont totalement différentes aujourd'hui à ce qu'elles étaient il y a 50 ans. Même si le métro de Montréal, qui roule encore aujourd'hui et qui présente des qualités remarquables, avait été à l'époque certainement le plus avancé au monde, il nous faut à nouveau relever ce défi d'avoir le métro le plus avancé au monde, de façon à ce que nous ayons, dans 20 ans, dans 30 ans, dans 40 ans, à nouveau un excellent métro. Les exigences de sécurité, de communication, de lutte contre l'incendie, d'accès pour les personnes handicapées. Mille choses qui se sont ajoutées depuis et qui exigent des technologies extrêmement performantes: une gestion de l'énergie, par exemple, une gestion

de la sécurité, une gestion à tous aspects, sur tous les aspects, très différente des conditions qui régnaient il y a 40 ans, 50 ans.

Comme un de mes prédécesseurs, moi, j'ai eu la chance de participer à la journée inaugurale du métro de Montréal; ça dit un peu mon âge. Jeune étudiant à Montréal, j'étais extrêmement fier d'être... d'étréner ce magnifique... ces wagons bleus qui ont fait notre fierté juste avant l'exposition de 1967, et je pense que les Montréalais seront très, très fiers bientôt d'inaugurer la deuxième version de ce métro de Montréal. Et, pour ça, il fallait que les deux plus grands fabricants mondiaux de wagons de métro, qui opèrent en Europe, qui opèrent en Amérique, en Amérique du Sud, en Asie, partout, qui sont à la fine pointe de la technologie, se mettent ensemble pour réunir ce qu'ils font de meilleur dans chacun de leur secteur.

Et c'est ainsi, par exemple, que les travailleurs de Bombardier à La Pocatière, les concepteurs et les travailleurs, aussi, à Saint-Bruno, de Bombardier, vont réaliser certainement des wagons de métro d'une grande qualité, de la même façon — et vous savez que je ne suis pas gêné de dire mon intérêt dans ce dossier, je suis le député de Richelieu, donc de Sorel-Tracy — de la même façon, les employés d'Alstom, cette grande société mondiale qui depuis toujours est un leader dans le domaine de l'énergie et du transport et d'économie d'énergie, cette grande société va mettre au service de ce consortium des capacités de la région de Sorel-Tracy, d'une main-d'oeuvre qui a construit déjà des wagons, une main-d'oeuvre qui a construit des trains, qui a construit des navires, qui a construit des turbines, qui est habituée à relever tous les défis industriels de haute technologie. Alors, nous aurons, travailleurs de La Pocatière, de Saint-Laurent, de Saint-Bruno et de Sorel-Tracy, nous aurons ensemble le défi à relever de construire le meilleur... le meilleur métro du monde.

Alors, je crois que nous devons, à ce moment-ci, décider ensemble. Au-delà de l'opportunisme électoral qui anime sans doute nos amis d'en face, au-delà des erreurs et du manque de jugement qui a marqué tout au long ce dossier, nous devons aujourd'hui admettre que c'est la meilleure solution qui se présente aux Québécois. Et c'est pourquoi l'opposition officielle, dès le mois de juin d'ailleurs — nous aurions pu aller beaucoup plus vite dans le règlement de ce dossier — avait avancé cette proposition. Nous sommes donc aujourd'hui tout à fait d'accord pour que ce contrat soit octroyé au consortium Alstom-Bombardier de façon à ce que nous tournions le dos à cette série d'échecs lamentables et que nous nous mettions tous au travail pour doter Montréal et le Québec d'un réseau de métro extraordinaire et doter aussi ces compagnies d'une base d'expérience et de technologie qui leur permette de se développer partout à travers le monde.

Toutes les compagnies ont besoin d'un marché intérieur. Toutes les entreprises qui se développent à travers le monde ont besoin d'un marché intérieur. Si Toyota se vend, c'est parce qu'il se vend d'abord au Japon. Si Volkswagen est un succès mondial, c'est qu'il se vend d'abord en Allemagne. Il faut que nos produits puissent se développer ici même pour ensuite se vendre et s'exporter partout à travers le monde. Ça aussi, c'est un aspect important dans la décision que nous prenons.

Alors, au nom des travailleurs de Sorel-Tracy, au nom de toute cette région du Richelieu, de la MRC

Pierre-De Saurel, Mme la Présidente, je veux assurer les Québécois que ces wagons de métro... ce métro sera de qualité, et nous pourrions en être fiers. Merci, Mme la Présidente.

● (16 h 40) ●

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, je vous remercie, M. le député de Richelieu. Je reconnais maintenant M. le député des Chutes-de-la-Chaudière.

M. Marc Picard

M. Picard: Merci, Mme la Présidente. Il me fait plaisir d'intervenir sur le projet de loi n° 116 permettant l'octroi du contrat des nouvelles voitures du métro au consortium Bombardier-Alstom.

Dès le début des discussions sur la procédure entourant le projet de loi du ministre des Transports, j'ai, tout comme mon collègue de La Peltre, indiqué que notre intérêt était de voir le contrat octroyé rapidement pour mettre fin à cette...

Des voix: ...

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Un instant, M. le député. S'il vous plaît! Il y a trop de bruit. S'il vous plaît, MM. et Mmes les députés, je sollicite votre collaboration. M. le député a la parole.

M. Picard: Donc, Mme la Présidente, pour leur permettre de bien entendre, je vais reprendre, tout simplement.

Il me fait plaisir d'intervenir sur le projet de loi n° 116 permettant l'octroi du contrat des nouvelles voitures du métro au consortium Bombardier-Alstom.

Dès le début des discussions sur la procédure entourant le projet de loi du ministre des Transports, j'ai, tout comme mon collègue de La Peltre, indiqué que notre intérêt était de voir le contrat octroyé rapidement pour mettre fin à cette saga et pour donner l'assurance aux travailleurs qu'ils pouvaient compter sur nous. Les intérêts supérieurs du Québec ne souffrent pas de la partisanerie, nous en conviendrons tous. Les travailleurs de La Pocatière, entre autres, s'attendent à ce que leur Assemblée nationale soit unanime, et c'est ce que nous ferons ici, Mme la Présidente.

Les offres en apparence alléchantes des concurrents internationaux ne garantissaient pas les retombées dont les Québécois étaient en droit de s'attendre. Mme la Présidente, je tiens ici à remercier Me Lucien Bouchard, qui a répondu à toutes nos questions hier soir avec précision et surtout ouverture d'esprit. Comme parlementaires, admettons-le, nous ne sommes pas experts en tout. Pouvoir bénéficier de l'éclairage apporté par l'ancien premier ministre aura permis à tous de savoir exactement quels sont les enjeux.

Personne dans cette Chambre ne remet en question l'urgence de renouveler la flotte des voitures du métro de Montréal. Nous avons aujourd'hui devant nous un projet de loi qui permettra d'octroyer le contrat au consortium Bombardier-Alstom, deux concurrents qui ont compris que leur intérêt et ceux des travailleurs concernés étaient dans la mise en commun de leur expertise. Les Montréalais et les Québécois en sortiront gagnants.

Mme la Présidente, je termine en faisant le vœu que cette fois-ci soit la bonne. Merci, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Je vous remercie, M. le député des Chutes-de-la-Chaudière. Y a-t-il d'autres interventions?

Mise aux voix

Le principe du projet de loi n° 116, Loi concernant l'acquisition de voitures pour le métro de Montréal, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Adopté. M. le leader du gouvernement.

M. Dutil: Mme la Présidente, je fais motion, conformément au premier alinéa de l'article 243 du règlement, pour envoyer l'étude en commission plénière.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Cette motion est-elle adoptée?

Des voix: Adopté.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Adopté.

M. St-Arnaud (Chambly): ...nous allons nous transformer donc en commission plénière immédiatement. Je vous demanderais néanmoins... Je sais qu'on va suspendre quelques secondes, mais je vous demanderais plus que quelques secondes, peut-être quelques minutes, pour que nous puissions déterminer le temps que durera la plénière.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): ...M. le leader adjoint de l'opposition officielle. Alors donc, M. le leader du gouvernement, vous avez encore quelque chose à faire.

M. Dutil: Mme la Présidente, je fais motion, conformément à l'article 108 du règlement, afin que l'Assemblée se constitue en commission plénière afin de procéder à l'étude de ce projet de loi.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, la motion de M. le leader du gouvernement proposant que l'Assemblée se constitue en commission plénière est-elle adoptée?

Des voix: Adopté.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, en conséquence, je suspends les travaux quelques instants afin de permettre à l'Assemblée de se constituer en commission plénière pour l'étude détaillée du projet de loi n° 116, Loi concernant l'acquisition de voitures pour le métro de Montréal.

(Suspension de la séance à 16 h 46)

(Reprise à 16 h 53)

Commission plénière

Mme Houda-Pepin (présidente de la commission plénière): Alors, conformément à la motion qui vient d'être adoptée, nous sommes réunis maintenant en commission plénière pour étudier en détail le projet de loi n° 116, Loi concernant l'acquisition de voitures pour le métro de Montréal.

Y a-t-il des remarques préliminaires? Du côté du ministre, du côté de l'opposition? Parfait. Je sollicite votre collaboration, chers collègues, pour qu'on puisse faire l'étude détaillée rapidement, et donc il faut s'entendre. Il n'y a pas donc de remarques préliminaires.

Étude détaillée

J'appelle l'article n° 1. «La Société de transport de Montréal doit offrir au groupement formé de Bombardier Transport Canada inc. et d'Alstom Canada inc. de conclure avec elle un contrat de gré à gré ayant pour objet l'acquisition de 468 voitures de métro sur pneumatiques. L'offre doit être faite aux autres conditions stipulées dans l'entente de principe intervenue entre eux le 14 décembre 2009.»

Y a-t-il des interventions sur l'article n° 1? M. le ministre, pour quelques explications.

M. Hamad: Merci. Une explication très rapide. Alors, ce qu'on présente dans cet article-là, rappelons-nous, il y a eu une entente, le 14 décembre, entre le consortium Bombardier-Alstom et les négociateurs, c'est-à-dire la STM et le gouvernement du Québec.

Alors, ce que nous disons ici, on définit la quantité, ce qui est important, parce que l'entente déterminait une quantité de plus que 1 000 wagons. Donc, le contrat qui devrait être signé entre Bombardier-Alstom et la Société de transport de Montréal, c'est 468 wagons pour un prix de 2 640 000 \$. Donc, le contrat et toutes les autres conditions de l'entente sont assujettis à cette loi.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci, M. le ministre. M. le député de Gouin.

M. Girard: Moi, j'aimerais savoir, Mme la Présidente, de la part du ministre comment nous en sommes arrivés au chiffre de 468 voitures. Parce qu'on se rappellera que, vers le mois de juin, là, 2009, on est passé de 342 à 765, plus une option de 288. Puis donc, en avril 2009, on était à 342, on est passé successivement de 342 à 765, et ensuite on revient à 468. Comment expliquer ces changements-là? Puis, sur quelles bases le gouvernement en est arrivé à la conclusion de mettre, dans le projet de loi, 468 voitures?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Je vous remercie, M. le député de Gouin. Je cède maintenant la parole à M. le ministre des Transports.

M. Hamad: Merci, Mme la Présidente. C'est une très bonne question, puis on ne l'a pas dit encore, on ne l'a pas expliqué. Même hier, au... on a eu un peu des explications. L'appel d'offres original, c'était 342 voitures, ferme, plus une option de 126 wagons. Alors, si on prend cette option-là plus le 342, c'est là notre chiffre de 468. Et le

même... Le 765, c'étaient les fermes plus le 288 d'option, donc il incluait 126. Et actuellement, pour la... Hier, le P.D.G. de la STM, il l'a mentionné d'ailleurs, ça faisait leur affaire d'avoir 468. Ça va répondre pour remplacer la série 63, MR-63. Plus, ça lui permet d'avoir 126 pour l'expansion et pour remplacer, commencer à remplacer les autres catégories de wagons. Donc, ça a donné 468. Alors, ce qu'on a fait, on est allé au total, sans avoir des options, etc., voici la commande.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci beaucoup, M. le ministre. Est-ce qu'il y a d'autres questions? M. le député de Richelieu.

M. Simard (Richelieu): Beaucoup de questions. Évidemment, cette entente de principe intervenue le 14 décembre 2009, qui avait été négociée sur la base d'environ 1 000 wagons, qui comprenait donc le premier appel d'offres plus ceux qui ont été rajoutés, dans cette entente, puisque la loi, ici, le premier article, ce sont les conditions stipulées par cette entente qui sont introduites dans la loi, est-ce qu'on peut connaître quels sont les délais de livraison, l'échéancier des livraisons qui est prévu au contrat?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci, M. le député de Richelieu. M. le ministre.

M. Hamad: Oui. En fait, les délais de livraison, hier, nous avions l'ingénieur en chef de la STM qui nous a dit de... la première livraison, c'était mois de février 2012, si ma mémoire est bonne. Et, en fait, la façon que ça se passer, ce contrat-là, signature du contrat, il y a à peu près une période de 28 mois de conception. Parce que la différence de ce contrat-là par rapport à Toronto ou à d'autres projets dans le monde, c'est qu'il faut que l'entreprise conçoit l'ensemble des wagons, donc il y a une période de conception, qui varie, à peu près 28 à 33 mois de conception, d'essais. Parce qu'ils vont mettre en essai le premier wagon. Ils vont le tester et ils vont voir la conformité, etc., et cette période-là, c'est la période la plus critique, importante. Par la suite, après, on va avoir la première livraison des premiers wagons. Et par la suite, après, il va y avoir un train — un train, c'est neuf wagons — par mois, continuellement jusqu'à à peu près, il me disait, entre... je pense, c'est, total, cinq ans.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord. Merci. D'autres questions, M. le député de Richelieu?

M. Simard (Richelieu): Oui. Je veux revenir sur cette question de conception. J'imagine que, pour arriver à des devis aussi précis sur un projet aussi coûteux, les entreprises ont déjà quand même une idée assez précise de leurs technologies.

Par ailleurs, vous me parlez de livraison en février 2012, avec des délais de conception de 28 à 33 mois. Ça ne laisse aucun temps, et même, de ça, je ne vois pas le... Je ne comprends pas très bien comment on peut arriver à déjà construire pendant qu'on conçoit. Voulez-vous nous expliquer comment ça sera fait?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Bien, allez-y, M. le ministre.

M. Hamad: Je m'excuse, c'est 1er février 2013. C'est pour ça, je n'étais pas sûr de l'année, mais c'est 2013. 2013. Alors, on fait la conception, on fait la fabrication, les tests et les livraisons.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, je vous...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le député de Gouin.

M. Girard: ...le premier wagon serait disponible au 1er février 2013.

M. Hamad: ...moi, je me base sur ce que l'ingénieur en chef, hier, nous a dit à la réunion.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): C'est bon? M. le député de Richelieu.

● (17 heures) ●

M. Simard (Richelieu): Dans cette entente, il y a évidemment une entente de... un échéancier des paiements que le gouvernement va devoir débloquer, que la STM, et que le gouvernement, va devoir financer au fur et à mesure. La ville de Montréal aussi, puisqu'il faut rappeler que la ville de Montréal participe également, à hauteur de 20 %, si ma... 25 %, au financement. Alors, puisqu'il y a une phase de développement, livraison en février 2013, quelles sont les grandes étapes de l'échéancier de remboursement du gouvernement?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le ministre.

M. Hamad: On est dans le domaine des informations commerciales, et je ne sais pas si j'ai le droit d'aller dans ces détails-là. Même moi, je ne connais pas tous les détails de... Parce que là c'est les contrats vraiment... On est dans l'information commerciale privilégiée. Ce que je peux dire généralement, il va y avoir... À la signature du contrat, il y a un premier paiement en pourcentage et, après ça, par mois, il y aura des paiements pour aider l'entreprise à rembourser des frais de développement.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord. Êtes-vous...

M. Simard (Richelieu): ...pas nous apporter de chiffre plus précis que ça? Vous nous demandez, à l'article 1, un acte de foi, là. Cet article est basé... Puis là c'est un projet de loi important, là. Il y a même des articles qui sont rétroactifs. Légalement, là, c'est extrêmement important. On a besoin un peu de savoir ce qu'il va se passer. «L'offre doit être faite aux [...] conditions stipulées dans l'entente de principe intervenue [...] le 14 décembre...» Donc, le 14 décembre, on a certainement négocié et on s'est entendu sur un échéancier de paiement qui doit au moins, en termes de pourcentage, pouvoir être rendu public à ce moment-ci.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci, M. le député de Richelieu. M. le ministre.

M. Hamad: Alors, je me base sur ce que le premier ministre Bouchard a dit hier. En fait, hier soir, ce qu'il a dit, c'est que, cette entente-là, évidemment, il y a une confidentialité d'information signée pour ne pas donner l'information commerciale qui peut nuire à l'entreprise, qui est le consortium Bombardier-Alstom. Donc, malheureusement, je ne peux pas donner ça. Moi, d'abord, je ne le connais pas, le détail, je ne le sais pas, je ne l'ai pas vu, parce que c'est vraiment une information commerciale privilégiée, réservée et protégée. Et ce qu'on sait: qu'il va y avoir un paiement au départ, il va y avoir des paiements par mois pendant la conception et, par la suite, il va y avoir des paiements par véhicule.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, M. le député de Richelieu.

M. Simard (Richelieu): Mme la Présidente, là, vraiment, là, dans ma carrière, je n'ai jamais entendu une telle réponse. C'est le gouvernement qui donne un contrat, et le paiement de ce contrat est du domaine secret? Mais c'est une première. Et nous sommes ici dans une assemblée de députés dont la première caractéristique est d'avoir le contrôle sur les crédits de l'Exécutif, donc des dépenses gouvernementales. Alors, au moins savoir quel est... On connaît le montant global du contrat, on pourrait avoir au moins une idée de l'échéancier de paiement du contrat.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors donc, on parle de l'échéancier, M. le ministre.

M. Hamad: Ce que je peux vous donner, c'est l'information qui a été publiée dans l'avis d'intention public. Alors ça, c'est une information publique. Donc, ce qu'il y avait dans l'avis d'intention... Rappelons-nous, là, il y a eu un avis d'intention international où on dit aux gens: Est-ce qu'il y a quelqu'un intéressé à soumissionner?, le nombre de wagons, avec le mode de paiement. Le mode de paiement qui était là, c'est 7,5 % à la signature et, pendant la... ça revient à ce que je viens de dire, mais on va mettre les chiffres: c'est 0,5 % par mois pendant 28 mois et 1,5 % avant la livraison, ce qui correspond en fait, avant la livraison d'un premier train, à 23,5 %.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Du total de la facture.

M. Hamad: C'est du total de la facture avant la livraison... Ça, c'est ce qui était écrit dans l'avis d'intention.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord. M. le député de Gouin.

Une voix: ...

M. Hamad: Oui, on peut le déposer.

M. Girard: Est-ce que c'est possible de déposer l'avis de...

M. Hamad: Je ne l'ai pas ici, mais on va le...

M. Girard: O.K. Mais est-ce que...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, le document est à venir, est à venir. Ça va? Alors, l'article... l'article n° 1...

M. Girard: ...question.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Ah! d'accord. Je pensais que vous aviez terminé. M. le député de Gouin.

M. Girard: Moi, je... Le prix unitaire par voiture de métro sera de combien? J'aimerais avoir le prix exact.

M. Hamad: Oui, il est...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Le prix unitaire.

M. Hamad: Je le dis parce qu'il est sorti dans le journal. Normalement, on aurait dû le garder aussi. C'est 2 640 000 \$ par wagon. Alors, 2 640 000 \$ multiplié par 468, la valeur totale.

M. Girard: Est-ce qu'il peut y avoir des variations?

M. Hamad: Il n'y a pas... Il peut y avoir une petite variation parce qu'il y a des paramètres relativement aux taux de change. Et, si les taux de change baissent ou montent, évidemment il y a une correction au prix...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord. M. le député...

M. Hamad: ...et ça, c'est dans tous les contrats. Selon mon expérience personnelle, dans les contrats où... sont à longue durée, où on a des pièces, des fois, ou des achats qui peuvent arriver de l'extérieur, on peut donner cette variation-là.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le député de Gouin.

M. Girard: Est-ce qu'il nous assure qu'il n'y aura pas de dépassement? Est-ce que le ministre peut nous assurer qu'il n'y aura pas de dépassement?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Est-ce que le ministre peut assurer l'Assemblée...

M. Girard: Dépassement de coût.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): ...qu'il n'y aura pas de dépassement?

M. Girard: Dépassement de coûts.

M. Hamad: En fait, les conditions... L'avantage a été présenté par Me Bouchard, hier. Ce que nous avons dit, Me Bouchard, ce qu'il nous a dit clairement, l'avantage que nous avons, qui est très important, il y a eu des négociations, et on est allés calculer jusqu'à des têtes de boulons. Et ça, c'est une occasion en or parce que souvent on n'est pas à ce niveau de détail là. Il y avait une

vérification d'une conception préliminaire qui était acceptée par la STM, proposée, discutée, négociée, etc. Donc, Me Bouchard, ce qu'il disait hier, qu'il était... même était prêt à aller plus loin ce que j'ai dit, moi, dans le passé. Lui, il a dit qu'on était pas mal précis dans nos calculs et il croyait... Hier, il disait que c'est à un prix qui va être fixe et définitif, ce que M. Bouchard disait hier.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci. M. le député de Richelieu.

M. Simard (Richelieu): Actuellement, l'adjudicataire de ce contrat, c'est le consortium Bombardier-Alstom. C'est une entité juridique, j'imagine, qui a été créée pour l'occasion. C'est ce qui se fait dans ces cas-là. Qu'en est-il... Est-ce que le contrat contient des clauses de protection mutuelle en termes de propriété intellectuelle et de technologies? Ce sont deux concurrents mondiaux, alors comment... Quelle est la mécanique qui a été mise en place par, j'imagine, le négociateur, Me Bouchard, et les entreprises? Quelle est la mécanique qui a été mise en place pour nous assurer, d'abord, qu'il n'y a pas de conflit commercial et juridique entre les deux partenaires et qu'ensuite la propriété de cette technologie reste celle de la Société des transports de Montréal?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le ministre. Consultation.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Très bien. Alors, voulez-vous, s'il vous plaît, vous identifier.

M. Boivin (Michel): Michel Boivin, sous-ministre des Transports.

Alors, la négociation a été faite par la Société des transports de Montréal. Ça, c'est fait selon les règles usuelles dans ce type de négociations là quant à la répartition et quant à la question de la propriété intellectuelle. Alors, ce sont des négociations qui ont été très complexes. Ce que je peux vous dire, c'est que ces négociations-là ont été plus précises que ce qui se fait normalement, et le point d'aboutissement a été un point qui est rarement atteint, en termes de précision, au niveau de la propriété intellectuelle.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci. M. le député de Richelieu.

M. Simard (Richelieu): Un détail supplémentaire, mais on est dans des gros détails quand ça concerne des montants comme ceux-là, oui, je vois bien, et je savais que cette négociation, qui avait duré jusqu'en décembre, était une négociation extrêmement pointue et méticuleuse pour s'assurer que la propriété intellectuelle de ces deux géants, concurrents par ailleurs, permette un fonctionnement de la société, de cette société, correcte.

Mais la question que je pose, et elle relève surtout de la STM: Est-ce qu'à la fin de ces 468 voitures la propriété intellectuelle de cette technologie — on se situe, là, dans cinq, six ans — est celle de la Société des transports de Montréal ou elle reste celle de ces sociétés? Parce que ça a une influence extrêmement importante sur la suite de ces contrats. Puisque nous savons d'ores et déjà qu'il

y aura d'autres contrats qui seront octroyés par la suite, il est important de savoir si cette propriété intellectuelle appartient à la Société des transports de Montréal et peut... qui peut donc en disposer à son gré, ou y a-t-il des réserves qui font en sorte que les sociétés actuelles sont protégées — employons ce mot délicat — pour la suite des appels d'offres?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci, M. le député de Richelieu. Alors, je cède la parole à M. le ministre pour la réponse. M. le ministre.

M. Hamad: Non, je passe la parole, si vous permettez...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, il faut le dire au micro, s'il vous plaît.

M. Hamad: Alors, M. le sous-ministre, M. Boivin.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): J'apprécie, merci. M. Boivin.

● (17 h 10) ●

M. Boivin (Michel): Merci. Merci, Mme la Présidente. Merci, M. le ministre. Alors, effectivement, les questions de transfert de propriété intellectuelle à la STM ont été discutées et négociées en détail. Il y avait, au niveau de l'appel d'offres de 2006, une disposition initiale qui prévoyait le transfert de toute la propriété intellectuelle à la STM. Au cours des négociations, il est apparu qu'il y avait des détails à préciser. Les détails... Le projet de contrat, qui est confidentiel pour des motifs que vous comprenez, justement la propriété intellectuelle a une valeur commerciale, a abouti à une disposition plus précise par rapport aux différents objets de propriété intellectuelle qui font l'objet du contrat, soit au niveau de la technologie, soit au niveau de ce qui peut être... de ce qui peut survenir comme changement technologique ou comme évolution technologique, vu la durée du contrat. Et il n'y a pas donc... Et là-dessus je vous dirais que j'aurais de la difficulté à entrer dans les détails. On parle, au niveau du contrat et de l'ensemble des annexes, je tiens à le dire, d'un document d'un millier de pages environ.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord. Merci beaucoup, M. Boivin. M. le député de Gouin.

M. Girard: En décembre 2008, quand, à l'époque, le consortium avait répondu à l'appel d'offres qui était conforme aux exigences du gouvernement, quel était le montant par voiture de métro? Quelle était la proposition du consortium? Puis, à l'époque, il avait été jugé non recevable... non conforme. Et, par la suite, je veux savoir comment on explique un écart par rapport à la nouvelle proposition de décembre 2009?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Très bien, merci, M. le député de Gouin. M. le ministre.

M. Hamad: En décembre 2008, quand le consortium a été... l'offre, c'est-à-dire, la soumission de consortium a été considérée non conforme, ce qu'ils me disent: que le prix était soumis à 3,4 millions par wagon. 3,4.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord. Très bien. M. le député de Gouin.

M. Girard: Et donc on arrive maintenant avec un prix de 2,6. Comment vous expliquez cet écart aussi important entre les deux?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le ministre.

M. Hamad: C'est une bonne nouvelle pour le contribuable. Et, en fait, ce qui est arrivé, à partir de 2008, décembre 2008, il y a eu des négociations. Le gouvernement a autorisé la STM pour négocier avec le consortium Bombardier-Alstom parce qu'il y avait juste un soumissionnaire, et ce qu'a dit hier Me Bouchard. Donc, dans ces négociations-là, on a établi des conditions, on a clarifié des spécifications, on a échangé entre le... il y a eu des échanges entre les deux parties, et finalement...

Évidemment, il y avait... le gouvernement avait... et la STM avaient un guide dans leurs négociations. Le guide, c'était l'étude de Hatch MacDonald, qui disait: Pour un type de wagon qui est similaire à ce que le gouvernement demande ou la STM spécifie, la fourchette était 2,8 millions. Donc, l'objectif des négociateurs était de rentrer en dedans de cette fourchette-là.

Et, à un moment donné, lors de la négociation, le consortium a soumis une proposition d'aller plus... Vous l'avez mentionné tantôt, M. le député de Richelieu, quand vous avez dit: On peut avoir plus de wagons, ce qui améliore le prix parce que, les frais fixes, on les partage sur plus de nombres d'unités. Et alors, suite à cette négociation-là, on a monté le prix... le nombre, pas le prix, pardon, le nombre de wagons à 765, plus 288 wagons, ce qui faisait un prix... Finalement, on est arrivés à un prix avec ces conditions-là, et d'autres... plein de conditions dans le contrat, qui donnait un prix de 2 640 000 \$ par wagon, avec une quantité de 1 000 wagons à peu près. Et c'est là qu'il y a eu une entente signée entre... en fait, entre les deux parties, et là on parlait d'un contrat de 1 000 pages. Ça, on est rendus en... 14 décembre 2009.

Aujourd'hui, je tiens à souligner, ce que nous disons dans le projet de loi, c'est: Le prix est 2 640 000 \$ pour 468 wagons. Qu'est-ce que ça veut dire aujourd'hui? Ça veut dire: Aujourd'hui, nous avons encore un meilleur prix qu'au mois de décembre 2008 et que le mois de décembre 2009. Donc, les contribuables québécois, aujourd'hui, ils viennent de faire une économie avec ce qu'on vient de proposer.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Très bien, je vous remercie, M. le ministre. M. le député de Gouin.

M. Girard: J'aimerais savoir... Parce que, dans la proposition à l'article 1, on nous parle de l'acquisition de 468 voitures et on avait à l'époque... En 2009, l'ampleur du contrat envisagé était passée de 342 à 765, plus une option pour 288 voitures. Je comprends que le 468 voitures, c'est pour répondre à l'urgence, pour... Mais il restera quand même éventuellement un besoin pour 532 voitures additionnelles. Pour quelle raison on est revenus, c'est ça, à 468 et que se passe-t-il pour les 532 voitures additionnelles? Est-ce qu'il y a un échéancier? Est-ce qu'il y a eu des discussions avec la STM, puisqu'un jour ou

l'autre on devra procéder à l'acquisition de ces 532 voitures additionnelles?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci, M. le député de Gouin. M. le ministre.

M. Hamad: On voit, Mme la Présidente, que les deux collègues deviennent experts maintenant en la matière. Et, en fait, tout à fait, encore une fois...

Une voix: ...

M. Hamad: Ils le sont, oui. Merci. Et donc, en fait, les besoins à long terme, il y a 1 000 wagons à peu près, parce que, si on parle de remplacer MR-63, de l'année 1963, et MR-73, si ma mémoire est bonne, donc les besoins futurs de la STM sont là.

Maintenant, si on prend qu'est-ce que... La demande initiale de la STM était de 342 plus 128 de... 126 de wagons en option. Donc ça, il fallait répondre à cette urgence-là, et pour nous ça répond maintenant à la... aux besoins de la STM.

Dans cinq ans, probablement, dans huit ans, les besoins vont revenir encore une fois pour la quantité qui reste, et, dans ce temps-là, la STM et le gouvernement décideront comment ils vont faire.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci, M. le ministre. M. le député de Gouin.

M. Girard: Pour adopter la loi, le projet de loi n° 116 sur l'acquisition des voitures pour le métro de Montréal, vous plaidez l'urgence de la situation. Vous proposez donc qu'on adopte une loi spéciale. Nous sommes en faveur de cette loi.

Lorsque le gouvernement prendra une décision pour acquérir 532 voitures additionnelles, pourra-t-il utiliser la même procédure, pourra-t-il plaider l'urgence une deuxième fois ou il devra procéder par un appel d'offres en bonne et due forme?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le ministre.

M. Hamad: Alors, je serai très heureux d'être là dans cinq ans pour prendre la décision, et on va laisser au gouvernement dans cinq ans, six ans, qui sera en place, de prendre les décisions qui s'imposent dans la circonstance.

Il y a un avantage dans cette option-là et malgré que le... dans ce que nous faisons aujourd'hui: la STM va obtenir la meilleure technologie au monde. En passant, c'est un avantage considérable. Et le fait qu'on a un consortium, on est allé chercher le meilleur, les forces d'Alstom, c'est-à-dire les bougies, et on est allé chercher les forces de Bombardier, c'est-à-dire le caisson. Et, avec la conception qu'ils vont faire dans les prochains mois, on va obtenir les meilleurs wagons au monde et la plus haute technologie, la technologie la plus avancée au monde.

Alors, on verra dans huit ans. Ça se peut encore une fois, dans huit ans, on veut faire encore... la technologie peut être avancée ou changée, améliorée probablement, parce que l'ingénieur, hier, de la STM était sûr que, dans cinq ans, huit ans, la technologie peut être évidemment améliorée. Donc, ça sera peut-être une autre occasion, dans

cinq ans ou huit ans, de voir qu'est-ce qui se passe sur le marché et prendre les décisions en temps opportun.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord. Alors, ça va? M. le député de Gouin.

M. Girard: Est-ce que je dois comprendre que vous ne pouvez pas présumer si le gouvernement pourra à nouveau invoquer l'urgence et adopter une loi spéciale ou s'il devra procéder par appel d'offres?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors...

M. Hamad: ...moi, je serai heureux d'être là dans ces jours-là, prendre cette décision-là, mais je ne peux pas présumer la décision que le gouvernement et la STM, dans huit ans, ils vont prendre.

M. Girard: ...se retrouver avec un fournisseur qui a produit 468 voitures et un autre fournisseur qui pourrait construire 532 voitures? Est-ce que c'est un scénario qui est plausible?

M. Hamad: Bien, selon mon expérience, ce que j'ai vu au niveau international, ça existe dans les métros, il y a des wagons différents. Ça existe.

Et, deuxièmement, ça se peut que, dans cinq ans, huit ans, les besoins du métro de Montréal soient encore plus élevés, parce que... lorsqu'on parle des... le prolongement du métro de Montréal, l'augmentation de l'achalandage, comme j'ai mentionné, parce que c'est un des rares systèmes de transport collectif au monde où il y a une augmentation d'achalandage.

Alors donc, on verra dans cinq ans, huit ans. Ça va nous permettre de bien cerner le problème et les défis qu'on a et voir exactement les besoins et quels sont les... en technologie. Alors, ça se peut que ça va être Bombardier-Alstom. Ça se peut que c'est Bombardier, ou Alstom, ou autres. On verra.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord. Merci, M. le ministre. D'accord. M. le député de Gouin. ● (17 h 20) ●

M. Girard: On avait... On sait qu'au départ cette saga-là a commencé en 2006, donc, et vous nous avez dit un peu plus tôt qu'on verrait la première voiture probablement le 1er février 2013, si je me fie à l'échéancier dont vous nous avez parlé. Est-ce qu'il y a eu des estimations au niveau de l'impact sur le coût d'entretien des voitures actuelles, puisqu'on sait qu'elles ont actuellement, là, 44 années, donc, les voitures de métro? Quel est l'impact au niveau des coûts d'entretien pour la Société de transport de Montréal? Avez-vous fait des évaluations? Si oui, est-ce que vous pouvez nous les déposer?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le ministre.

M. Hamad: Ce que j'ai vu comme chiffres, c'est qu'actuellement les coûts d'entretien sont en augmentation, parce que... Tantôt, le député de Richelieu a fait la démonstration pourquoi ils sont en augmentation. Parce que c'est des pièces qu'on réusine, on essaie d'inventer, on essaie de trouver. Et, quand vous avez des véhicules neufs, c'est

clair que l'entretien est moins cher au départ parce qu'ils sont neufs. Et évidemment il y a les garanties, il y a tout ça. Donc, probablement, il va y avoir une baisse de coût d'entretien. Et par la suite on revient au coût...

Actuellement, j'ai vu que ça coûtait... si ma mémoire est bonne, c'est 24 millions, et on s'en va vers 31 millions de dollars dans le coût d'entretien, ce qui va permettre à la STM d'avoir un meilleur équipement, meilleure qualité, moins d'entretien. Et, bien sûr, ça donne aussi... Si on revient à la sécurité, fiabilité, bien sûr, on a... La fiabilité, là, c'est un gain qui n'est pas calculable en termes directs, mais il y a des coûts, avec la fiabilité. Je pense que c'est un gain sur l'ensemble du système à la STM.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci, M. le ministre. Je reconnais M. le chef du deuxième groupe d'opposition.

M. Deltell: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Mme la Présidente, j'aimerais revenir sur la question des 532 wagons qu'il reste à faire dans cinq, huit ans. J'aimerais savoir... Vous nous avez expliqué pourquoi vous avez décidé de couper la poire en deux en raison des réalités budgétaires d'aujourd'hui. J'aimerais savoir si vous avez évalué des scénarios, à savoir: Est-ce que vous avez pensé attacher tout de suite le montant... ou enfin tout de suite attacher, pour la suite des choses, le 532... Déjà, vous avez évalué ça? Est-ce que vous avez fait une proposition à cet effet-là? Est-ce qu'il y a eu des négociations à cet effet-là pour que l'on soit... qu'on ait quand même un horizon? On comprend que, dans cinq ans, la technologie va s'être améliorée. Peut-être qu'on va avoir besoin d'un peu plus. Bon, on va voir comment ça va évoluer. Mais est-ce que vous avez évalué des scénarios pour tout de suite attacher... afin d'avoir un meilleur prix dans cinq, six ans?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le ministre.

M. Hamad: Oui. Une précision, on n'a pas coupé en deux. C'est que ce qu'on a fait, notre base de calcul, on a pris la demande initiale, les besoins de la STM, 342 plus 126. C'est comme ça qu'on a... Mais ça se trouve à peu près la moitié, définitivement.

Maintenant, pour les autres... pour le futur, évidemment, c'est à prévoir dans les budgets, parce que c'est... il faut faire... Vous savez, le ministère des Transports travaille par des plans triennaux d'investissement, où on prévoit des investissements sur trois ans ou cinq ans, puis là on prévoit les montants d'argent qu'on veut investir. Et ces engagements-là deviennent des engagements, et la présidente du Conseil du trésor le sait... c'est que ça devient... dans notre engagement global de 42 milliards pour investir dans les infrastructures. Alors, il faut vraiment regarder maintenant en termes budgétaires, disponibilité, etc.

C'est clair que, lorsqu'on va plus loin, il y a plus de chances de réaliser... Parce qu'actuellement on a des engagements pour plus que... Pour la STM seulement, dans les prochains trois ans, les prévisions actuellement, pour les prochains trois ans, juste la STM, c'est autour de 1 milliard, parce qu'ils ont des travaux de rénovation, des garages, etc. Donc, la planification après, elle va venir plus tard, pour les coûts qu'on a. Pour le moment, il n'y a pas de... rien dans... prévu dans le budget, nulle part.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci, M. le ministre. Vous avez encore une question, M. le député?

M. Deltell: Peut-être juste une précision pour revenir à ma question. Avez-vous évalué des scénarios? Avez-vous pensé attacher tout de suite le prix? Non? O.K.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le ministre, la réponse est non? Du côté de l'opposition officielle, M. le député de Richelieu.

M. Simard (Richelieu): Rapidement, sur le même sujet que le chef de l'ADQ. Là, ce qu'on a aujourd'hui, là, dans l'entente, ce sont les... le coût du contrat. Évidemment, ce n'est pas le coût que les citoyens vont payer, il faut bien être conscient de ça, là, ce n'est pas payé sur les taxes de l'année en cours. Ça va être financé. Donc, ça passe à la dette. Régulièrement, il y a donc des emprunts qui sont réalisés à mesure que... Je parlais tout à l'heure... C'est à cette fin que je voulais avoir un peu l'échéancier de paiement, là. Donc, on vient d'alourdir... et c'est en contrepartie d'un actif majeur, là, je ne suis pas en train de critiquer le fait que ce soit fait. Mais il vaut mieux, dans la vie, savoir le coût réel des choses quand on prend des décisions. Et vous ne pouvez pas, à ce moment-ci, chiffrer le coût, dans 25 ou 30 ans, de ce contrat-là pour l'ensemble des citoyens du Québec?

M. Hamad: Je comprends bien...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Très bien. Alors, M. le ministre.

M. Hamad: Ce que je comprends bien, vous voulez avoir la valeur actuelle nette du projet? C'est ça. Et la valeur actuelle nette du projet, est-ce qu'elle est calculée?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): ...nécessitez une consultation, M. le ministre? D'accord. Alors, identifiez-vous à nouveau.

M. Boivin (Michel): Michel Boivin. Merci, Mme la Présidente. Alors, les calculs doivent évidemment être refaits, puisqu'on est maintenant à 468 wagons. Il n'y a pas 126 en option, il y a maintenant 468 dans une commande ferme, et il y a évidemment aussi des ajustements, puisque vous comprenez que le flux financier s'étend sur une période moins longue parce qu'il n'y a plus 1 053 wagons à livrer à la fin; il y en a 468. Alors, il s'agit de refaire les calculs. Et la valeur actualisée nette est affectée par la longueur raccourcie et par le fait qu'il peut y avoir des déplacements. Ou en tout cas tout ce flux financier là doit être recalculé et le montant va évidemment différer.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Juste un instant, s'il vous plaît. On va le laisser terminer. M. Boivin, avez-vous fini? O.K. M. le député de Richelieu.

M. Simard (Richelieu): ...réponses ici, là. Au moment où le Parlement est réuni pour prendre cette

décision, voter un projet de loi, le gouvernement a pris une décision, et M. Boivin nous dit, le sous-ministre, là, du ministère des Transports, qu'on ne connaît pas la valeur actualisée, on ne connaît pas le coût réel pour les citoyens du Québec de ce contrat parce que, bon, on a changé le nombre de wagons. Je veux bien croire, mais j'imagine qu'on n'a pas pris cette décision sans connaître les coûts réels. Je ne peux même pas l'imaginer, qu'on ait pu faire ça.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): ...M. le député de Richelieu. Je recède la parole à M. le ministre.

M. Hamad: Au sous-ministre.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le sous-ministre.

M. Boivin (Michel): Mme la Présidente, merci. Alors, effectivement, il y a un modèle qui a servi à faire l'ensemble des calculs de flux financier. Ce modèle-là existe, et ce modèle-là a été utilisé pour calculer initialement ce que pouvait être un contrat à 342, plus 126 en option, à 765, plus 288 en option. Et actuellement la Société des transports de Montréal dispose des données à 342, plus 126 dans un contrat ferme pour offrir ce calcul... pour offrir ces calculs-là. On peut demander si... les statistiques disponibles.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Vous pouvez ajouter quelque chose? Allez-y, M. le ministre.

M. Hamad: Le flux monétaire, il se calcule en pourcentage. En fait, on avait une double quantité. Donc, c'est la moitié. Cependant, il faut faire très attention parce qu'il y a les garanties financières, il y a les données commerciales qui sont dans les coûts du projet, puis ça, c'est... Actuellement, là, ce que je viens de dire au départ, c'est des données commerciales, important de... pour le moment, on ne peut pas le mentionner.

Cependant, on sait que la valeur du contrat... C'est comme une route, là. Le député de Richelieu le sait très bien, là, lorsqu'on annonce une route à 400 millions, c'est le coût du capital qu'on investit, puis après ça évidemment le service de dette, on ne l'inclut pas là-dedans parce qu'il est inclus dans le fonds consolidé puis dans les fonds routiers, etc. C'est la même chose dans les wagons de métro, c'est la même chose dans les autobus lorsque le gouvernement subventionne ces coûts-là. Le coût de 25 % du projet, ça, ça va évidemment à la STM dans ses coûts de financement à elle, c'est-à-dire dans ses emprunts, etc.

Alors, il y a deux coûts de financement, ils sont complètement différents. Le gouvernement du Québec a un fonds d'infrastructures routières, on va prendre les montants là-dedans, ils sont établis sur un flot monétaire avec plusieurs années qu'on va payer. C'est comme on fait avec tous les autres projets.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Très bien. M. le député de Richelieu.

M. Simard (Richelieu): Enfin, je veux juste marquer mon étonnement que le simple citoyen qui achète une maison de 200 000 \$ vérifie le coût réel au bout de 30 ans de sa maison parce qu'il veut savoir exactement combien ça coûte et que le gouvernement va, en notre

nom, faire... dépenser des milliards sans avoir vérifié le coût réel.

Je regrette aussi — d'ailleurs le député de Gouin me le signalait tout à l'heure, je sais qu'ils étaient ici hier — ...les experts de la STM, qui étaient hier dans les rencontres privées, auraient été très utiles à ce comité plénier pour répondre à certaines de nos questions. On serait sortis du vague des réponses actuelles.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Très bien. Alors, votre commentaire est fait, M. le député de Richelieu. M. le député de Gouin.

M. Girard: ...question au ministre. Hier, on a eu un échange fort productif avec les gens de la STM. On vous a indiqué qu'on aurait souhaité avoir aussi des échanges à micro ouvert avec les gens de la STM. Aujourd'hui, on étudie un important projet de loi. On plaide l'urgence pour l'adopter rapidement. Or, les gens de la STM ne sont pas avec nous aujourd'hui. Il y a des questions techniques qu'on aurait posées auxquelles peut-être les gens qui vous accompagnent n'ont pas de réponse, je peux comprendre, mais il me semble que c'était la moindre des choses d'avoir les gens de la STM à nos côtés pour qu'on puisse avoir des réponses à nos questions. Alors, pourquoi ne sont-ils pas là aujourd'hui?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le ministre.

● (17 h 30) ●

M. Hamad: Hier, c'était le but de poser toutes les questions techniques à la STM; la STM était présente là. Cependant, dans l'esprit de collaboration, la demande a été envoyée à la STM pour savoir la valeur, s'ils l'ont en main actuellement. Alors, la demande est faite, est faite pendant qu'on se parle.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Très bien. Alors, est-ce que vous avez terminé, M. le député?

M. Girard: ...on nous fait voter aujourd'hui, à l'article 1, sur une entente de principe. Je comprends qu'il y aura encore d'autres discussions avec le consortium. Est-ce que le ministre peut s'engager, au terme de la conclusion de ses discussions avec le consortium, sur la base de l'entente de principe intervenue le 14 décembre 2009... qu'il s'engage auprès des parlementaires à ce que nous puissions avoir accès à toute l'information concernant cette entente avec le consortium et qu'on puisse avoir une séance de travail ou un échange avec la STM et le ministre pour savoir, à la toute fin, là, ce qu'il y aura dans l'entente finale avec le consortium? Étant donné...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le ministre.

M. Hamad: Je n'ai aucun problème à avoir des séances d'information après. C'est la même chose qu'on a faite hier. Évidemment, il faut comprendre que les informations...

Une voix: ...

M. Hamad: Oui, mais vous pouvez avoir mon engagement. Cependant, il y a des informations commerciales

qu'on ne peut pas donner à tout le monde, là. Ça, c'est une pratique que vous connaissez, vous deux, là, quand vous étiez au Trésor... O.K. On se comprend. Mais ça me fait plaisir — c'est une bonne idée, en passant — une fois que les négociations sont conclues, etc., qu'on fasse une séance d'information pour dire: Voici ce qui est arrivé, où on est puis comment ça se passe.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Très bien. Merci. Alors, est-ce qu'on peut aller... Vous avez encore une question, M. le député de Gouin?

M. Girard: Est-ce que le ministre est en mesure de nous préciser... Parce que je sais que dans... le gouvernement exigeait qu'il y ait 60 % de contenu canadien auprès du consortium. Est-ce que le ministre est en mesure de nous donner des chiffres au niveau du contenu québécois? Donc, la réalisation... l'acquisition des 468 voitures, est-ce qu'on a fait des estimations du pourcentage au niveau du contenu québécois?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, M. le ministre, le contenu québécois.

M. Hamad: ...question hier. La réponse de la société, la STM, c'était: 60 % de contenu canadien. C'est la règle qu'on utilise actuellement au Canada dans les appels d'offres. Dans l'analyse qui a été faite avec la STM... Et, hier, ce qu'ils disaient, l'ingénieur en chef et M. Devin, le P.D.G. de la STM, ils disaient qu'il y a une centaine de fournisseurs québécois à travers le Québec, il y a une création de 5 000 emplois au Québec. Et évidemment, bien sûr, on ne compte pas aussi... en plus, on ajoute les travailleurs à Sorel-Tracy et les travailleurs à La Pocatière, les travailleurs aussi dans plusieurs régions du Québec. Alors, c'est un petit peu l'analyse qu'on a faite avec la STM.

Maintenant, les gens de la STM, est-ce qu'ils sont... Ils ne sont pas loin, M. le sous-ministre? On va leur demander de venir ici aussi, participer à ça, s'il y a lieu.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord. Alors, vous avez complété votre réponse?

M. Hamad: ...ententes commerciaux, on ne peut pas exiger un contenu québécois. On le sait très bien, là. Alors, on ne veut pas commencer une autre boucle, là, de poursuites et des contestations.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, ça va. Est-ce qu'on peut passer à l'article... à l'adoption de l'article 1?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Excusez. Mais dans la mesure où vous le souhaitez, évidemment. Je suis là pour vous faciliter le travail, n'est-ce pas?

M. Simard (Richelieu): ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Non, je n'insiste pas.

M. Simard (Richelieu): ...mais il y a des réponses que nous devons obtenir. L'une d'entre elles, elle est simple,

ce n'est pas une... La question sur le contenu québécois, on aurait aimé quand même avoir... Je sais que la loi ne permet que d'exiger un contenu canadien, mais vous avez quand même, à partir des réponses que vous avez reçues, une très, très bonne idée du réel contenu québécois de ce contrat, et j'imagine, j'ose espérer, je suis à peu près certain — je ne sais pas quelle formule employer — que vous avez pris la précaution de vous assurer que l'essentiel des retombées, sans jamais nuire à l'Accord de commerce intérieur, soient des retombées au Québec parce que ce sont des contribuables québécois qui vont payer. Je me permets d'espérer que ce sera ainsi.

Le contrat est donné à un consortium qui a son accord interne. Sans tomber dans les détails, quelle est la proportion du contrat, en fait, en termes financiers, qui est assumée par l'un et l'autre groupe?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, la question du député est posée. M. le ministre.

(Consultation)

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, M. le ministre, il y a une question qui est posée, est-ce qu'on peut avoir une réponse? M. le sous-ministre.

M. Boivin (Michel): Au niveau des partages entre... il s'agit... En fait, ce partage-là réfère à l'entente entre les deux sociétés, et c'est une entente de nature commerciale, et, à cet égard-là, c'est une donnée qui est très sensible parce qu'évidemment ça fait référence à la part que chacun donne et que chacun reçoit. Alors, c'est une donnée tout à fait confidentielle, du plus haut degré de confidentialité.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): O.K. Alors, ça va? D'autres questions? Est-ce qu'on peut passer à l'adoption? Alors, est-ce que l'article n° 1 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Adopté. Adopté.

Article n° 2: «Le contrat doit être conclu par la Société de transport de Montréal et le groupement au plus tard le — on ouvre la parenthèse pour indiquer ici la date qui suit de 30 jours la date de la sanction de la présente loi. Le gouvernement peut prolonger ce délai pour une période d'au plus 30 jours.»

Alors, vous avez des questions? Oui, M. le député de Richelieu.

M. Simard (Richelieu): Vous n'avez pas lu tout l'article.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Oui, bon, je peux continuer, si vous voulez, tout d'un coup. «Si le contrat n'est pas conclu le — et là on indique encore une fois la date qui suit de 30 jours la date de la sanction de la présente loi — le gouvernement peut, à compter de cette date et même si le délai de prolongation n'est pas expiré, conclure le contrat au nom de la Société de transport de Montréal, selon les conditions prévues à l'article 1. Ce contrat lie la Société.»

M. le ministre, avez-vous des explications à cet article n° 2?

M. Hamad: En fait, on a mis cet article-là pour deux principes, c'est qu'on demande aux deux...

Des voix: ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): S'il vous plaît! Un instant, s'il vous plaît! M. le ministre.

M. Hamad: Oui. On a mis cet article-là, évidemment, on leur donne 30 jours pour s'entendre et signer le contrat. Maintenant, si jamais — tu sais, c'est juste une ouverture — ça arrive qu'ils nous demandent d'avoir un délai additionnel, on l'a prévu de 30 jours.

L'autre paragraphe, il est important. Ce que le gouvernement dit là-dedans: si jamais il n'y a pas d'entente ou, pendant la période d'expiration, si le gouvernement veut intervenir pour régler l'entente. Pourquoi qu'on fait ça? Parce qu'on ne veut pas prendre une chance d'arriver... On ne sait jamais, là. C'est du protectionnisme, là. On se protège dans ce projet de loi là, on ne se donne pas de chance... Et l'objectif aussi, c'est d'obliger les deux parties à s'entendre puis avoir un contrat. C'est vraiment, là... on a mis la ceinture et les bretelles avec ça.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le député de Gouin.

M. Girard: ...que vous venez d'expliquer, M. le ministre, ce n'est pas commun, parce que, dans la Loi sur les sociétés de transport en commun, généralement c'est la société qui négocie... conclut les ententes. C'est Québec qui en paie... dans ce cas-ci c'est 75 %, 25 % de la STM. Donc, est-ce que c'est une forme, dans ce cas-ci, de mise en tutelle au cas où la STM n'arriverait pas à conclure une entente avec le consortium? Parce que c'est différent des articles prévus à la Loi sur les sociétés de transport en commun, là. J'ai consulté la loi et je vois qu'il y a une différence.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le ministre.

M. Hamad: ...pour ça, on fait une loi qui change la loi de la STM, parce que la loi de la STM dit d'aller en appel d'offres. Là, on dit: Vous n'allez pas en appel d'offres, vous allez signer un contrat gré à gré. Mais c'est une façon de se protéger. Ce n'est pas, en passant, prise en tutelle. C'est pour Alstom, c'est pour aussi... Alstom, Bombardier-Alstom et pour la société. On ne prend pas de chance. C'est pour les deux sens... en deux sens. Mais on ne prend pas de chance, on veut que ça conclue. Et on ne prend pas de chance, il n'y a pas de porte de sortie.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord...

M. Hamad: Mais vous avez vu hier que les deux sociétés, elles avaient hâte de se rencontrer. Et d'ailleurs j'ai demandé de ne pas se rencontrer avant que le projet de loi soit adopté.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord. D'autres questions? Ça va?

M. Simard (Richelieu): ...qui rassure, parce qu'il n'est pas question que ça ne se fasse pas. Il ne manquera

plus rien que ça. Évidemment, ça se fait selon des paramètres qui sont déjà très avancés, puisque l'article 1 dit que ça doit se faire selon les conditions stipulées dans l'entente de principe du 14 décembre; l'entente de principe, pas l'entente définitive. Donc, il faut arriver à une entente définitive, je le conçois très bien.

Une question qui peut venir à l'esprit, et le ministre répondra s'il le veut: Si c'est vrai aujourd'hui — la date aujourd'hui, c'est le...

● (17 h 40) ●

Une voix: ...

M. Simard (Richelieu): ...le 6... 7 octobre — c'était vrai... c'était aussi vrai le 7 juin dernier. Tout ce que nous disons aujourd'hui était vrai le 7 juin dernier. D'ailleurs, je m'en suis entretenu, entre le 1er et le 7 juin dernier, à plusieurs reprises, avec le ministre des Finances et le ministre du Développement économique, qui étaient parfaitement d'accord avec cette solution. Qu'est-ce qui fait que vous avez attendu le mois d'octobre, la toute fin, pour arriver avec cette solution?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le ministre.

M. Hamad: En fait, entre le mois de juin et aujourd'hui, c'est quelques mois, là.

Des voix: ...

M. Hamad: Non, non, mais c'est deux mois. Par contre, par contre, je m'attendais que le député de Richelieu, il dit: Pourquoi vous ne l'appliquez pas? Parce que, quand il a fait son discours, il parlait de... on aurait dû appliquer cette loi-là au mois de... 2006. Alors ça, c'est une question pertinente aussi de dire: Pourquoi on ne l'a pas mise, la loi, en 2006 ou 2007? Et c'est une très bonne question d'ailleurs: Pourquoi? Et je pense qu'il y a plein de monde qui veulent savoir pourquoi.

Et la réponse est venue hier du premier ministre Bouchard, quand il a dit que, dans le temps, ce n'était pas pertinent, hein? Puis je pense que le député de Gouin puis le député de Chauveau, le... ils l'ont écouté hier. Il a répondu à cette question-là quand il a dit que ce n'était pas pertinent, en 2007, de faire... On va dire en bon québécois: Le timing n'était pas là pour le faire comme aujourd'hui il est... Aujourd'hui, c'est vraiment le bon timing pour faire ce projet de loi.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord. Alors, ça va? Alors...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, d'autres questions? Non? Alors...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Pardon?

M. Hamad: ...réponse pour la question du député de Gouin, tantôt, sur le contenu québécois.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Allez-y, s'il vous plaît.

M. Hamad: C'est à peu près 88 % à 90 % du 60 % de contenu québécois.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord, c'est bien. Alors, ça va, de ce côté-là? M. le député de Gouin.

M. Girard: J'ai une... M. le ministre, vous dites 88 % à 90 %. C'est du 60 %?

Une voix: ...

M. Girard: Mais c'est parce que je n'ai pas compris la fin, c'est pour ça que je fais répéter.

M. Hamad: ...l'entretien, c'est que les coûts d'entretien vont baisser de 15 %.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Très bien, O.K. Bien, alors c'est bien. M. le député de Richelieu.

M. Simard (Richelieu): Est-ce qu'il est envisagé, puisque les chaînes de montage ne sont pas prêtes au moment où nous parlons... Les bogies, par exemple, n'ont pas encore leur chaîne de montage. Est-ce que le contrat, tel qu'il... l'entente, telle qu'elle a été négociée en décembre 2009, permet qu'une partie des wagons soit, au début, construite ailleurs qu'au Québec?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le ministre.

M. Hamad: Une bonne question. Et ce que nous voulons...

Une voix: ...

M. Hamad: C'est, oui, oui, des bonnes questions. On sait qu'ils ont parlé à plusieurs personnes et... Très bonne question. D'ailleurs, c'est le cas de Houston, où un fournisseur, il a promis de fournir les wagons et fabriquer le wagon aux États-Unis, et finalement ce fournisseur-là, il a fini par les fabriquer dans son pays d'origine. Donc, il a contrevenu au contrat, et on connaît la suite de l'histoire.

La réponse, c'est non. Ils vont fabriquer ça ici, au Québec. C'est clair. Et d'ailleurs, avec Bombardier-Alstom, on est sûrs que la fabrication va être au Québec...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Très bien. Merci...

M. Hamad: ...les premiers wagons jusqu'à la fin des wagons. Parce que, si on avait un fournisseur de l'extérieur qui n'est pas équipé, qui n'a pas d'usine au Québec, les chances étaient pas mal élevées d'amener cet argument-là puis dire: Mon monde sont ailleurs, puis on veut... on n'est pas capables de fabriquer au Québec, etc.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Très bien. M. le député de Richelieu.

M. Simard (Richelieu): Donc, il faut conclure — c'est la question que nous nous posons ici, là — que l'entente de principe a précisé cette part de contenu et cette interdiction de fabriquer ailleurs.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le ministre.

M. Hamad: ...il faut... Non, non, mais... Non, non, il y a une forme d'obligation de 60 %, et, le 60 %, sur l'ensemble du contrat. En fait, à la fin, il faut qu'ils arrivent avec un 60 %. Mais il peut arriver qu'au départ du contrat il peut y avoir des pièces à l'extérieur, mais l'obligation, c'est: 60 % contenu canadien. Puis ça, ce n'est pas une obligation, la deuxième, mais on sait qu'il va y avoir entre 88 %, 90 % fabrication au Québec.

Il est possible que la... au début, le montage des premiers deux wagons, il peut y avoir des pièces qui vont être fabriquées à l'extérieur pour être intégrées après. Par la suite, la fabrication va être au Québec. Parce qu'il faut le dire, on a deux technologies, hein, la technologie Alstom et la technologie de Bombardier, qu'on va les mettre ensemble. Alors, il est possible, au départ, qu'il arrive des pièces à l'extérieur, mais après ça les trains, là, qui vont arriver, là, ça va être fabriqué au Québec.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord. M. le député de Richelieu.

M. Simard (Richelieu): Bon. C'était quand même important. Ça a été difficile de le faire dire au ministre, là, mais il peut effectivement arriver... Parce que le pourcentage de 60 % de contenu canadien, c'est pour la durée du contrat. Et la fin du contrat peut être à presque 100 % canadien comme contenu, alors que les premiers wagons peuvent être produits ailleurs si des besoins technologiques l'imposent, si une situation technologique l'impose.

Et il est fort probable que ce soit cette situation. Aussi bien le dire, hein, pour ne pas que les gens se désespèrent et se disent: On s'est dotés d'un métro qui devait être fabriqué ici puis on vient de recevoir deux rames de métro, elles ont été fabriquées je ne sais où. Il faut que les gens sachent que c'est pour la durée totale du contrat et qu'il peut arriver, dans ce transfert technologique et cette mise en place de lignes de montage pour les différentes productions au Québec, il peut arriver que des premières livraisons se fassent à partir d'usines situées, par exemple, en France ou au Royaume-Uni.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le ministre.

M. Hamad: Le député de Richelieu a raison. Définitivement, le 60 % sur le global, il peut arriver au départ qu'il va y avoir des fabrications, des pièces, etc., qui ne sont pas des contenus canadiens. Pour ça, il y a 40 % de jeu et à la... Mais par contre il y a un suivi, il y a une vérification de la... pour respecter la clause de 60 %. Définitivement, il a raison.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): O.K. Très bien. D'autres questions? Alors, on est prêts? M. le chef du deuxième groupe, ça va? Alors, l'article n° 2 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Adopté. Nous sommes rendus à l'article 3: «Un contrat conclu par la Société de transport de Montréal en application des articles 1 et 2 n'a force obligatoire que s'il est approuvé par le gouvernement.» M. le ministre.

M. Hamad: ...encore une fois, on veut s'assurer que, par exemple, le contenu canadien, il est dans le contrat, la fabrication, etc., les termes correspondent à ce que nous pensons. Donc, on a permis d'avoir une autre approbation par la suite de l'entente qui va être conclue entre les deux parties.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci. M. le député de Richelieu.

M. Simard (Richelieu): ...genre de clauses qui vont d'elles-mêmes mais qu'il faut quand même écrire et préciser. Alors, je pense qu'on n'a pas d'autre question.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le chef du deuxième groupe d'opposition.

M. Deltell: Merci, Mme la Présidente. On sait que, dans l'article 2, lorsqu'il était question des dates, hier, Me Bouchard nous l'a expliqué que, bon, il fallait absolument que les contrats... en fait, tout le cahier de charge, qui est déjà bien défini, qu'il y avait des ajustements à faire, on se donnait 60 jours pour le faire, l'arrimage. Bon, il y a un 60 jours. Ici, je vois qu'il n'y a pas de date ici. Est-ce que, vous, vous vous donnez un certain délai, ou c'est technique, puis, bon, de toute façon, ça va se faire, peu importe?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le ministre.

M. Hamad: Oui. C'est l'article n° 2, où on a dit: Ils ont 30 jours pour s'entendre. On peut aller à un autre 30 jours additionnels. Cependant, si on voit que... le gouvernement, mettons, voit que ça n'avance pas, la chicane est pognée, ou quelque chose, le gouvernement peut intervenir n'importe quand pour conclure le contrat.

Une voix: ...

M. Deltell: C'est ça, mais...

M. Hamad: 30 jours, on intervient.

M. Deltell: ...mais le gouvernement peut intervenir dans cette période-là.

M. Hamad: Exact.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Très bien?

M. Deltell: Peut-être une précision.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Oui, M. le chef du deuxième groupe.

M. Deltell: Est-ce qu'à ce moment-là le gouvernement se donne aussi le droit de prolonger de lui-même ou bien, au contraire, il intervient uniquement dans les 60 jours?

M. Hamad: Qu'il se donne le droit...

M. Deltell: Est-ce que le gouvernement peut se donner le droit de prolonger?

M. Hamad: Il y a 30 jours de... On donne le droit... Nous... c'est nous qui déterminons le délai de prolongation. Puis, nous, on peut, mettons... On peut prolonger de 30 jours, mais, le 15e jour de la prolongation, le gouvernement peut intervenir et dire: On arrête puis on va signer le contrat.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): C'est beau? Merci. D'autres questions? Ça va? Alors, l'article 3 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Adopté. Nous sommes rendus à l'article 4: «Aucune action en justice ne peut être intentée ou continuée contre la Société de transport de Montréal ou le Procureur général pour des actes accomplis entre le 31 juillet 2008 et le — puis là on ouvre la petite parenthèse pour indiquer ici la date de la sanction de la présente loi — concernant l'acquisition projetée de voitures de métro par la société ou, encore, pour tout autre acte accompli en vertu de la présente loi.» M. le ministre, s'il vous plaît, expliquez.

● (17 h 50) ●

M. Hamad: Alors, je vais commencer. Je vais essayer avec mes termes d'ingénieur, mais je dois faire appel à un avocat. Ça va être la dernière fois qu'il travaille sur ce dossier-là, souhaitons. En fait...

Une voix: ...

M. Hamad: Pardon? Alors, Me Nolin, est-ce que vous pouvez venir ici, à côté? Ce qu'on fait ici, on protège la ville et la STM contre les poursuites, et c'est tout à fait normal. Alors, c'est une protection. Alors, Me Nolin, si vous permettez, si vous êtes... on a le consentement?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): ...la parole à monsieur?

M. Nolin (Patrick): Patrick Nolin.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Vous êtes?

M. Hamad: Avocat.

M. Nolin (Patrick): Avocat à la Direction des affaires juridiques, au ministère des Transports.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Parfait, monsieur.

M. Nolin (Patrick): Donc, dans ce cas-ci, on parle d'une immunité de poursuite qui couvre deux cas, à partir du moment où... On couvre premièrement des faits passés,

donc à partir du 31 juillet 2008, à aller jusqu'à la sanction de la loi, donc qui devrait se faire bientôt, je le souhaite. Et, ensuite de ça, les actes qui vont être faits en vertu de la loi, donc les prochaines étapes qui vont s'ensuivre une fois la sanction de la loi vont être couvertes jusqu'à ce qu'il y ait signature du contrat et... ou par la suite jusqu'à ce que le gouvernement approuve le contrat. Par la suite, l'immunité, là, n'existera plus.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci. M. le député de Chambly.

M. St-Arnaud: Oui. Merci, Mme la Présidente. Écoutez, je comprends, Mme la Présidente, que c'est une disposition quand même assez exceptionnelle, là, c'est une disposition qui est à caractère rétroactif puisqu'elle... vous l'avez lue tantôt, Mme la Présidente, cette disposition, là, qui prévoit donc qu'aucune action en justice ne peut être intentée contre la STM ou le Procureur général pour des actes accomplis entre le 31 juillet 2008 et la date de la sanction de la loi, qui sera vraisemblablement aujourd'hui ou dans les prochains jours, les prochaines heures.

Est-ce que vous pourriez m'expliquer le fondement juridique d'une telle disposition? Est-ce que vous pourriez nous... me rassurer quant à... Je présume que, si vous avez intégré cette disposition au projet de loi n° 116, c'est que vous considérez que c'est une disposition législative béton, pour reprendre un peu l'expression qu'on a utilisée abondamment dans ce débat et depuis plusieurs années. Mais est-ce que le ministre ou son expert juridique, Me Nolin, pourrait nous rassurer sur le caractère béton de cette disposition, de cet article 4 tel que rédigé... tel que proposé?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Très bien. Alors, M. le ministre, vous...

M. Hamad: ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Me Nolin.

M. Hamad: Donc, ça c'est le génie, là, ingénierie. Parlez donc de droit, s'il vous plaît.

M. Nolin (Patrick): Donc, le législateur a la liberté d'adopter ce type de disposition. Il l'a fait à quelques reprises au cours des dernières années. Évidemment, ça n'empêche pas quelqu'un de tenter de prendre une action devant les tribunaux. Toutefois, ces types de dispositions là font en sorte que les gens ne tentent pas de prendre des poursuites.

Il existe plusieurs cas. On peut parler, par exemple, dans la Loi sur les véhicules hors route, il y a eu des dispositions similaires qui empêchent l'accès aux tribunaux. On peut parler aussi, dans la Loi sur les privilèges des magistrats, où justement on ne peut pas entreprendre une action contre les magistrats de la Cour du Québec, les juges de paix, officiers. Donc, il existe des dispositions comme celle-là.

Le gouvernement a aussi adopté par le passé la loi dans le dossier Hertel-des Cantons, et cette disposition-là... ces dispositions-là avaient été contestées devant les tribunaux. Il y a eu un jugement de la Cour supérieure qui est venu reconnaître que le législateur était légitime de rendre... d'adopter ces dispositions-là tant qu'elles ne

contrevenaient pas à la Constitution, ce qui est le cas dans ce cas-ci.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Bien. M. le député de Chambly.

M. St-Arnaud: ...comprend que l'expert du ministre, là, parle de la Cour supérieure. Est-ce que les tribunaux supérieurs se sont prononcés sur des dispositions semblables — je parle de la Cour d'appel du Québec — dans des législations québécoises, des dispositions du même type?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le ministre... enfin, Me Nolin.

M. Nolin (Patrick): Je n'ai pas trouvé de décision des tribunaux supérieurs d'appel là-dessus, puisqu'il n'y a pas eu de demandes vraiment qui ont été entreprises. Je pense qu'un juriste qui lit ces dispositions-là, habituellement, va se dire: Bien, on a quand même une responsabilité professionnelle lorsqu'on décide de conseiller à notre client d'engager une demande en justice. Et, à la lecture de telles dispositions, généralement, bien, un juriste prudent n'engagerait pas, là, de disposition... d'action.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Oui, M. le député de Chambly.

M. St-Arnaud: Oui, Mme la Présidente. Ma dernière question: Est-ce qu'il y a eu des décisions qui ont cassé des dispositions semblables par le passé?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Me Nolin.

M. Nolin (Patrick): À ma connaissance, non, il n'y en a pas eu.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord. Merci. M. le député de Richelieu.

M. Simard (Richelieu): Mme la Présidente, je n'ai pas la science de mon savant confrère, mais, lorsqu'on parle de loi rétroactive, il y a toujours un côté odieux à une loi rétroactive, on ne le fait pas à la légère. Si on avait plus de temps, normalement le Barreau viendrait donner son avis là-dessus. En général, il donne toujours un avis négatif, d'ailleurs. Ce n'est jamais de gaieté de coeur qu'on utilise des dispositions rétroactives. Le droit cesse maintenant, mais, avec une disposition comme celle-là, il est présumé avoir cessé il y a longtemps.

Ma question va être plus concrète, et elle s'adresse au ministre. Il y a des actions qui sont intentées et qui devraient nécessairement cesser du fait de l'adoption de cette loi. Les sociétés qui... ou la société qui a intenté ces poursuites, évidemment, a pu agir de bonne foi et nécessité d'investir des sommes assez importantes dans ce qu'elle croyait être ses droits jusqu'à maintenant. Est-ce que le gouvernement a prévu quelque forme de dédommagement que ce soit, puisqu'on ne peut plus le poursuivre là-dessus? Est-ce que les apparences de justice seront ici préservées?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, M. le ministre? Me Nolin.

M. Nolin (Patrick): Bien, le projet de loi ne prévoit pas qu'il y ait d'indemnisation pour une action qui serait... bien, qui est pendante actuellement. Donc, le droit d'action est éteint à partir du moment où... l'entrée en vigueur de la loi.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Très bien. M. le ministre, vous voulez ajouter quelque chose.

M. Hamad: Oui. C'est important. En fait, là, l'objectif d'avoir la loi, là, c'est mettre fin à toutes les poursuites juridiques actuellement en cours. Alors, ça va de soi, là. Et on sera très mal placés de signer un contrat avec une entreprise qui continue les poursuites contre l'État après. Je pense que c'est très... Alors, l'objectif, c'est ça, là.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord. D'autres questions? M. le leader du deuxième groupe d'opposition.

M. Deltell: Merci, Mme la ministre. Mme la ministre, j'aimerais savoir si le ministère et ses spécialistes ont évalué les risques qu'il pourrait y avoir dans une éventuelle poursuite. Vous avez parlé tout à l'heure du précédent Hertel-des Cantons qui a été confirmé par un jugement de la Cour supérieure. Est-ce que c'est ça qui vous permet, qui vous autorise d'agir de la sorte? Donc, avez-vous évalué les risques de poursuite potentielle? Et, dans un deuxième temps, avez-vous sollicité des avis juridiques extérieurs, que ce soit du Barreau ou d'autres groupes juridiques, pour mesurer l'impact de cet article-là, qui a fait sourciller bien des gens là-dessus?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, avant de céder la parole au ministre pour répondre à la question, compte tenu qu'il est 18 heures, j'ai besoin du consentement de l'Assemblée pour... de la commission pour pouvoir poursuivre nos travaux au-delà de 18 heures. Est-ce que j'ai le consentement? Très bien. Alors, M. le ministre, vous pouvez répondre maintenant. C'est Me Nolin.

M. Nolin (Patrick): Donc, en ce qui concerne les évaluations, bien, considérant que nous croyons qu'il ne pourra pas y avoir de poursuite, il n'y a pas eu d'évaluation fixe. Et de toute façon c'est le service de l'État qui défend les lois qui sont adoptées par l'Assemblée nationale. Au surplus, bien, il y a des directions spécialisées en matière de droit administratif et de droit constitutionnel qui ont analysé ces dispositions-là.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci. Une autre question, M. le chef du deuxième groupe.

M. Deltell: ...c'est juste pour bien comprendre. Vous n'avez pas évalué le risque et vous n'avez pas obtenu d'avis du Barreau ou d'autres groupes judiciaires ou judiciaires pour cet aspect-là?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le ministre.

M. Hamad: À ma connaissance, et je peux me tromper, le Barreau ne donne pas de conseil juridique. Il va dire: Allez voir mes membres, ils seront les mieux placés pour donner une opinion juridique.

Cependant, il n'y a personne au Québec qui va garantir aujourd'hui de dire qu'il n'y aura pas de poursuite. On est dans une société d'État où n'importe qui peut poursuivre n'importe qui. Et je reprends... Société de droit. Et je reprends ce que M. Bouchard a dit hier, hier soir. Il dit: Si, moi, je n'aime pas votre salutation ce soir, bien je peux vous poursuivre. Alors, c'est un exemple de dire qu'on peut. Donc, aujourd'hui, personne ne peut dire qu'on va... Cependant, on élimine le passé et on se renforce avec un projet de loi. Maintenant, pour le futur, bien, encore une fois je reprends l'expression du premier ministre Bouchard, qui disait hier: Bien, si j'étais l'avocat d'un client, je ne le recommanderais pas de le faire. C'est ce qu'il a dit hier, je pense, hein? Vous vous rappelez? Il l'a bien dit. ● (18 heures) ●

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci. Alors, d'autres questions? M. le député de Chambly.

M. St-Arnaud: ...dernière, Mme la Présidente, quant à moi. Est-ce que le ministre pourrait nous donner, là... Je pense savoir la réponse, mais, précisément, pourquoi vous avez utilisé la date du 31 juillet 2008?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, M. le ministre.

M. Hamad: C'est la date de l'appel d'offres. C'est une bonne question.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): C'est la date de l'appel d'offres, on dit. O.K.? Ça va? Alors, est-ce que l'article 4 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Adopté. Oui. Nous sommes à l'article 5: «Les dispositions de la présente loi prévalent sur toute autre disposition législative et elles mettent fin au processus en cours le — on ouvre les parenthèses, on indique ici la date de la sanction de la présente loi — pour l'acquisition de voitures de métro par la Société de transport de Montréal.» Alors, M. le ministre.

M. Hamad: Est-ce que vous permettez de...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Oui, l'article 5.

M. Hamad: ...oui, donner la parole à Me Nolin?

M. Nolin (Patrick): Bien, rapidement, c'est que les dispositions de l'article 5, ça prévoit expressément que les dispositions du projet de loi s'appliquent malgré toute autre disposition d'une loi provinciale et qu'elles mettent fin au processus de la demande de soumissions qui a débuté le 31 juillet 2008.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Très bien. Est-ce qu'il y a des questions, des commentaires? M. le député de Chambly.

M. St-Arnaud: Deux questions, Mme la Présidente, là. D'abord, la même que tantôt: Est-ce qu'on pourrait être rassurés sur... Je comprends qu'on est en présence d'une disposition particulièrement exceptionnelle où finalement

ce qu'on dit, c'est: L'actuelle loi prévaut sur tout le corpus législatif, toutes les lois du Québec. Est-ce qu'on pourrait être rassurés sur... Est-ce que c'est une disposition qu'on utilise fréquemment? Et est-ce qu'on peut être rassurés sur le fondement d'une telle législation?

La deuxième chose, bien je vais vous la laisser, M. le député de Richelieu, tantôt, là, quant à... Peut-être une réponse à ça, et puis mon collègue aura peut-être une sous-question.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, M. le ministre. C'est Me Nolin? O.K. Très bien.

M. Nolin (Patrick): Oui. Donc, en ce qui concerne le fait que des... on décide d'écarter des dispositions, c'est quelque chose qui est fait fréquemment.

Le Code civil le prévoit. C'est permis qu'une loi particulière déroge au droit général. Donc, c'est ce qu'on fait dans ce cas-ci. C'est qu'on écarte toutes les dispositions qui pourraient s'appliquer. Lorsqu'on pense à ces dispositions-là, il faut penser surtout aux lois sur les sociétés de transport en commun, qui prévoient qu'il doit y avoir appel d'offres, puis tout ça. Donc, on écarte ces dispositions-là, le temps de ce... pour ce contrat-ci. Et par après, bien, c'est le droit actuel qui va se...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci beaucoup. M. le... Excusez-moi, M. le député de Richelieu.

M. Simard (Richelieu): Non, non, M. le député de Chambly, là, va compléter.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Complément, M. le député de Chambly?

M. St-Arnaud: Oui, en complément. Est-ce que c'est une disposition qu'à votre connaissance, là... je présume que vous êtes conseiller du gouvernement depuis un certain temps, que l'on utilise fréquemment dans ces termes-là?

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Me Nolin.

M. Nolin (Patrick): Bien, c'est sûr qu'habituellement on va des fois l'utiliser dans le cadre d'une même loi. Un article... les dispositions d'un article prévalent sur un autre. C'est sûr que, dans un cas, dans une loi comme la nôtre aujourd'hui, c'est plus particulier que ce soit utilisé, mais c'est... Puis ce n'est pas problématique en droit de voir des dispositions de cette nature-là.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord.

M. St-Arnaud: Même avec une telle ampleur? Parce que, là, c'est une... la façon dont c'est rédigé, c'est, le moins qu'on puisse dire, ça a beaucoup d'ampleur, là, c'est-à-dire que ça prévaut sur l'ensemble des lois du Québec. Même dans un... avec une telle ampleur, vous considérez que ça ne pose aucun problème. C'est ce que je dois comprendre?

M. Nolin (Patrick): L'Assemblée nationale est souveraine, là, pour prendre ces dispositions-là.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le député de Richelieu.

M. Simard (Richelieu): Je pense que le député de Chambly nous a sensibilisés au caractère totalement exceptionnel d'un article comme celui-là.

Moi, je veux entendre de la bouche du ministre l'assurance de l'usage en bon père de famille, c'est-à-dire sans excès et dans les limites très précises de l'accord que la Chambre lui donne aujourd'hui pour l'acquisition du métro de Montréal... Il faut bien... Je veux bien... Parce qu'en droit il y a la loi, mais il y a aussi, quand il s'agit de l'interpréter, la volonté du législateur. Et je voudrais l'entendre bien préciser qu'il ne s'agit pas ici de... Je vais donner un exemple tout à fait, sans doute, éloigné, mais il ne s'agit pas d'échapper aux lois environnementales. Il ne s'agit pas d'échapper à des lois qui de toute façon s'appliquent mais bien aux seules fins de l'adoption de ce contrat.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le ministre, vous êtes directement interpellé.

M. Hamad: Et je l'ai senti. Alors, en fait, ce qu'on dit, pour le seul... Où elle est, la phrase? Pour le seul... Je l'ai vue tantôt. «Les dispositions de la présente loi prévalent...» Donc, c'est exactement pour les seules applications de la loi ici. Alors, ça rassure le député de Richelieu. C'est exactement ce qu'il dit, en fait.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Oui, M. le député de Chambly.

M. St-Arnaud: Oui. Le ministre prend pour acquis que ça rassure le député de Richelieu. Je n'en suis pas convaincu. En tout cas, je peux dire au ministre que, moi, ça ne me rassure pas. Écoutez, quand vous lisez l'article 5, M. le ministre, «les dispositions de la présente loi prévalent sur toute autre disposition législative», ma...

Une voix: ...

M. St-Arnaud: «...et elles mettent fin au processus en cours [...] pour l'acquisition de voitures de métro par la Société de transport de Montréal.» Mais cette deuxième partie, là, n'est pas tellement pertinente dans le cas... pour mon argumentation. L'article 5 se lit comme suit: «Les dispositions de la présente loi prévalent sur toute autre disposition législative...» Alors, ma compréhension, c'est qu'on vient... c'est que les dispositions du projet de loi n° 116 qui deviendrait éventuellement la loi n° 116 prévalent sur n'importe quelle loi du Québec et sur n'importe quelle disposition, à moins que vous...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Oui, M. le...

M. St-Arnaud: Alors, je vais écouter le ministre. Je vais écouter le ministre là-dessus, Mme la Présidente.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Un moment. Un moment, s'il vous plaît. Vous avez terminé, M. le député?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le ministre.

M. Hamad: Humblement, parce que le député de Chambly est un avocat, mais le titre du projet de loi, il s'appelle Loi concernant l'acquisition des voitures pour le métro de Montréal, et les dispositions de cette présente loi doivent prévaloir. Cependant, si je reprends ce que le député de Richelieu a dit tantôt: Est-ce qu'on ne devrait pas respecter les normes environnementales, mettons?, mais non, la réponse est non. Alors, on devrait quand même... Il y a des lois à respecter ici. C'est concernant ce qui est dans cette loi-là, ici, c'est-à-dire la signature du contrat, le nombre de véhicules, les délais qu'on donnait, l'intervention du gouvernement.

Et avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Nolin (Patrick): Mais c'est exact de dire que les dispositions de la présente loi...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, c'est Me Nolin.

M. Nolin (Patrick): Oui. Donc, les dispositions de la présente loi sont vraiment limitées à un octroi de contrat. Elles ne soustraient pas, par exemple, aux règles environnementales qui pourraient exister. Les dispositions, elles prévalent seulement en matière... ce qu'on pense le plus, par rapport à la Loi sur les sociétés de transport. Mais elle ne prévaut pas sur une loi environnementale, puisqu'il n'y a pas de disposition, là, qui s'y attache dans... C'est quand même un objet pointu, et on doit se limiter à cela.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci beaucoup, Me Nolin. Maître...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Oui.

M. Hamad: ...de Me Nolin aussi d'intervenir dans ce sens-là.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord. Alors, si vous voulez vous identifier, s'il vous plaît, pour les fins d'enregistrement.

M. Parisé (Steve): Oui. Steve Parisé, aux Affaires juridiques, ministère des Transports.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): D'accord.

M. Parisé (Steve): Alors, pour rassurer MM. les députés de l'opposition, c'est évident que, lorsqu'on se dote de dispositions comme celles-là, il faut toujours regarder l'objet de la loi. Je pense que ça a été dit, l'objet de la loi vise l'acquisition des voitures de métro et non la contravention à une quelconque, par exemple, obligation environnementale qui pourrait découler de la LQE, et autres. Et, si ça peut vous rassurer, sur le plan environnemental, le contrat lui-même prévoit l'obligation pour le consortium de respecter les obligations environnementales.

Donc, si ça peut vous rassurer de ce côté-là, je pense que...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci, M. Parizeau. M. le...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Ça va? D'autres questions, commentaires? Ça va? Alors donc, l'article n° 5 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Adopté. Alors, nous sommes rendus à l'article 6: La présente loi entre en vigueur le (indiquer ici la date de la sanction de la présente loi). M. le ministre.

M. Hamad: Alors, bien, c'est: la présente loi rentre en vigueur la date où la... Donc, je souhaite que le 7 octobre, jeudi, à 18 h 10...

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Bon. Alors donc, du côté de l'opposition, des questions? D'accord. Des questions? Ça va? Alors, l'article 6 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Étant donné qu'on a adopté l'ensemble des articles, est-ce que le titre du projet de loi est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Houda-Pepin): Le titre est adopté. Alors, la commission plénière ayant accompli son mandat, je mets fin à ses travaux. Je remercie toutes les personnes du ministère qui se sont jointes à nous pour éclairer les différents parlementaires.

Je suspends donc nos travaux quelques instants et je prie toutes ces personnes-là de nous quitter pour qu'on puisse retrouver notre décorum. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 18 h 10)

(Reprise à 18 h 13)

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci. Alors, nous reprenons, et je cède la parole à M. le président de la commission plénière.

M. Ouellette (président de la commission plénière): Mme la Présidente, j'ai l'honneur de faire rapport que la commission plénière a étudié en détail le projet de loi n° 116, Loi concernant l'acquisition de voitures pour le métro de Montréal, et qu'elle l'a adopté sans amendement.

Mise aux voix du rapport de la commission

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Très bien. Alors, ce rapport est-il adopté?

Des voix: Adopté.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Adopté. Merci, M. le président. Alors, M. le leader du gouvernement.

M. Dutil: Oui, Mme la Présidente. Si vous voulez appeler l'article 12, s'il vous plaît.

Adoption

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, M. le ministre des Transports propose l'adoption du projet de loi n° 116, Loi concernant l'acquisition de voitures pour le métro de Montréal. Y a-t-il consentement pour déroger à l'article 230 du règlement prévoyant que l'adoption d'un projet de loi doit avoir lieu à une séance distincte de celle de la prise en considération du rapport de la commission plénière? Y a-t-il consentement?

Des voix: Consentement.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Consentement. Y a-t-il des interventions? Y a-t-il des interventions? Non, pas d'interventions? Non. Alors, le projet de loi n° 16...

Une voix: ...

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Oui. Très bien. Excusez-moi. J'ai appelé deux fois, vous ne m'avez pas entendue. M. le ministre, allez-y.

M. Sam Hamad

M. Hamad: Alors, Mme la Présidente, je vais profiter de l'occasion de remercier mes collègues, le député de Gouin, le député de Richelieu, le député de Chambly, le député de Chauveau, chef du parti d'Action démocratique du Québec, et aussi, bien sûr, le député de Mercier et les deux députés indépendants, c'est-à-dire le député de Chutes-de-la-Chaudière et le député de La Peltrie.

Aujourd'hui, Mme la Présidente, est un moment important. C'est le Québec entier, en commençant par tous les parlementaires et aussi les syndicats, les patronats, les fédérations de chambre de commerce, les élus, les travailleurs et les usagers du métro de Montréal qui disent tous ensemble: On veut ce contrat-là, on veut, pour le bien-être de l'économie du Québec, pour les familles et les travailleurs et pour les usagers de Montréal. Alors, je veux les remercier tous et les féliciter pour le travail qui a été effectué depuis à peu près quelques jours. Merci.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, je vous remercie, M. le ministre. Je cède maintenant la parole à M. le député de Gouin, porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports. M. le député.

M. Nicolas Girard

M. Girard: À mon tour, Mme la Présidente, de remercier aussi mes collègues, le député de Richelieu, le député de Chambly. Je salue également le chef de la deuxième opposition. Je remercie le ministre. Je voudrais aussi en profiter pour remercier... hier les gens de la STM ainsi que le premier ministre... le premier ministre Lucien

Bouchard, qui sont venus nous rencontrer hier pour échanger avec nous sur les modalités de l'entente de principe. Et c'est un peu l'historique de cette saga.

J'espère qu'aujourd'hui, en adoptant ce projet de loi, on va mettre fin à cette saga interminable qui a duré pendant quatre ans et demi, qui a créé beaucoup d'insécurité, beaucoup d'incertitude. Je pense aux travailleurs de La Pocatière, leurs familles, les gens de la région qui... où il y a eu de nombreux faux départs. Je pense aussi aux Montréalais, je pense aux usagers de métro de Montréal qui ont hâte de voir ces nouveaux wagons. J'espère que c'est vraiment la fin de cette saga-là et que cette fois-ci, c'est la bonne, en espérant qu'il n'y aura pas une nouvelle saga juridique autour de ça, que le gouvernement a bien fait ses devoirs pour qu'on ne recommence pas cet événement qui a duré trop longtemps. Et je pense qu'on a fait un travail sérieux et rigoureux, et l'opposition officielle a toujours été favorable à une entente de gré à gré avec le consortium. Et aujourd'hui nous adoptons... nous avons adopté à l'unanimité cette loi à l'Assemblée nationale et nous avons bien hâte d'aller à Montréal lorsque les premiers wagons de métro rouleront.

Il nous fera plaisir d'y aller et de voir que c'est un moment important dans notre histoire, cette loi qui est adoptée aujourd'hui à l'Assemblée nationale, en espérant que nous ne revivons pas d'autres sagas interminables comme celle-là. Je vous remercie.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Je vous remercie, M. le député de Gouin. Je reconnais maintenant M. le chef du deuxième groupe d'opposition.

M. Gérard Deltell

M. Deltell: Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. À mon tour de remercier tous les collègues qui ont participé à l'étude de ce projet de loi. Nos remerciements également... hier aux gens qui, comme Me Bouchard et les gens de la Société de transport de Montréal, étaient présents pour ces informations très pertinentes et essentielles au débat actuel.

Nous offrons donc notre appui à cette loi. Nous aurions quand même souhaité qu'il y ait des consultations, qu'un débat public plus approfondi ait cours. Nous vous avertissons également qu'il y a des risques très forts de contestation. Il faut s'attendre à ce qu'on ait un prix à payer sur la scène internationale, que nous devons assumer tous collectivement. Maintenant, Mme la Présidente, ceux qui, en 1974, ont construit le métro de Montréal, ceux qui, en 1982, ont obtenu fièrement le contrat du siècle, le contrat du métro de New York, ceux qui, en 1989, ont construit l'Euro Shuttle, et il faut le savoir, Mme la Présidente, que, lorsqu'on va sous la Manche en automobile, on embarque à l'intérieur de wagons, et ces wagons ont été construits à La Pocatière, bien, Mme la Présidente, ceux qui ont réussi ces grands exploits et ces belles réalisations vont construire, nous en sommes sûrs, le meilleur métro au monde... les gens de La Pocatière. Merci, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Je vous remercie, M. le chef du deuxième groupe d'opposition. Je reconnais maintenant M. le député de Richelieu.

M. Sylvain Simard

M. Simard (Richelieu): Mme la Présidente, c'est un moment solennel aujourd'hui. Nous sommes au terme de l'adoption d'une loi qui marque à la fois la fin d'un cycle de cafouillage tel qu'on en a rarement vu dans l'administration publique au Québec et le début d'un espoir de voir enfin les travailleurs d'ici construire et avoir la chance... des travailleurs, ce qui inclut évidemment les concepteurs, les dessinateurs, les ingénieurs, tous les scientifiques qui seront associés à ce projet, tous les travailleurs qui, à Saint-Bruno, à Saint-Laurent, à Sorel-Tracy, à La Pocatière, vont contribuer à créer certainement une nouvelle marque dans l'histoire des transports en commun en créant un métro d'une très, très grande qualité. Gouverner, c'est trancher, décider, légiférer, c'est choisir parfois le moindre mal.

Aujourd'hui, nous avons décidé de prendre ce que nous concevons à ce moment-ci comme étant l'intérêt de la population: accorder de gré à gré, selon les conditions proposées par le gouvernement, ce contrat au consortium Alstom-Bombardier. Au nom des travailleurs de tout le Québec, je pense que nous allons relever le défi.

Et nous ne pouvons que nous réjouir de voir enfin ce contrat se réaliser.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, je vous remercie, M. le député de Richelieu. Y a-t-il d'autres interventions?

Mise aux voix

Le projet de loi n° 116, Loi concernant l'acquisition de voitures pour le métro de Montréal, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Adopté. Alors, je voulais vous féliciter et vous remercier pour le décorum dont vous avez fait preuve et qui a facilité grandement nos travaux. Alors, M. le leader du gouvernement.

Ajournement

M. Dutil: Mme la Présidente, pour donner suite au nouveau calendrier parlementaire et conformément aux dispositions du premier alinéa de l'article 19.1 de notre règlement, je fais motion pour ajourner nos travaux au mardi 19 octobre 2010, à 13 h 45.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Est-ce que cette motion est adoptée?

Des voix: Adopté.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Adopté. En conséquence, j'ajourne nos travaux au mardi 19 octobre 2010, à 13 h 45. Bon retour dans vos comtés respectifs, et merci beaucoup.

(Fin de la séance à 18 h 21)