



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-HUITIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de l'Assemblée

Le vendredi 30 mai 2008 — Vol. 40 N° 91

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Michel Bissonnet**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Débats de l'Assemblée nationale

Le vendredi 30 mai 2008 — Vol. 40 N° 91

Table des matières

Présence du général d'armée et grand chancelier de la Légion d'honneur, M. Jean-Pierre Kelche, du consul général de la République française, M. François Alabrune, et du président du conseil de l'Ordre national du Québec, M. Bernard Voyer	4485
Décision de la présidence sur la recevabilité d'une demande de débat d'urgence sur la crise reliée à la hausse des prix de l'essence	4485
Affaires courantes	4485
Dépôt de documents	4486
Rapport annuel du Conseil de gestion de l'assurance parentale	4486
Mémoire de l'Association de protection de l'environnement des Hautes-Laurentides concernant la demande de moratoire contre l'exploration et l'exploitation d'uranium	4486
Questions et réponses orales	4486
Politique d'achat de produits locaux	
M. Mario Dumont	4486
M. Raymond Bachand	4486
M. Mario Dumont	4487
M. Benoît Pelletier	4487
M. Mario Dumont	4487
M. Benoît Pelletier	4487
Projets retenus par Hydro-Québec en matière d'énergie éolienne	
M. François Bonnardel	4487
M. Benoît Pelletier	4487
M. François Bonnardel	4487
M. Benoît Pelletier	4488
Situation dans les salles d'urgence	
M. Bernard Drainville	4488
M. Philippe Couillard	4488
M. Bernard Drainville	4489
M. Philippe Couillard	4489
Contrat attribué à l'Agence d'investigation et de sécurité DRP inc.	
M. Sylvain Simard	4489
M. Jacques P. Dupuis	4489
Document déposé	4489
M. Sylvain Simard	4489
M. Jacques P. Dupuis	4490
Achat par la Société des alcools de vêtements fabriqués en Asie	
Mme Sylvie Roy	4490
M. Raymond Bachand	4490
Mme Sylvie Roy	4490
M. Raymond Bachand	4490
Développement de l'économie régionale par l'achat de produits locaux	
M. Claude Roy	4491
M. Raymond Bachand	4491
M. Claude Roy	4491
M. Raymond Bachand	4492
Exclusion des pensions alimentaires pour enfants du calcul des revenus	
Mme Lisette Lapointe	4492
M. Sam Hamad	4492
Mme Lisette Lapointe	4492
M. Sam Hamad	4493
Mise en valeur de produits locaux par la Société des alcools	
M. Christian Lévesque	4493
M. Raymond Bachand	4493
M. Christian Lévesque	4494
M. Raymond Bachand	4494

Table des matières (suite)

Mise aux normes de l'aréna Dave-Keon, à Rouyn-Noranda	
Mme Johanne Morasse	4494
M. Jean-Marc Fournier	4494
Mme Johanne Morasse	4494
M. Jean-Marc Fournier	4494
Vente de produits locaux par la Société des alcools	
M. Sébastien Proulx	4495
M. Raymond Bachand	4495
M. Sébastien Proulx	4495
M. Raymond Bachand	4495
Motions sans préavis	4496
Offrir des condoléances à la famille et aux proches de M. Thomas McEntee, pasteur de l'église St. Edmund's de Beaconsfield	4496
Mise aux voix	4496
Souligner la Journée du résident	4496
Mise aux voix	4496
Souligner la Journée mondiale sans tabac	4496
M. Philippe Couillard	4497
M. Éric Caire	4497
M. Bernard Drainville	4498
Mise aux voix	4498
Avis touchant les travaux des commissions	4499
Affaires du jour	
Débat d'urgence sur la crise reliée à la hausse des prix de l'essence	4499
M. Camil Bouchard	4499
Document déposé	4500
M. Richard Merlini	4502
Mme Julie Boulet	4504
M. Sylvain Gaudreault	4508
M. Martin Camirand	4509
M. Benoît Pelletier	4510
M. Simon-Pierre Diamond	4512
Projet de loi n° 75 — Loi modifiant le Code des professions et d'autres dispositions législatives	
Prise en considération du rapport de la commission qui en a fait l'étude détaillée	4513
Mise aux voix du rapport	4513
Projet de loi n° 55 — Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives	
Prise en considération du rapport de la commission qui en a fait l'étude détaillée	4513
Mme Julie Boulet	4514
M. Sébastien Schneeberger	4515
M. Serge Deslières	4517
M. François Ouimet	4519
Mise aux voix du rapport	4520
Ajournement	4520

Le vendredi 30 mai 2008 — Vol. 40 N° 91

(Dix heures six minutes)

Le Président: Alors, bonne journée, Mmes, MM. les députés. Nous allons nous recueillir quelques instants.

Je vous remercie. Veuillez vous asseoir.

Chers collègues, permettez-moi de souligner que dimanche sera le 10^e anniversaire de vie parlementaire du ministre du Travail et député d'Argenteuil, qui siège à l'Assemblée nationale à titre de député de la circonscription électorale d'Argenteuil depuis le 1^{er} juin 1998.

Je voudrais souligner également l'anniversaire de notre collègue le député de Lévis, qui a eu son anniversaire hier. Alors, bon anniversaire, M. le député.

Présence du général d'armée et grand chancelier de la Légion d'honneur, M. Jean-Pierre Kelche, du consul général de la République française, M. François Alabrune, et du président du conseil de l'Ordre national du Québec, M. Bernard Voyer

J'ai le plaisir de souligner la présence, dans les tribunes, du général d'armée et grand chancelier de la Légion d'honneur, M. Jean-Pierre Kelche. Le général est accompagné du consul général de la République française à Québec, M. François Alabrune, et du président du conseil de l'Ordre national du Québec, M. Bernard Voyer. Alors, vous êtes dans les hauteurs, aujourd'hui.

Décision de la présidence sur la recevabilité d'une demande de débat d'urgence sur la crise reliée à la hausse des prix de l'essence

J'ai reçu, conformément aux dispositions des articles 88 et 89 du règlement, une demande de débat d'urgence de la part du député de Vachon. La demande porte sur le sujet suivant, et je cite, entre guillemets: La crise reliée à la hausse des prix de l'essence au Québec et sur l'adoption d'un plan d'urgence pour les familles de la grande région de Montréal et de Québec. Fermez les guillemets. Je déclare cette demande de débat d'urgence irrecevable.

Lorsque la présidence doit décider de la recevabilité d'une demande de débat d'urgence, elle doit se baser sur les critères contenus à l'article 88 du règlement ainsi que sur ceux élaborés au fil du temps par la jurisprudence parlementaire. Les principaux critères sont les suivants: la nature de l'affaire, la compétence de l'Assemblée sur le sujet, le fait que le sujet a été discuté dans d'autres circonstances, les occasions prochaines d'en discuter et l'urgence d'en débattre.

Je constate que la demande porte sur un sujet précis d'une importance particulière et qui relève de la compétence de l'Assemblée. Cependant, comme la présidence l'a déjà affirmé, le principal critère de recevabilité est l'urgence de tenir un tel débat. À cette fin, les circonstances doivent d'abord être exceptionnelles, et le sujet, d'une importance telle qu'il justifie l'interruption des

travaux législatifs de l'Assemblée, qui sont prioritaires en période de travaux intensifs.

En ce qui concerne l'urgence de tenir un débat, la jurisprudence est venue préciser l'application d'autres critères. En effet, la situation urgente doit être de l'ordre d'une crise aiguë ou encore soudaine. Par ailleurs, des développements additionnels peuvent militer en faveur de la tenue d'un débat d'urgence lorsqu'il s'agit d'une aggravation soudaine d'une situation existante.

En l'espèce, sans vouloir diminuer l'importance du sujet soulevé, l'augmentation du prix de l'essence au Québec est une situation qui prévaut depuis quelque temps. Il ne s'agit donc pas d'une crise soudaine, et aucun fait ne démontre qu'il y aurait eu une aggravation soudaine de la situation existante.

En outre, ce sujet aurait pu faire l'objet d'une interpellation, d'un débat de fin de séance ou encore d'une motion du mercredi puisque ce sujet était d'actualité depuis un certain temps déjà. D'ailleurs, dans sa demande, le député de Vachon mentionne que cette situation perdure depuis 2003.

Pour ces raisons, je déclare cette demande de débat d'urgence irrecevable. Oui, M. le leader du gouvernement.

● (10 h 10) ●

M. Fournier: Je respecte tout à fait la décision que vous venez de prendre, et effectivement il y avait d'autres moyens pour entreprendre ce débat. Mais néanmoins notre règlement peut quand même, de consentement, trouver certaines solutions lorsqu'il y a des débats importants qui sont devant nous et qui affectent l'ensemble de nos concitoyens. Dans ce sens, nous sommes prêts à offrir notre consentement pour que nous puissions tenir ce débat sur la question de l'essence, qui se tiendrait, selon le règlement, après la période de questions jusqu'à 13 heures, selon ce qui est convenu dans le règlement, et donc on serait en mesure de pouvoir participer à discuter de cette question très importante pour nos concitoyens.

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

Une voix: ...

Le Président: Oui. Un instant! Est-ce qu'il y a consentement? Consentement? Donc, il y a consentement. Le débat d'urgence aura lieu après les affaires courantes, et il y aura une conférence des leaders pour le partage du temps. Ça vous va?

M. Gendron: ...mais est-ce qu'on peut dire un mot?

Le Président: Bien, écoutez, la décision... Il y a une demande de consentement, et le consentement... le président a constaté qu'il y a consentement. Alors, le débat d'urgence à la demande du député de Vachon, par consentement, aura lieu après la période des affaires courantes.

Affaires courantes

Aux affaires courantes, aujourd'hui, il n'y a pas de déclarations ministérielles ni de présentation de projets de loi.

Dépôt de documents

Dépôt de documents. M. le ministre de l'Emploi et de la Solidarité sociale.

Rapport annuel du Conseil de gestion de l'assurance parentale

M. Hamad: Merci, M. le Président. J'ai l'honneur de déposer le rapport annuel de gestion 2007 du Conseil de gestion de l'assurance parentale.

Le Président: Ce document est déposé. M. le député de Labelle... Est-ce qu'il y a consentement pour déroger à l'article 59 du règlement?

Des voix: Consentement.

Le Président: Consentement. M. le député de Labelle.

Mémoire de l'Association de protection de l'environnement des Hautes-Laurentides concernant la demande de moratoire contre l'exploration et l'exploitation d'uranium

M. Pagé: Oui. Je vous remercie, M. le Président. Je demande le consentement de cette Chambre afin de déposer les documents suivants. Je dépose le mémoire de l'Association de protection de l'environnement des Hautes-Laurentides qui a présenté, l'automne dernier, au ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec, dans le cadre de sa consultation sur la stratégie minière du Québec... Ce mémoire, M. le Président, a reçu 770 lettres d'appui. Si vous permettez, ce sont des lettres d'appui qui demandent un moratoire sur toute forme d'exploitation et d'exploration d'uranium au Québec. Merci.

Le Président: Alors, ce document est déposé.

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

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

Questions et réponses orales

Nous en sommes maintenant à la période de questions et de réponses orales. Je cède la parole à M. le chef de l'opposition en question principale.

Politique d'achat de produits locaux

M. Mario Dumont

M. Dumont: M. le Président, durant la journée d'hier, j'ai eu l'occasion de visiter des entrepreneurs du Québec qui franchement sont déçus, choqués, attristés par des décisions du gouvernement libéral, des sociétés d'État de leur tourner le dos. On est fiers de nos entreprises, fiers du génie québécois, fiers de nos employés, mais on sait tous que, lorsqu'on fait des investissements publics, lorsque des organismes publics, des ministères donnent des contrats, il y a là une occasion, avec de l'argent public,

de donner un encouragement de plus, une poussée, une occasion de développement supplémentaire.

Les gens avaient tous eu une certaine déception lors du dépôt de la politique manufacturière parce que, sur cette question, il y avait une toute petite demi-page de vœux pieux. Là où les gens ont été plus déçus, c'est de se rendre compte que, même ces vœux pieux, ils ne se sont pas réalisés. Au cours des mois suivants: contrats de sociétés d'État donnés en Chine. Ça a été pire que jamais. Et le premier gros test, c'est un investissement majeur, c'est un projet majeur d'Hydro-Québec: 5,5 milliards dans l'éolien. Alors là, non seulement la firme, le seul manufacturier québécois et le seul manufacturier canadien, non seulement il n'a pas été privilégié, non seulement il n'a pas été avantagé, il a été exclu. En bon français, on dirait: Il a été mis sur la «blacklist».

Alors, ma question aujourd'hui: L'opposition officielle réclame une véritable politique d'achat des produits fabriqués au Québec pour les ministères, les sociétés d'État et les grands projets publics. Le gouvernement va-t-il aller de l'avant, oui ou non?

Le Président: M. le ministre du Développement économique.

M. Raymond Bachand

M. Bachand: Merci, M. le Président. Le chef de l'opposition nous parle de l'achat chez nous, voilà le sujet qui est devant nous. Et, comme tout ce qui vient de l'ADQ, il y a une simplification à outrance, parce que voilà un sujet complexe. Oui, bien sûr, il faut encourager le développement économique régional et local. D'ailleurs, on l'a fait, dans l'éolien, avec le 30 % de contenu gaspésien qui a d'ailleurs remonté l'ensemble de l'économie de la Gaspésie. À Gaspé, il y a un seuil migratoire positif, aujourd'hui, de gens qui reviennent à cause des éléments d'innovation.

Mais on l'a fait aussi, M. le Président, dans le contrat du métro de Montréal où le Conseil des ministres a donné directive à la Société de transport de Montréal d'avoir 60 % de contenu canadien, canadien bien sûr, parce que voilà où l'aspect du simplisme qui est mis devant nous, aujourd'hui, est très important: il y a des ententes d'ouverture de marché, entre autres à travers le Canada, il y a des ententes internationales aussi, alors c'est toujours une question de bon jugement et de dosage.

Dans le cas du métro de Montréal, donc voici 60 % de contenu canadien, et c'est une innovation, ça ne s'était pas fait dans le passé. Parce que justement, comme les Américains, on n'est pas plus stupides qu'eux, on va encourager l'économie, canadienne dans ce cas-là, mais on a bon espoir que les entreprises québécoises auront un gros pourcentage de ce contenu et qu'il y aura un impact économique.

Mon collègue... du ministère des Ressources naturelles — j'allais nommer son nom — a lancé, cette semaine, une politique du bois, M. le Président. Cette politique du bois va justement permettre d'augmenter le contenu d'achats québécois dans les achats publics et les achats des municipalités. Et je reviendrai en supplémentaire, M. le Président.

Le Président: En question complémentaire, M. le chef de l'opposition officielle.

M. Mario Dumont

M. Dumont: Oui. Le ministre a dit: On n'est pas plus stupides que les Américains. Je n'amènerais pas le débat sous cet angle-là, moi, hein, parce que la réalité, là, c'est qu'un gouverneur d'État américain qui aurait fait l'annonce que le premier ministre a faite sur l'éolien en mettant un x sur le seul fabricant québécois, le seul fabricant local, il n'aurait plus été montrable dans tous les États américains. Il y a le Buy America Act. Tous les États américains ont des politiques.

Est-ce que, oui ou non, au Québec, on va avoir une véritable politique pour acheter ce qui est fabriqué chez nous?

Le Président: M. le ministre des Affaires intergouvernementales canadiennes.

M. Benoît Pelletier

M. Pelletier (Chapleau): Oui, merci, M. le Président. D'abord, je dois dire que, nous, quand on fait des appels d'offres ou, enfin, quand Hydro-Québec fait des appels d'offres en ce qui concerne l'énergie éolienne, comme gouvernement, on insiste pour qu'il y ait des conditions, pour qu'il y ait un contenu québécois, dans un premier temps, et, dans un deuxième temps, un contenu régional.

C'est ce qui s'est fait dans le cas des appels d'offres dont on parle ici, là, où il y avait un contenu régional garanti d'au moins 30 % et un contenu québécois garanti d'au moins 60 %, M. le Président. Et, si on fait ça, c'est pour stimuler l'économie du Québec.

Alors, je pense que notre gouvernement n'est pas à blâmer dans la matière, d'autant plus que c'est la Régie de l'énergie qui approuve la grille d'appréciation avec les conditions minimales et...

Le Président: En terminant.

M. Pelletier (Chapleau): ...bien entendu, avec les critères, et qui s'assure également du respect, dans l'appel d'offres, des...

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

M. Mario Dumont

M. Dumont: Oui, je comprends le contenu québécois, mais le résultat, là, c'est qu'il y a un fabricant au Québec: il n'a eu rien, il a eu zéro. Je comprends qu'au Québec on va couler du béton puis on va planter les poteaux, mais la technologie, le haut-savoir, c'est zéro qui est resté à Bromont. C'est ça, la vérité de ce contrat.

Est-ce que ce gouvernement comprend que, quand on encourage les entreprises québécoises, ils paient des impôts au Québec, ils paient leurs taxes au Québec, ils refont travailler des travailleurs au Québec, l'argent tourne dans l'économie du Québec? Quand la SAQ, quand Hydro-Québec, quand tout le monde fait travailler les Chinois puis les Allemands, il n'y a rien au Québec.

Le Président: M. le ministre des Affaires intergouvernementales canadiennes.

M. Benoît Pelletier

M. Pelletier (Chapleau): Le résultat, M. le Président, c'est 5,5 milliards de dollars d'investissement. C'est de nouveaux fabricants qui vont s'installer dans la région de Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine et également dans la MRC de Matane. Le résultat, M. le Président, c'est la création d'emplois pour nos travailleurs au Québec.

Le Président: En question principale, M. le whip en chef de l'opposition officielle et député de Shefford.

Projets retenus par Hydro-Québec en matière d'énergie éolienne**M. François Bonnardel**

M. Bonnardel: Merci, M. le Président. Hier, le chef de l'opposition officielle, mon collègue de Chambly et moi-même étions chez AAER, à Bromont, et on a été à même de constater les ravages causés par la décision du gouvernement libéral de ne retenir aucun des projets éoliens proposés par AAER et de donner le plus gros contrat d'énergie renouvelable en Amérique du Nord à des entreprises allemandes.

Les déceptions et les frustrations sont grandes dans les régions de Granby et Bromont, de Chandler et de Sainte-Anne-des-Monts, qui sont ainsi privées de centaines d'emplois bien rémunérés. Les contrats de 5,5 milliards de dollars nous sont passés sous le nez, gracieusement du gouvernement libéral. Si un gouvernement avait agi avec autant de mépris pour ses talents locaux aux États-Unis ou en Europe, bien, le feu serait pris dans la cabane, M. le Président.

Ma question au ministre du Développement économique: Lui qui aime qualifier les entreprises qui quittent pour l'étranger de capitalistes sauvages, avouera-t-il que son gouvernement a désavoué le génie des Québécois et brisé l'élan d'initiative de nos entrepreneurs?

● (10 h 20) ●

Le Président: M. le ministre responsable des Affaires intergouvernementales canadiennes.

M. Benoît Pelletier

M. Pelletier (Chapleau): M. le Président, le député de Shefford parle de mépris. Est-ce que j'ai bien compris, là? Lorsqu'on parle d'un appel d'offres où il y a 60 % de contenu québécois qui est garanti, quand il y a 30 % de contenu régional qui est garanti, M. le Président, quand on parle d'un appel d'offres, là, pas un contrat de gré à gré, un appel d'offres qui est fait, puis le résultat, c'est qu'il va y avoir de nouveaux fabricants, il va y avoir création d'emplois au Québec... Et on ose parler de mépris dans un cas comme celui-là? Je pense que votre question a été rédigée trop vite.

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

M. François Bonnardel

M. Bonnardel: Je pense que le ministre a oublié de me répondre correctement sur cette question-ci,

M. le Président. Le gouvernement fédéral a l'obligation, M. le Président, d'effectuer des études de retombées économiques avant d'octroyer les plus importants contrats gouvernementaux. Est-ce que le gouvernement du Québec n'avait pas l'obligation morale d'effectuer lui aussi des études sur les retombées économiques d'un contrat de 5,5 millions de dollars avant d'aller tout donner aux entreprises étrangères?

Le Président: M. le ministre responsable des Affaires intergouvernementales canadiennes.

M. Benoît Pelletier

M. Pelletier (Chapleau): M. le Président, quand il y a un appel d'offres, il me semble qu'il faut respecter aussi les appels d'offres qui sont faits par les soumissionnaires. S'il y a des gens qui font des soumissions qui ne sont pas acceptées en bout de route, après une vérification de la Régie de l'énergie, bien, M. le Président, c'est ça, le résultat pour les gens qui ont soumissionné. Mais le résultat pour tout le Québec, ici, M. le Président, je le répète, ce n'est pas rien que des études; oui, des études, mais c'est aussi 60 % de contenu québécois, 30 % de contenu régional, création d'emplois, investissements de 5,5 milliards de dollars, développement pour la Gaspésie, la MRC de Matane, M. le Président. C'est ça, le résultat, pas rien que des études, M. le Président.

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

Situation dans les salles d'urgence

M. Bernard Drainville

M. Drainville: M. le Président, dans son rapport, la Protectrice du citoyen dénonce la situation d'engorgement des urgences...

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît! À l'ordre!

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît! S'il vous plaît! M. le député de Marie-Victorin.

M. Drainville: Alors, elle dénonce la situation d'engorgement des urgences et la fermeture de certaines salles d'urgence, M. le Président. Je vous rappelle: 16 heures et demie d'attente en moyenne dans les urgences depuis cinq ans. Ça ne s'est pas du tout amélioré. Et l'été n'est pas encore arrivé, M. le Président, il y a déjà des urgences qui ferment. À l'Hôpital du Christ-Roy de Nicolet, celui de Saint-Marc-des-Carrières, l'urgence ferme sporadiquement. On met des annonces dans les journaux, on dit aux gens: Désolé, on est fermés, hein? Jeffery-Hale, M. le Président, l'Hôpital Chauveau également, dans la région de Québec, il n'y a pas de médecin la nuit, à l'urgence. Désolé, hein, il n'y a pas de médecin la nuit. Et là il y a tous ces touristes qui s'en viennent fêter le 400e...

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît! Excusez-moi, M. le député. S'il vous plaît, je vous demande votre collaboration. M. le député, si vous voulez poursuivre.

M. Drainville: Alors, M. le Président, il y a tous ces touristes qui s'en viennent fêter le 400e, et là il y a déjà des urgences dans la région de Québec qui ferment sporadiquement. Puis ça, ce n'est pas tout, M. le Président, parce que, là, l'été arrive...

Le Président: ...

M. Drainville: J'ai droit à 1 min 30 s, M. le Président.

Le Président: Ah! excusez-moi.

M. Drainville: L'été arrive, les hôpitaux vont fermer des lits, on le sait, et là ce qu'on veut savoir, M. le Président, c'est: Où est-ce qu'il va fermer ces lits? Combien de lits vont être fermés? Est-ce que la population va être mise au courant de ces lits qui vont commencer à fermer en juin, d'autres en juillet, d'autres en août? Alors, combien de lits vont être fermés? Dans combien d'hôpitaux? Puis est-ce que vous allez informer la population de cette réduction de services?

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

M. Philippe Couillard

M. Couillard: M. le Président, quelle farce sinistre! D'entendre le Parti québécois oser parler, en cette Chambre, de problèmes reliés à la pénurie d'effectifs médicaux, ça dépasse l'entendement. Et je ne peux pas comprendre qu'ils osent même soulever la question, c'est...

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre! À l'ordre, s'il vous plaît! M. le ministre de la Santé et des Services sociaux.

M. Couillard: M. le Président, c'est quand même incroyable, on se débat dans ces difficultés depuis 2003 et on récolte ce qu'on a semé avant ça. Ce n'est pas difficile à comprendre pour le citoyen qui nous écoute: un spécialiste qui sort aujourd'hui en pratique, il a commencé ses études en médecine en 1997 et 1998, dans les années noires chapeautées par la leader de la deuxième opposition qui a sabré dans les admissions dans les facultés de médecine, et on récolte aujourd'hui les fruits pourris de cette politique indéfendable.

Alors, ce qu'on fait, nous, à l'opposé, c'est qu'on augmente de façon massive le nombre d'étudiants en médecine, on augmente, on l'a vu, le nombre de résidents qui commencent leur entraînement, on augmente même le nombre de médecins formés à l'étranger qui sont admis en résidence, on augmente les facultés de médecine en région pour que les médecins veulent rester en région. Alors qu'ils ont fermé des hôpitaux à Montréal et à Québec, ils ont un sacré culot de parler de ça aujourd'hui, M. le Président.

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

M. Bernard Drainville

M. Drainville: Il veut parler de sacré culot, M. le Président, écoutez-le parler hier: «S'il y a un seul D.G. de la province qui dit qu'il manque de budget pour opérer, c'est faux. Il y a tout l'argent nécessaire pour opérer tous les patients.» Et c'est lui qui vient d'autoriser des déficits de 116 millions dans le réseau de la santé, pour cette année. L'année passée, c'était 138 millions de déficit. C'est là qu'il le prend, son argent, M. le Président, il l'emprunte.

Alors, s'il y a de l'argent pour opérer, est-ce qu'il y a de l'argent pour garder les urgences ouvertes cet été?

Le Président: M. le ministre de la...

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Mme la députée, s'il vous plaît! À l'ordre! M. le ministre de la Santé et des Services sociaux.

M. Philippe Couillard

M. Couillard: M. le Président, si j'avais voulu me faire poser une question par un de mes collègues députés ministériels, je n'aurais pas fait mieux, là. Honnêtement, c'est assez incroyable, c'est assez incroyable, il me donne l'occasion de répéter ce que j'ai dit hier: c'est que la politique du gouvernement fait en sorte qu'on a de l'argent, dans le réseau, pour opérer tous les patients qui ont besoin d'être opérés, y compris le soir, les fins de semaine, tant qu'ils veulent, bien sûr compte tenu des effectifs que le Parti québécois nous a légués. Mais ce n'est pas une question budgétaire. Et on paie les hôpitaux après qu'ils ont fait l'opération pour justement introduire le financement par activité, que l'hôpital soit forcé de faire les opérations, et ensuite ils auront l'argent. Et on paie rubis sur l'ongle.

Quant aux déficits budgétaires, ils ont atteint plus de 500 millions sous l'administration précédente, alors que nous les contrôlons depuis les quatre dernières années, M. le Président.

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

**Contrat attribué à l'Agence
d'investigation et de sécurité DRP inc.**

M. Sylvain Simard

M. Simard: La réponse du ministre, M. le Président, va sûrement rassurer ceux qui vont se retrouver devant des urgences bloquées cet été.

Mais, dans le contrat donné à l'agence DRP, le laxisme dont a fait preuve le ministre depuis le début est inquiétant. Après avoir pris cinq heures pour préparer ses explications, le ministre a d'abord choisi de banaliser l'affaire, mais surtout de fournir des explications complètement inexactes, prétextant que Robert Pépin n'était qu'un simple employé de la compagnie et que rien ne permettait

à la Sûreté du Québec de connaître le véritable portrait de l'agence DRP, dont la vice-présidente était Julie Couillard. Mais encore pire, M. le Président, le ministre aurait soigneusement omis de mentionner qu'il avait lui-même été en contact avec Robert Pépin et qu'il avait même offert une rencontre avec M. Pépin pour discuter des affaires de la compagnie.

Le Président: Votre question.

M. Simard: Le ministre nous a montré, hier, que...

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît! S'il vous plaît! S'il vous plaît! Votre temps est terminé.

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît, à l'ordre! S'il vous plaît, à l'ordre! Alors, c'est un simple rappel à tous les membres de cette Assemblée: une question principale, c'est une minute, et la réponse, c'est 1 min 15 s. M. le ministre de la Sécurité publique.

M. Jacques P. Dupuis

M. Dupuis: Je n'ai pas eu l'avantage d'entendre la question complètement, M. le Président, mais je pense que je peux la deviner. Alors, M. le Président, je n'ai jamais rencontré M. Robert Pépin pour discuter de quelque contrat que ce soit, encore moins bien sûr le contrat dont il est question dans les journaux. Je n'ai aucun souvenir d'avoir rencontré M. Robert Pépin. Et j'ai l'avantage d'avoir vu, M. le Président, comme je l'ai dit aux journalistes ce matin, j'ai l'avantage d'avoir vu sa photographie à la télévision. Je n'ai jamais rencontré cette personne.

Au surplus, M. le Président, je dépose, pour les fins du dossier, ici un affidavit du directeur du centre de détention de Saint-Jérôme, qui est celui qui a signé le contrat dont il est question, de même que l'appel d'offres et les soumissions qui ont été déposées. Alors, je dépose ces documents. Merci.

Document déposé

Le Président: Est-ce qu'il y a consentement pour le dépôt du document? Consentement. Ce document est déposé.

En question complémentaire, M. le député de Richelieu.

M. Sylvain Simard

M. Simard: M. le Président, à la suite de la lecture de ses agendas et de ceux de ses adjoints, le ministre maintenant, aujourd'hui, si vraiment il prétend qu'il n'a jamais rencontré Robert Pépin, peut-il nous dire s'il a donné instruction à ses avocats d'exiger une rétractation des témoins qui ont prétendu qu'il l'avait rencontré? Et est-ce qu'il a l'intention de les poursuivre?

● (10 h 30) ●

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

M. Jacques P. Dupuis

M. Dupuis: J'ai effectivement, M. le Président, eu des discussions à ce sujet-là ce matin. Je répète, je répète, M. le Président, toute ma carrière, toute ma carrière professionnelle a été vouée à améliorer, si possible, mes compétences. Mais toute ma carrière professionnelle, que ce soit comme avocat de défense en droit criminel, que ce soit comme procureur de la couronne, que ce soit comme politicien, a été faite sous les bases de l'honnêteté dans mes actions et de l'intégrité dans ma pensée. Et je n'accepte pas, M. le Président... Le sentiment d'injustice que je ressens aujourd'hui est directement proportionnel à la fausseté des informations qui sont véhiculées. Et malheureusement je suis obligé également de parler de ceux qui les...

Le Président: En question principale, Mme la leader adjointe de l'opposition officielle et députée de Lotbinière.

**Achat par la Société des alcools
de vêtements fabriqués en Asie****Mme Sylvie Roy**

Mme Roy: Merci, M. le Président. La semaine dernière, je recevais un courriel de M. Dino Pilote, qui est ici, dans les estrades. Il est extrêmement fâché de savoir qu'il avait... Il avait soumissionné sur le contrat de la SAQ et il était extrêmement fâché de savoir que les 75 000 gilets sont faits en Chine. Je connaissais cette entreprise parce que j'avais rencontré son père, M. Florian Pilote, qui est aussi ici, dans les estrades, en juin 2005. On avait alors rencontré le ministre du Développement économique de l'époque, le député de Kamouraska, pour leur dire comment ça allait mal dans l'industrie de la confection de vêtements. Il y avait également un représentant du fédéral avec nous. Depuis ce temps, l'entreprise a survécu parce qu'elle fait des gilets pour Postes Canada, des uniformes pour les marins canadiens. Elle travaille également pour les croupiers des casinos d'Ontario.

Le Président: Votre question.

Mme Roy: Pourquoi, s'ils sont si bons pour travailler pour le gouvernement du Canada, ils ne peuvent pas avoir des contrats du gouvernement du Québec?

Le Président: M. le ministre du Développement économique.

M. Raymond Bachand

M. Bachand: M. le Président, dans les processus d'achat des sociétés d'État, il y a quelque chose qui s'appelle des appels d'offres, chose qui a été établie depuis longtemps pour s'assurer justement de l'honnêteté d'un processus et dans laquelle il y a des critères. Et, dans ce contrat de la Société des alcools du Québec, il y a eu un contrat pour un ensemble de vêtements. Il y a des entreprises...

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît! Je vous demande votre collaboration. S'il vous plaît! M. le ministre, la parole est à vous.

M. Bachand: Merci, M. le Président. C'est toujours triste, parce que, comme nationaliste économique, j'aime ça quand c'est les entreprises du Québec qui gagnent les contrats d'appel d'offres, mais j'aime ça aussi quand ils les gagnent en Ontario, puis en Alberta, puis aux États-Unis. Ça s'appelle un peu la concurrence. Et, dans ce processus-là, malheureusement l'entreprise dont parle notre collègue n'a pas gagné. Il y a d'autres entreprises aussi qui se plaignent, qui n'ont même pas soumissionné; ils étaient sous-traitants d'entreprises qui ont gagné. À un moment donné, un processus d'appel d'offres, il est fait.

Dans la politique d'achat du gouvernement du Québec, M. le Président, il y a des contenus canadiens et il y a des contenus québécois, comme mon collègue le disait, qui créent de l'emploi un peu partout dans le vêtement et la mode, qui est un secteur qui est en difficulté. On a une stratégie spécifique dans laquelle on investit à peu près 60 millions de dollars — vous pardonneriez le chiffre, j'y vais de mémoire — pour aider nos designers et pour aider à conquérir des marchés étrangers, M. le Président.

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

Mme Sylvie Roy

Mme Roy: M. le Président, cette entreprise a enlevé son drapeau du Québec devant son bureau, gardé le drapeau du Canada parce qu'eux autres sont capables de faire en sorte que les entreprises d'ici aient les contrats d'ici.

Quand aura-t-il la fierté de travailler pour le gouvernement du Québec? Ce n'est pas des mots qu'ils veulent, ce sont des contrats. Et quand je pourrai lui donner à nouveau un drapeau du Québec pour remettre devant son entreprise, avec des vrais, des vrais contrats, des vrais vêtements faits et non des mots, des politiques, des rapports?

Le Président: M. le ministre du Développement économique.

M. Raymond Bachand

M. Bachand: Ce qui est délicat dans la question de ma collègue... c'est parce qu'il y a deux aspects à sa question, M. le Président. Il y a le premier aspect, pour lequel j'ai beaucoup de sympathie pour l'entreprise qui est ici et qui a perdu un contrat, et je suis très heureux qu'elle réussisse dans d'autres domaines. Et, comme ministre du Développement économique, si elle n'est pas en contact, l'entreprise, avec nos gens, ça va me faire grand plaisir de s'asseoir pour voir comment elle peut, dans ses investissements, comment on peut l'appuyer à investir, à devenir plus productive et à gagner encore plus de contrats. Tant mieux si elle en gagne.

L'aspect inquiétant de sa question, M. le Président, le deuxième volet de sa question, c'est ce dirigisme, comme dans le temps de Duplessis, pour essayer d'attribuer des contrats à une entreprise très spécifique, à mettre de côté

le processus d'appel d'offres, à ne pas se préoccuper des fonds publics au fond, et ça, M. le Président...

Le Président: En question principale, M. le député de Montmagny-L'Islet.

Développement de l'économie régionale par l'achat de produits locaux

M. Claude Roy

M. Roy: Merci, M. le Président. Nous avons, dans le comté de Montmagny-L'Islet, une compagnie du nom de Promo Plastik qui se spécialise dans l'impression des objets promotionnels. Ils ont été créateurs et promoteurs de l'effigie du Bonhomme Carnaval depuis le tout début et ils fabriquent... ils ont participé à la modernisation et la confection du macaron du Festival d'été de Québec, et ils continuent de le faire. Ils obtiennent des contrats importants de loterie de la compagnie de loterie en Ontario. Ils travaillent également pour Bombardier récréatifs puis le Mouvement Desjardins.

Une voix: ...

Le Président: S'il vous plaît! Mme la ministre de la Culture, je vous demande votre collaboration.

Des voix: ...

Le Président: De l'Environnement, je m'excuse.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président: S'il vous plaît! Mme la ministre de l'Environnement. M. le...

Des voix: ...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît! C'est parce que j'étais deux ans en retard, là. C'est ça que...

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président: Alors, M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Roy: M. le Président. C'est parce qu'il y a tellement de monde qui veulent lui souffler les réponses, on voit tout le monde se lever. Je pense qu'il est capable de répondre tout seul. Vous n'avez pas besoin de le faire.

Le Président: Votre question. À votre question.

M. Roy: Loto-Québec...

Des voix: ...

M. Roy: Loto-Québec n'a pas retenu bien sûr les services et on a préféré aller en Chine.

Donc, ma question au ministre est simple, hein: Est-ce qu'il entend revoir sa politique d'achat pour favoriser l'économie régionale et ainsi faire des achats locaux?

Le Président: M. le ministre du Développement économique.

M. Raymond Bachand

M. Bachand: Bien, M. le Président, je remercie le député de sa question, parce qu'on est tous préoccupés par le développement économique de nos entreprises, c'est sûr, et, entre autres, qu'elles puissent profiter aussi des pouvoirs d'achat du gouvernement du Québec, de ses sociétés de transport. Voilà pourquoi — et c'est dans sa région — dans le contrat d'appel d'offres du métro de Montréal, on a exigé, c'est une première, 60 % de contenu canadien, où n'importe qui au Canada peut gagner, mais on sait qu'il y a une très grande entreprise, évidemment, dans la région, qui devrait y avoir...

Je comprends aussi qu'il y a des représentants d'autres entreprises dans les tribunes et qu'ils sont préoccupés de cette question-là. Voilà pourquoi, dans notre stratégie manufacturière, il y avait effectivement un chapitre par lequel on va se pencher davantage sur les politiques d'achat du gouvernement du Québec. Mais, déjà, dans les contrats d'éoliennes d'Hydro-Québec, il va avoir 60 %, 5 milliards de retombées économiques, dans la politique du bois, M. le Président, il va y avoir des achats qui vont être faits au Québec. Mon collègue de l'Agriculture, avec *Le Québec dans son assiette!*, ça va favoriser directement les producteurs et les transformateurs agroalimentaires du Québec. M. le Président, dans chacun des domaines... mais il faut faire ça dans le cadre de processus d'appel d'offres, et je suis sûr que le député ne voudrait pas qu'on mette de côté les appels d'offres; il faut faire ça dans le cadre aussi de nos normes commerciales canadiennes et internationales.

Le Président: En question complémentaire, M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Claude Roy

M. Roy: Merci bien. Je suis persuadé qu'il connaît très, très bien ma région, et que le grand projet, vous savez que c'est dans celui-là de mon confrère, de votre confrère, et non pas dans le mien. En tout cas, ils ne se rendent pas là.

Nous avons... nous avons dans les gradins... Ils ne se rendent pas là! Nous avons dans les gradins les gens de chez Promo Plastik, qui sont là ce matin. C'est dans nos...

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît, un instant. S'il vous plaît! S'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Je vous demande votre collaboration. M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Roy: Merci. Je répète que nous avons dans les gradins ce matin les gens de chez Promo Plastik, puis il ne faut pas oublier que ces gens-là forment une société coopérative, et, chez eux, un vote, c'est un employé.

Comment vous allez pouvoir dire à ces... Comment les employés...

Des voix: ...

Une voix: ...

Le Président: S'il vous plaît. S'il vous plaît. S'il vous plaît! S'il vous plaît! M. le ministre du Développement économique.

M. Raymond Bachand

M. Bachand: Malheureusement, je n'ai pas vraiment compris la question, qu'il n'a pas eu le temps de formuler, mais je pense que...

Une voix: ...

M. Bachand: Je pense que notre collègue...

Des voix: ...

M. Bachand: Non, je ne fais pas d'humour. Je pense que notre collègue veut parler effectivement du sujet d'achat par nos sociétés d'État, et, comme ça, le leader ne pourra pas se lever pour interrompre encore une fois.

Alors, M. le Président, on est très actifs dans ce domaine-là, avec les exemples que je vais redonner: sur le bois, sur l'agroalimentaire, dans les politiques d'Hydro-Québec, dans les politiques de la société du ministère des Transports, au niveau de la STM. Mais on continue aussi, dans ce qu'on a fait sur la mode et le vêtement, à mettre en vedette nos créateurs québécois. Il faut aussi sensibiliser davantage, et là-dessus je le rejoins...

● (10 h 40) ●

Le Président: En terminant.

M. Bachand: ...je le rejoins, sensibiliser davantage l'ensemble des administrations de nos sociétés d'État et...

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

Exclusion des pensions alimentaires pour enfants du calcul des revenus

Mme Lisette Lapointe

Mme Lapointe (Crémazie): M. le Président, j'ai déposé le projet de loi n° 394 qui vise à exclure les pensions alimentaires pour enfants du calcul des revenus dans quatre lois à caractère social. Le leader parlementaire a affirmé qu'aucun projet de loi déposé par les oppositions n'était, je le cite, valable, valable. Pourtant, à Revenu Québec, les pensions alimentaires ne sont plus considérées comme un revenu depuis 10 ans, d'ailleurs grâce au Parti québécois. Une coalition composée de centaines d'organismes réclame l'adoption de ce projet de loi, et une manifestation aura lieu demain sous l'égide de la Fédération des femmes du Québec. Cette Assemblée s'apprête à consacrer le droit à l'égalité des hommes et des femmes.

Le Président: Votre question.

Mme Lapointe (Crémazie): Par ce projet, des milliers de femmes et d'enfants vous demandent de

rétablir la justice. Quand allez-vous appeler ce projet de loi?

Le Président: M. le ministre de l'Emploi et de la Solidarité sociale.

M. Sam Hamad

M. Hamad: Merci, M. le Président. Tout d'abord, on parle pensions alimentaires et on veut parler de vérité. Lorsque le Parti québécois était au pouvoir, dans le temps de M. Boisclair qui était ministre, il n'a jamais accepté d'augmenter, pour l'exemption de pensions alimentaires, de cinq ans à 18 ans; nous l'avons fait, M. le Président, et on est le seul au Canada de faire ça, premièrement. Deuxièmement, M. le Président, les revenus, parce que la députée ne tient pas compte de ce que nous faisons pour les familles du Québec...

Le Président: Question de règlement, M. le leader du deuxième groupe d'opposition.

M. Gendron: Oui. La question était très simple. Il y a un projet de loi, en vertu de l'article 79, il faut que la réponse se rapporte à la question posée. Ce n'est pas parce qu'il y avait le mot «pensions alimentaires»... La question porte: Quand le projet de loi? C'est ça que le monde veut avoir, le projet de loi, parce que, lui, il a un contenu. Ce n'est pas du placotage, ce n'est pas un discours, alors quand...

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît, à l'ordre! Alors, M. le ministre, si vous voulez poursuivre, veuillez poursuivre en tenant compte de la question.

M. Hamad: M. le Président, je parlais de son projet de loi, il parle de placotage... ou conversation nationale. Alors là, je reviens là-dessus. Donc, sur cet aspect-là, M. le Président, les pensions alimentaires, il faut se rappeler que notre gouvernement a donné des soutiens aux enfants. Donc, particulièrement les familles qui sont à l'aide sociale sont touchées par cette question-là, reçoivent par notre gouvernement, M. le Président, 200 millions de dollars, à toutes les familles qui sont à l'aide sociale. C'est 56 000 familles. En application de ce projet de loi là, on va créer une injustice envers... 80 % des familles monoparentales à l'aide sociale ne reçoivent pas la prestation pour la pension alimentaire. Donc, c'est une égalité qu'on fait...

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

Mme Lisette Lapointe

Mme Lapointe (Crémazie): Pardon, ma question ne s'adressait pas au ministre de l'Emploi et de la Solidarité sociale, la question des pensions alimentaires pour enfants touche quatre ministres, quatre ministères. Alors, moi, j'aimerais bien savoir: Il y a deux femmes qui sont touchées par ça, la ministre de l'Éducation puis la vice-première ministre, est-ce qu'une d'entre elles

peut nous dire aujourd'hui que cette Assemblée... Alors, madame, ma question s'adresse à la vice-première ministre: Est-ce qu'elle peut nous démontrer que le «non-valable» de son leader...

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît. À l'ordre, s'il vous plaît! M. le ministre de l'Emploi et de la Solidarité sociale.

M. Sam Hamad

M. Hamad: M. le Président, cette question-là, il faut la mettre dans le contexte...

Des voix: ...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît!

Des voix: ...

Le Président: Un instant. S'il vous plaît. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Hamad: Il faut la mettre dans le contexte, si on parle des pensions alimentaires pour les familles du Québec. Il faut se rappeler... Et, encore une fois, c'est que la députée, elle a omis de dire, quand elle a rencontré ces familles-là, que le gouvernement du Québec, depuis 2004, verse à toutes les familles du Québec 1,4 milliard de dollars. C'est 800 000 familles au Québec, c'est plusieurs... c'est 1 million et quelques d'enfants au Québec.

Dans ce contexte-là, M. le Président, les revenus disponibles des familles à l'aide sociale, monoparentales, ont accru, depuis notre mise en place de notre politique pour la lutte contre la pauvreté, ont accru de 23 %, les revenus disponibles, pour toutes les familles du Québec.

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

Mise en valeur de produits locaux par la Société des alcools

M. Christian Lévesque

M. Lévesque: Merci beaucoup. En plus des dossiers sur l'éolien avec Hydro-Québec, les grattoirs pour Loto-Québec, les vêtements pour la SAQ puis, en plus, plusieurs autres dossiers qu'on n'a pas encore parlé, on s'aperçoit qu'il n'y a pas de politique, pas de vision pour l'achat local dans nos sociétés d'État.

De plus, à la base, on devrait s'attendre d'une société d'État qu'elle montre l'exemple. Justement, la SAQ a souvent la chance de faire la promotion d'un produit. Je donne un exemple d'en fin de semaine, aujourd'hui seulement, une bouteille gratuite par tranche d'achats de 50 \$. Quel produit choisit-on de mettre de l'avant? Un vin italien. Est-ce qu'on ne rate pas des occasions de se mettre en valeur? Est-ce qu'on ne met pas...

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît, un instant. Un instant, s'il vous plaît.

Une voix: ...

Le Président: S'il vous plaît, M. le ministre, vous n'avez pas la parole.

Des voix: ...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît!

Des voix: ...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît!

Des voix: ...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Je vous demande votre collaboration. M. le député de Lévis, la parole est à vous.

M. Lévesque: Pourquoi on ne met pas en valeur le travail de nos Québécois? Pourquoi on n'a pas choisi un produit québécois, un vin, un cidre qui sont produits ici, ainsi promouvoir la qualité de nos produits? Promouvoir des vins italiens, est-ce que ça semble cohérent avec un principe d'achat local?

Le Président: M. le ministre du Développement économique.

M. Raymond Bachand

M. Bachand: M. le Président, il y a deux éléments dans la question du député: l'achat local et la propriété, aussi, des entreprises.

Je suis un peu déçu qu'à sa première question mon nouveau critique — parce que, quand on parle de propriété des entreprises et des investissements, et toutes leurs questions portent sur le même sujet aujourd'hui — n'ait pas salué que ce soit une entreprise étrangère, norvégienne, grâce à l'intervention personnelle que j'ai eue auprès d'Investissement Québec, qui fait que Davie, dans son comté, est maintenant réouvert, et avec 600 à 800 emplois. Ce n'est pas une entreprise québécoise. C'est-à-dire un péché, ça, M. le Président?

Ce simplisme et ce nationalisme ethnocentriste... Il parle de vins italiens, M. le Président. Il y a une limite aussi. La Société des alcools, d'ailleurs, avec les producteurs de vin québécois, fait des efforts de plus en plus importants. La Société des alcools, maintenant elle donne un rabais additionnel aux agences pour que le vin québécois — parce qu'on parle de vin québécois, c'est ça, sa question — soit en épicerie. Il y a une sélection de produits additionnelle qui a été faite, il y a des comptoirs... des sections spécialisées dans les épiceries...

Le Président: En terminant.

M. Bachand: ... pour le vin québécois. Dans le marketing global de la Société des alcools...

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

M. Christian Lévesque

M. Lévesque: Hier, à l'unanimité, le député de Mirabel a présenté une motion. Tout le monde l'a adoptée:

«Que l'Assemblée nationale reconnaisse l'expertise développée au cours de la dernière décennie par les producteurs membres de l'Association des vignerons du Québec, celle des Cidriculteurs artisans du Québec, et [...] autres producteurs artisanaux.»

Quand est-ce qu'au gouvernement les bottines vont suivre les babines?

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît! M. le ministre du Développement économique.

M. Raymond Bachand

M. Bachand: Je suis content que nos sociétés d'État réfléchissent avec leur tête et non pas leurs pieds, M. le Président, parce que, dans la société... Par exemple, dans le cidre, on s'est assis avec les cidriculteurs. Moi, comme ministre, je me suis assis avec eux. Le cidre de glace, il y a maintenant une nouvelle norme de qualité qui va permettre de définir ce que c'est, qui permette à nos producteurs de cidre québécois justement d'exporter à travers le Canada et dans le monde avec une norme de qualité. C'était éparpillé.

Par exemple, la Société des alcools appuie... Et c'est des montants importants: 100 000 \$ pour l'Association de vignerons du Québec, pour le salon des vins. Pour l'Association des cidriculteurs, c'était 100 000 \$. La SAQ Signature au Château Frontenac, M. le Président, elle devient une succursale terroir, pour une vitrine exceptionnelle pour les produits...

● (10 h 50) ●

Le Président: En question principale, Mme la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue.

**Mise aux normes de l'aréna
Dave-Keon, à Rouyn-Noranda**

Mme Johanne Morasse

Mme Morasse: M. le Président, l'aréna Dave-Keon, de Rouyn-Noranda, est menacé de fermeture, et le club de hockey les Huskies, de la ligue junior majeur du Québec, risque de perdre sa franchise si l'aréna ne répond pas aux normes du bâtiment. Pourtant, la ministre des Affaires municipales affirme que l'attente de fonds du programme Chantiers Canada ne crée pas de problème. Combien de temps encore la ministre va-t-elle maintenir ce dossier en dormance tout en invitant la population à la patience? La patience a des limites, M. le Président. Ce syndrome libéral de dormir sur ses dossiers risque de coûter très cher à nos communautés.

M. le Président, est-ce que la ministre peut nous donner l'heure juste sur le dossier de l'aréna Dave-Keon et nous indiquer clairement la date du début des travaux afin d'éviter la fermeture?

Le Président: M. le leader du gouvernement.

M. Jean-Marc Fournier

M. Fournier: M. le Président, c'est un dossier qu'on connaît bien du côté gouvernemental. Notre ancien collègue Daniel Bernard nous en parlait régulièrement. D'ailleurs, avec le whip, j'ai déjà eu l'occasion de discuter avec les autorités de la ligue junior — parce qu'il y a le cas de cet aréna-là, mais il y en a d'autres aussi au Québec — pour assurer justement qu'il y ait des amphithéâtres qui puissent accueillir ces... Et là j'entends plein d'autres noms, M. le Président, alors il faut investir à plusieurs endroits.

D'ailleurs, peut-être qu'on peut souligner, de la part de notre collègue, le mérite de nos programmes d'infrastructures, soit pour les infrastructures sportives ou les infrastructures municipales, qui permettent de nous doter d'équipements pour la population.

Cela étant dit, à l'égard de cet amphithéâtre-là, il y a déjà eu, avec les municipalités, avec les gens d'affaires là-bas et bien sûr aussi avec le gouvernement fédéral, qui doit faire sa part, il y a des échanges qui sont menés. J'espère du fond du coeur, M. le Président, du fond du coeur que, dans le cas de l'aréna Dave-Keon comme dans d'autres, nous puissions travailler tous ensemble pour nous donner des bons équipements, pas juste pour l'élite, mais aussi pour l'ensemble de la population qui peut participer, et ainsi avoir une meilleure qualité de vie, M. le Président.

Le Président: En question complémentaire, Mme la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue.

Mme Johanne Morasse

Mme Morasse: Voilà, M. le Président, un bel exemple de comment on peut endormir le monde avec des propos qui ne tiennent pas la route. Ça fait des années que le gouvernement en place nous dit qu'il n'y a pas de problème, il n'y a pas de problème, on va l'avoir, l'aréna Dave-Keon. Il y a même le ministre des Affaires intergouvernementales qui nous a dit qu'il n'y a aucun dossier qui n'avait pas vu le jour ou qui a été retardé faute de fonds qui étaient venus de Chantiers Canada.

Le Président: Votre question.

Mme Morasse: Alors, c'est totalement faux. On risque de perdre notre aréna et ainsi que notre club faute de...

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît! M. le leader du gouvernement.

M. Jean-Marc Fournier

M. Fournier: Je voudrais, d'entrée de jeu, saluer l'enthousiasme de la députée pour ce projet. Je crois qu'il est bien fondé. C'est...

Des voix: ...

M. Fournier: Oui, vous devriez l'applaudir, au sein du Parti québécois, votre collègue, qu'il puisse... Vous

devriez l'applaudir. Parce que vous savez que l'aréna Dave-Keon, M. le Président, comme d'autres arénas, demande des investissements. Et, si j'avais à poser la question à tous ces membres de cette Assemblée: Quelle est donc la formation politique qui a à coeur les infrastructures municipales, mais entre autres sportives, pour que les gens puissent en bénéficier, puissent bouger, puissent être inspirés par notre élite?, bien, M. le Président, c'est la formation qui forme le gouvernement. Votre enthousiasme est au bon endroit, nous sommes là pour répondre aux besoins.

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

Vente de produits locaux par la Société des alcools

M. Sébastien Proulx

M. Proulx: Oui, M. le Président. C'est assez surprenant d'écouter ce qu'a dit le ministre du Développement économique dans la relation entre les producteurs de produits alcoolisés québécois et la SAQ. Cette relation-là, elle est conflictuelle, parce que les producteurs, ils sont boudés par la Société des alcools. La réalité: sur à peu près 175 millions de produits, vins et spiritueux achetés chaque année, c'est moins de 0,5% qu'on est capables de trouver, sur nos tablettes, de produits québécois.

Alors, qu'est-ce qu'il attend, là? Qu'il ne nous parle pas d'appel d'offres. Ce n'est pas une question d'appel d'offres, c'est une question de leadership puis de politique. À quand les Québécois auront des produits québécois, des vins et spiritueux, sur les tablettes de la SAQ?

Le Président: M. le ministre du Développement économique.

M. Raymond Bachand

M. Bachand: M. le Président, je pense que je vais inviter le leader de l'ADQ à venir faire une visite de succursales avec moi, à venir ici, à côté du Château Frontenac, la succursale la plus prestigieuse de...

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît! Un instant. S'il vous plaît!

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît!

Des voix: ...

Le Président: La question a été posée dans l'ordre, je vous demande la même collaboration pour la réponse. C'est un droit de parole qui appartient à tout le monde.

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît! M. le ministre.

M. Bachand: M. le Président, mes collègues sont inquiets. Je n'ai pas invité à boire de nombreuses bouteilles mais à visiter les succursales avec moi. Mais, quand on parle d'actions — parce que je n'avais pas terminé tout à l'heure — au niveau, entre autres, de... une des succursales les plus prestigieuses qui existent, celle à côté du Château Frontenac, qui va être convertie pour les...

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît! À l'ordre! Un instant.

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît!

Des voix: ...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît! M. le ministre.

M. Bachand: Une action concrète, M. le Président: la SAQ qui donne un rabais additionnel de 5 % aux 400 agences de la SAQ pour encourager la vente de produits du terroir, un rabais additionnel; une autre: une sélection, M. le Président, de produits spécifiques du Québec, 16 dans les succursales Sélection, huit dans les succursales Classique, des présentoirs séparés pour les produits du Québec, M. le Président. Il y a une foule d'actions qui sont entreprises, et qui doivent être dosées par la limite, aussi, de nos ententes internationales, là aussi, là aussi, M. le Président. Parce que l'Europe, qui est très jalouse des marchés, dans le monde, pour ses vins, ce qu'on fait, on le fait à la limite de la promotion des produits du Québec qu'on peut faire, M. le Président.

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

M. Sébastien Proulx

M. Proulx: M. le Président, ce qu'on constate aujourd'hui, là, vous en avez eu plusieurs occasions, c'est que la politique manufacturière du ministre, elle ne fonctionne pas. Il tourne le dos aux producteurs, ils font faire leurs chandails à l'étranger, ils donnent des contrats aux Chinois. La réalité jusqu'à aujourd'hui, là, c'est que c'est le discours d'un ministre du développement économique chinois qu'on a. À la vitesse qu'il est parti, là...

Des voix: ...

Le Président: À votre question, rapidement.

M. Proulx: Oui, M. le Président. À la vitesse où il est parti, tout ce qu'il va ramener...

Le Président: M. le ministre du Développement économique.

M. Raymond Bachand

M. Bachand: Quel simplisme, monsieur... Je sais que mon temps s'écoule, mais probablement...

Des voix: ...

Le Président: S'il vous plaît, à l'ordre! À l'ordre, s'il vous plaît! M. le ministre.

M. Bachand: Merci, M. le Président. Quel... quel simplisme, M. le Président, devant... et cette attaque personnelle aussi au ministre du Développement économique, qui est probablement le plus passionné de développement économique de... Moi, ce qui me passionne, M. le Président, c'est développer nos entreprises d'ici pour qu'ils gagnent au Québec, oui, mais pour qu'ils gagnent aussi en Ontario, pour qu'ils gagnent au Canada, pour qu'ils gagnent aux États-Unis. Puis, quand on regarde nos grandes entreprises et ce qu'on fait dans la stratégie manufacturière, ce qu'on fait dans l'ensemble de nos stratégies, en aéronautique, dans la mode et le vêtement, ce qu'on fait dans le pharmaceutique, ce qu'on fait dans l'ensemble des secteurs, eux, c'est dans...

Le Président: En terminant.

M. Bachand: M. le Président, l'investissement...

Le Président: Alors, ceci met fin à la période de questions et réponses orales.
Il n'y a pas de votes reportés.

Motions sans préavis

Nous en sommes aux motions sans préavis.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, aux motions sans préavis, M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: Merci, madame...

Des voix: ...

Offrir des condoléances à la famille et aux proches de M. Thomas McEntee, pasteur de l'église St. Edmund's de Beaconsfield

M. Kelley: Mme la Présidente, c'est avec tristesse que je demande de présenter la motion sans préavis suivante:

«Que l'Assemblée nationale exprime ses condoléances à la famille et aux proches de [Mgr] Thomas McEntee, "Father Mac", pasteur de l'église St. Edmund's de Beaconsfield pendant 26 ans, fondateur de Club d'emploi cadres disponibles, historien du quartier Griffintown à Montréal et leader spirituel de la communauté irlandaise de Montréal.

«That the National Assembly express its condolences to the family and friends of Father Thomas McEntee, pastor of St. Edmund's parish in Beaconsfield for over 26 years, founder of Executives Available, historian of Griffintown, and spiritual leader of the Irish community of Montréal.»

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Y a-t-il consentement pour débattre de cette motion?

M. Fournier: Consentement pour que ce soit adopté sans débat, Mme la Présidente.

Mise aux voix

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

Des voix: Adopté.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Adopté. M. le ministre de la Santé et des Services sociaux.

Souligner la Journée du résident

M. Couillard: Mme la Présidente, conjointement avec mes collègues les députés de La Peltrie et de Marie-Victorin, la motion suivante est présentée:

«Que l'Assemblée nationale souligne aujourd'hui la Journée du résident, afin de souligner la contribution des médecins résidents au sein du système de santé québécois.»
● (11 heures) ●

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Y a-t-il consentement pour débattre de cette motion?

M. Fournier: Adopté, sans débat.

Mise aux voix

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

Des voix: Adopté.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Adopté. M. le député de Borduas. Non?

Une voix: ...

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): O.K. Alors, M. le député... M. le ministre de la Santé et des Services sociaux.

Souligner la Journée mondiale sans tabac

M. Couillard: Alors, encore une fois de façon conjointe avec mes collègues de La Peltrie et de Marie-Victorin, la motion suivante:

«Que l'Assemblée nationale souligne la Journée mondiale sans tabac qui se tient le 31 mai 2008.»

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Est-ce qu'il y a consentement pour déroger à l'article 84 du règlement selon lequel chaque député ne peut présenter qu'une seule motion au cours d'une même séance?

Des voix: Consentement.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): J'ai le consentement. Y a-t-il consentement pour débattre de cette motion?

M. Fournier: Oui, il y a un consentement pour un débat, un représentant de chaque formation, pour une durée maximale de trois minutes chacun, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, je comprends qu'il y a consentement pour qu'il y ait un intervenant de chacun des groupes parlementaires et pour que la durée des interventions soit limitée à un maximum de trois minutes chacune. Je suis prête à reconnaître le prochain intervenant.

Des voix: ...

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Dans l'ordre, s'il vous plaît. Un instant, M. le ministre. J'invite les députés qui doivent vaquer à d'autres occupations de le faire dans l'ordre, s'il vous plaît. Merci. M. le ministre de la Santé et des Services sociaux.

M. Philippe Couillard

M. Couillard: Merci, Mme la Présidente. Avec mes collègues et l'ensemble de l'Assemblée nationale, il est important de souligner, aujourd'hui, la Journée mondiale sans tabac, compte tenu du fait que le Québec, nous le savons, est engagé, depuis plusieurs années, de façon unanime, ici, à l'Assemblée nationale, d'ailleurs, est engagé, depuis plusieurs années, dans la lutte contre le tabagisme.

Alors, on connaît d'abord la base des faits sur lesquels nous nous appuyons pour démontrer l'importance de cette lutte. Si j'avais à citer un élément, c'est le suivant que je mentionnerais, Mme la Présidente: le Québec est malheureusement, au Canada, la province canadienne où le taux de mortalité par cancer est le plus élevé, et 90 % de cet écart se trouve dans le cancer du poumon, qui est bien sûr lié étroitement au tabagisme, dont malheureusement nous avons eu pendant longtemps un des taux les plus élevés au Canada.

C'est mon prédécesseur Jean Rochon qui avait, en 1998, introduit la première Loi sur le tabac, adoptée à l'unanimité à l'Assemblée nationale, qui nous avait déjà fait faire un progrès important. D'ailleurs, à l'époque, c'est important et intéressant de se souvenir qu'à l'époque où Jean Rochon introduisait cette loi on menaçait l'économie de toutes sortes de conséquences désastreuses. Je me souviens que les pharmacies allaient fermer, l'économie allait s'écrouler, et rien de tout cela ne s'est produit, au contraire, et à l'opposé on a eu une baisse, une première baisse importante du tabagisme au Québec.

Deuxième épisode, sous notre gouvernement mais encore de façon unanime avec tous les collègues de l'Assemblée nationale, nouvelle Loi sur le tabac qui nous a permis d'ajouter aux endroits de protection du public contre la fumée secondaire les restaurants, les bars. Encore une fois, toutes sortes de prédictions apocalyptiques dont aucune ne s'est réalisée. Le consensus social est très élevé, et cette mesure est en place.

Nous assistons, ces jours-ci, à la mise en place des dernières mesures prévues dans la Loi sur le tabac, qui sont l'interdiction de l'étalage et également des fumeurs en milieu de travail, comme ça se fait d'ailleurs en Ontario au même moment et ailleurs en Amérique du Nord. Je voudrais juste dire un mot sur les étalages parce que c'est une mesure qui apparaît importante et difficile à la fois pour certains, notamment pour les dépanneurs, les propriétaires de dépanneur, qui à juste titre ont des inquiétudes. On verra, et l'expérience de la Saskatchewan l'a montré, qu'il n'y aura pas d'incidence sur leurs revenus

puisque d'autres commerçants utiliseront les mêmes espaces pour faire de la promotion. Et le fait même que les fabricants de tabac étaient prêts à consacrer des sommes importantes à ces étalages prouve qu'il s'agit d'une technique de promotion efficace particulièrement en ce qui a trait à notre jeunesse.

On m'a demandé, il y a quelques instants: Qu'en est-il de cette question du tabac dans les autos quand il y a présence d'enfants dans l'automobile? À cela j'ai répondu d'une part qu'il y avait une révision prévue de la Loi sur le tabac en 2010 et que c'est à ce moment que l'Assemblée nationale aurait l'occasion de se pencher sur la question. Mais, au-delà de ça, il y a une limite à l'action législative et réglementaire du gouvernement et, à un moment donné, il faut faire appel au gros bon sens de nos concitoyens. Au Québec, je pense qu'on a une tradition de gros bon sens et d'esprit paysan qui nous sert bien. Tout le monde s'entend pour dire que fumer dans une automobile quand il y a des enfants dans l'auto, ce n'est vraiment pas une bonne idée, vraiment pas une bonne idée. Alors, voyons voir maintenant ce qui va arriver dans notre société. En 2010, on aura l'occasion d'en parler.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Je vous remercie, M. le ministre de la Santé et des Services sociaux. Je cède maintenant la parole à M. le député de La Peltre, porte-parole de l'opposition officielle en matière de santé et services sociaux. M. le député.

M. Éric Caire

M. Caire: Merci, Mme la Présidente. Alors, à mon tour, il me fait plaisir de joindre ma voix à cette motion avec le ministre de la Santé et des Services sociaux et mon collègue de Marie-Victorin pour rappeler que la lutte au tabagisme, c'est une affaire de société. Le tabac est un poison, le tabac est la cause, le ministre de la Santé l'a bien dit, de maladies, le cancer du poumon notamment, et donc il faut lutter contre le tabagisme avec toute la vigueur et toute l'énergie dont on est capables.

Le ministre de la Santé a parlé des progrès que nous avons faits en matière de lutte contre le tabagisme, avec les résultats qui ont été obtenus, c'est-à-dire une diminution du tabagisme, et ça, ce sont des résultats positifs et encourageants. Mais le ministre de la Santé a aussi parlé de l'étalage où, bon, on exhibe les produits du tabac. La loi fait en sorte qu'on va devoir changer ça, mais je me dois de l'interpeller aujourd'hui parce que les cigarettiers utilisent d'autres méthodes maintenant et ils font preuve de beaucoup d'imagination, notamment sur les cigarillos. Mme la Présidente, moi, j'ai vu l'emballage de ces cigarillos, qui ressemblait à des troussees de maquillage, qui ressemblait à des troussees de crayons à colorier. On attaque directement les jeunes, on attaque directement, on sollicite directement les jeunes parce qu'on sait que, si on prend cette habitude-là jeune, ça va être difficile de s'en départir. Et les cigarettiers connaissent bien le tabac, si j'ose m'exprimer ainsi, et c'est pour cette raison-là qu'ils font ce genre de publicité là, et ça aussi, il va falloir se pencher sur cette question-là, parce que c'est les jeunes qui sont attaqués par ça.

Autre secteur, Mme la Présidente, où il va devoir y avoir des efforts supplémentaires qui sont faits, bien entendu, c'est la contrebande de cigarettes, parce qu'encore

là la démonstration est faite que les produits du tabac de la contrebande visent les jeunes parce que le prix est évidemment plus abordable, parce qu'on va directement dans les cours d'école. Et, comme je l'ai déjà mentionné, il n'y a personne, il n'y a pas un contrebandier qui va carter un jeune avant de lui vendre des cigarettes. On s'attaque à notre jeunesse et on crée un problème de santé publique. Donc, ce qu'on règle d'un côté, bien on laisse aller de l'autre côté.

C'est un peu comme si, sur la frontière, vous aviez un poste frontalier très étanche, très efficace, mais, tout le reste de la frontière, vous ne faites rien. Alors, c'est clair, Mme la Présidente, qu'on va contourner, qu'on va utiliser d'autres moyens. C'est exactement ce qu'on fait au niveau du tabac, et je pense que le ministre de la Santé doit sensibiliser ses collègues. La lutte à la contrebande est un impératif pour le gouvernement parce que, ce qu'on fait aux vendeurs de cigarettes qui le font de façon légale, on ouvre la porte à ceux qui le font de façon illégale, et l'augmentation de la contrebande est une preuve claire, une preuve nette et précise que les mesures mises en place ne sont pas efficaces, parce que, quand une maladie progresse, Mme la Présidente, c'est parce qu'on ne la traite pas bien.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci, M. le député de La Peltre. Je cède maintenant la parole à M. le député de Marie-Victorin, porte-parole du deuxième groupe d'opposition en matière de santé. M. le député.

M. Bernard Drainville

M. Drainville: Merci, Mme la Présidente. Heureux comme d'habitude de joindre ma voix à celle de mes deux collègues qui ont rappelé à juste titre à quel point le tabac nuit à la santé et qu'il est la principale cause du cancer du poumon, le ministre de la Santé nous l'a répété. Le député de La Peltre a parlé également du fait que ça nuit beaucoup à la santé de nos jeunes et qu'on doit continuer à travailler pour que nos jeunes ne commencent pas à fumer.

Je rappelle, Mme la Présidente, que, selon l'Organisation mondiale de la santé, le tabac, c'est la deuxième plus grande cause de mortalité dans le monde, et, à toutes les fois que je vois des reportages sur la Russie, par exemple, l'Europe de l'Est ou encore l'Asie, je vois toujours — la Chine en particulier — des gens qui fument autour. Évidemment, on est privilégiés, je dirais, de vivre dans une société qui a commencé à prendre conscience, il y a quelques années de ça, des effets néfastes de la société.... des effets néfastes, dis-je bien, du tabac au sein de la société et qui a entamé une marche pour diminuer, une longue marche pour diminuer l'usage du tabac.

Évidemment, la loi qui entre en vigueur demain, au Québec, c'est un autre pas dans la bonne direction. Le ministre de la Santé a souligné à juste titre les contributions, entre autres, du Dr Jean Rochon. Alors, à partir de demain, Mme la Présidente, les produits du tabac seront hors portée de vue des clients, des jeunes en particulier, dans les dépanneurs, les épiceries. Les fumoirs des entreprises également devront être fermés, y compris

ceux de l'Assemblée nationale, Mme la Présidente. Alors, on est bien loin du temps où il n'y avait que les églises où on ne pouvait pas fumer. Il a été un temps, Mme la Présidente, où on fumait... Moi, je m'en rappelle, je n'étais pas vieux, mais je me rappelle qu'on pouvait fumer dans les avions. Et le ministre de la Santé pourra nous confirmer ça, mais apparemment qu'on fumait également dans les salles d'urgence. Alors, ça semble complètement impensable.

Une voix: ...

M. Drainville: On fumait ici, en Chambre, nous dit-il.

Une voix: ...

● (11 h 10) ●

M. Drainville: Dans les chambres des patients aussi, les gens fumaient. Alors, c'était évidemment très bon pour leur santé. Ha, ha, ha!

Alors, Mme la Présidente, il y a un consensus social qui est en train de s'installer au Québec, qui fait en sorte que les gens sont encouragés de plus en plus à cesser de fumer, et, dans un groupe, quand quelqu'un prend cette décision-là, maintenant on est plusieurs à l'encourager, et, une fois qu'on a appris que quelqu'un a cessé de fumer, il y a habituellement une réaction autour de dire: Bien, c'est beau, continue, ne lâche pas, c'est formidable.

Évidemment, ce consensus, il envoie plusieurs messages, mais un de ceux-là, c'est que dorénavant les droits des non-fumeurs l'emportent sur les droits des fumeurs. Fumer, ce n'est plus in, hein, Mme la Présidente, fumer, ce n'est plus in. Chez les jeunes, on a encore du travail à faire, mais il y a un certain nombre de jeunes pour qui fumer, ce n'est plus in. Moi qui ai de jeunes enfants, je l'entends couramment.

Alors, évidemment, on souhaite tous de voir de notre vivant les effets bénéfiques de cette loi, de ces réglementations avec le temps: moins de cancers, moins d'emphysèmes, moins de teints gris. Alors, Mme la Présidente, il faut continuer nos efforts comme société et espérer qu'on pourra léguer, un jour, à nos enfants et à tous les Québécois une société sans fumée.

Mise aux voix

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci, M. le député de Marie-Victorin. Alors, cette motion est-elle adoptée?

Des voix: Adopté.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Adopté. Alors, Mmes et MM. les députés, compte tenu de l'entente entre les trois groupes parlementaires survenue ce matin, je suspends les travaux afin de réunir les leaders...

Une voix: ...

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Excusez-moi.

Une voix: ...

Avis touchant les travaux des commissions

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Ah! d'accord. Alors, on me signale qu'il y a encore de la matière pour les avis, les avis touchant les travaux des commissions. M. le leader du gouvernement.

M. Pelletier (Chapleau): Oui. Merci, Mme la Présidente. Alors, j'avise cette Assemblée que la Commission des affaires sociales poursuivra l'étude détaillée du projet de loi n° 63, Loi modifiant la Charte des droits et libertés de la personne, aujourd'hui, de 11 h 30 à 13 heures, de 15 heures à 18 heures et de 20 heures à 24 heures, à la salle Louis-Joseph-Papineau; et

La Commission des finances publiques poursuivra l'étude détaillée du projet de loi n° 37, Loi donnant suite au discours sur le budget du 24 mai 2007, à la déclaration ministérielle du 1er juin 2007 concernant la politique budgétaire 2007-2008 du gouvernement et à certains autres énoncés budgétaires, aujourd'hui, de 11 h 30 à 13 heures, à la salle Louis-Hippolyte-La Fontaine.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Très bien. Merci, M. le leader.

Alors, aux renseignements sur les travaux de l'Assemblée...

Donc, la période des affaires courantes étant terminée, je vais effectivement, compte tenu de l'entente entre les trois groupes parlementaires survenue ce matin, suspendre les travaux afin de réunir les leaders pour procéder à la répartition du temps de parole pour la tenue du débat d'urgence concernant la crise reliée à la hausse des prix de l'essence au Québec et l'adoption d'un plan d'urgence pour les familles de la grande région de Montréal et de Québec. Alors, on suspend les travaux quelques instants pour réunir les leaders des trois formations politiques.

(Suspension de la séance à 11 h 13)

(Reprise à 11 h 18)

Affaires du jour**Débat d'urgence sur la crise reliée
à la hausse des prix de l'essence**

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, on reprend la séance.

À la suite de la réunion avec les leaders, je vous informe de la répartition du temps de parole établie pour la durée de ce débat: 20 minutes sera alloué à un représentant de chaque groupe parlementaire; par la suite, le temps sera réparti selon le critère objectif de la proportionnalité. Chaque groupe parlementaire se verra donc attribuer une enveloppe de temps proportionnelle au nombre de sièges qu'il détient dans cette Assemblée. Le temps non utilisé par un groupe sera transféré aux autres groupes selon la proportion des sièges qu'ils détiennent, et les interventions ne seront soumises à aucune limite de temps.

Je vous rappelle que, puisque nous sommes en période de travaux intensifs, conformément au deuxième alinéa de l'article 92 du règlement, le débat d'urgence

doit prendre fin trois heures après l'heure fixée pour l'ouverture de la séance, soit à 13 heures.

Je suis prête maintenant à reconnaître le premier intervenant, M. le député de Vachon.

M. Camil Bouchard

M. Bouchard: Alors, merci, Mme la Présidente. Mes premiers mots seront des mots de remerciement envers les leaders des deux autres formations politiques qui ont consenti à ce qu'on puisse débattre de ce problème que des milliers de familles considèrent comme extrêmement aigu en ce qui concerne leur capacité de réagir, de s'adapter à la hausse fulgurante, extrêmement importante du prix de l'essence, Mme la Présidente.

● (11 h 20) ●

Sans vouloir remettre en cause la décision préalable de la présidence au sujet de notre demande, je pense que la demande arrivait certainement à rencontrer un des critères en ce qui concerne la permission de tenir un débat: si la hausse du prix de l'essence n'est pas soudaine, elle est vécue de façon très aiguë par les familles. Notre règlement dit que le débat doit porter sur une situation qui est aiguë ou soudaine, et, croyez-moi, et je prends à témoin mes collègues députés, dans les différents bureaux des circonscriptions, quel que soit le côté de cette Assemblée qu'ils occupent, de très nombreux citoyens, de très nombreuses citoyennes commencent à la trouver pas mal dure, cette augmentation du prix de l'essence.

Tout simplement pour fins de mémoire, je vous citerai, Mme la Présidente, quelques statistiques très importantes. Depuis les années 2001, le prix du baril de pétrole, on ne s'en souvient pas, là, mais le prix du baril de pétrole était en effet — le député de Richelieu connaît bien son histoire du pétrole — autour de 24,50 \$, 25 \$ en 2001. En avril 2008, on était rendus à 115 \$ et, depuis lors, on a franchi allégrement le 140 \$. C'est une augmentation qui a été constante et qui finalement prend l'allure d'une courbe extrêmement aiguë. Les statisticiens diront qu'on a affaire à une pente très aiguë en ce qui concerne cette augmentation.

Lorsqu'on traduit cela en termes des prix à la pompe, si on regarde l'augmentation du prix de pétrole plus les augmentations successives que l'on doit se payer à la pompe, on verra bien que nous sommes passés très rapidement d'un prix à la pompe qui était de 0,80 \$, alors que le ministre des Ressources naturelles présent était dans l'opposition et qu'il réclamait... Il a réclamé 11 fois des baisses de taxes pour pouvoir arriver à réduire la crise à ce moment-là. Il a changé d'idée depuis, je ne sais pas si vous avez constaté, mais, une fois rendu au gouvernement, il a découvert que l'argument que nous avions à l'époque n'était pas si bête que ça. Il déclarait, alors qu'il est maintenant ministre: Notre grande crainte à l'idée de baisser les taxes, c'est que les pétrolières puissent empocher plus. Ah, tiens! l'argument qui lui était servi à l'époque et qu'il trouvait folichon devient soudainement un argument de poids alors qu'il administre le ministère concerné.

Alors, ça veut dire quoi, ça? Ça veut dire qu'alors qu'on est passés de 0,80 \$ à l'époque à maintenant 1,40 \$ régulièrement les familles en paient le prix. De fait, Mme la Présidente, j'aimerais déposer devant vous deux graphiques concernant l'historique des prix en dollars courants pour la région de Montréal, et on constatera

qu'en 1996 le prix à la pompe était de 0,58 \$ le litre et qu'il a depuis lors augmenté constamment pour atteindre un coût moyen, en mai de cette année, de 1,30 \$, 1,31 \$. De fait, lorsqu'on regarde simplement la flambée des prix durant les toutes dernières semaines, on s'aperçoit que la moyenne des dernières semaines oscille plutôt autour de 1,38 \$, 1,40 \$. Alors, j'aimerais bien déposer, si vous le permettez, Mme la Présidente, ces graphiques.

Document déposé

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Est-ce que j'ai le consentement pour le dépôt des documents? Consentement. Continuez, M. le député. Ces documents sont déposés.

M. Bouchard: Alors, en vrai, là, qu'est-ce que ça veut dire pour les familles? Alors, prenons l'exemple d'une famille qui doit se rendre sur l'île de Montréal, et qui habite la couronne sud ou la couronne nord, et qui doit le faire tous les jours. On peut imaginer que ces déplacements, plus quelques autres déplacements utilitaires, représentent, pour cette famille, deux pleins de réservoir de 45 litres par semaine. Alors, qu'est-ce que ça veut dire? Ça veut dire que, depuis 2001, il en coûte 30 \$ de plus par plein d'essence pour une famille, donc 60 \$ de plus par semaine en moyenne, ce qui fait qu'au bout d'un an on arrive facilement à une facture qui avoisine les 3 000 \$, sinon plus.

Alors, Mme la Présidente, ces familles-là de travailleurs et de travailleuses n'ont pas le choix, ils doivent se déplacer de leurs résidences qu'ils occupent dans les couronnes sud ou nord de l'île de Montréal. Et on pourrait prendre aussi l'exemple des gens qui demeurent, par exemple, sur la Rive-Sud de Québec. Il y a, dans la région de Québec — peut-être le savez-vous, Mme la Présidente — un minimum de 143 000 à 150 000 déplacements interviennent par jour, et ces gens-là pour la plupart, pour une très grande partie, doivent se transporter d'un endroit à l'autre par obligation. C'est parce qu'ils travaillent loin de leurs résidences. Alors, pour ces familles-là, ça représente une hausse extrêmement importante et une brèche importante aussi dans leur budget familial.

Et là je ne vous parle pas de ce que les familles ont à affronter au-delà de cette hausse du prix de l'essence puisque vous en êtes un témoin privilégié. Depuis 2003, par exemple, les tarifs d'électricité ont augmenté constamment, et sans compter les familles qui doivent aussi, aussi composer avec une hausse importante à chaque inscription qu'ils font de leurs enfants en service de garde, une hausse importante des frais de service de garde. Alors, vous vous imaginez, là, le matin, là, la maman qui transporte son enfant ou ses deux enfants en CPE, qui doit arrêter faire son plein d'essence et qui, en passant, poste sa facture d'Hydro-Québec. Bien, cette maman-là, là, elle est en train de grever son budget, et pas à peu près.

Alors, je pense qu'il y a une sensibilité que nous devons avoir et que nous devons développer à l'égard de ces familles, Mme la Présidente, sans compter, sans compter tous les autres travailleurs ou travailleuses, très souvent autonomes, qui doivent, de par le type de travail qu'ils font, se confronter et s'adapter à cette nouvelle réalité d'un coût de l'essence qui a augmenté de façon extrêmement importante.

Alors, Mme la Présidente, ce matin, alors que nous avons demandé un débat entre parlementaires sur cette crise, la demande est à l'effet que nous puissions ensemble voir un certain nombre d'éléments d'un plan d'urgence que le gouvernement pourrait adopter à très brève échéance, pas d'ici 2012, pas d'ici 2016, d'ici septembre prochain, d'ici septembre prochain, à la rentrée. Parce que, là, il va y avoir un certain soulagement, les gens vont avoir plus de choix pour atténuer, pour atténuer l'impact du coût du pétrole, du coût de l'essence durant leurs vacances, ils vont peut-être écourter leurs voyages, ils vont peut-être éliminer certaines hypothèses de déplacement, etc. Composer durant l'été va sans doute être un peu plus facile. Ça ne veut pas dire que ça va être agréable, mais ça va être un peu plus facile pour un certain nombre de familles. Mais, à la rentrée, là, s'il n'y a rien de changé...

Et, tel qu'on peut le prévoir, ce qui va avoir changé, c'est encore une fois le prix de l'essence. Il y a certains experts qui nous disent que l'essence, en 2012, on avoisinera les 2,25 \$ le litre. On ne se le souhaite pas, mais finalement il faut bien voir que l'état des réserves sur la planète nous condamne, nous conduit inévitablement à un coût de plus en plus élevé de l'essence et du pétrole, étant donné les coûts qui sont désormais associés à l'exploration, à l'exploitation du pétrole, qui se fait de moins en moins volumineux comme réserve.

Alors, Mme la Présidente, ce que nous voulons avoir, ce matin, de la part du gouvernement, c'est des indications extrêmement précises quant aux objectifs que l'on pourrait viser pour atténuer l'impact des hausses du prix du pétrole sur les familles qui doivent, matin et soir, se déplacer à cause de leur travail, qui doivent emprunter la route. On voudrait savoir quels sont les éléments que le gouvernement pourrait mettre en place d'ici les quelques prochains mois, là — on parle de la rentrée, là — alors que les travailleurs et les travailleuses se verront encore une fois obligés d'emprunter la route pour aller travailler, quels sont les éléments que le gouvernement est prêt à mettre sur la table pour atténuer l'impact et pour faciliter la vie de ces familles de travailleurs et de travailleuses.

Alors, je vous rappelle, je vous rappelle le douloureux souvenir, Mme la Présidente, de l'effondrement du viaduc de la Concorde. Ça a été un moment assez tragique, très douloureux pour plusieurs citoyens et citoyennes de la région, et les gens qui devaient désormais se déplacer de la couronne nord, et surtout du côté de Blainville, Sainte-Thérèse, etc., se sont vus soudainement aux prises avec un problème de circulation et de bouchons de trafic absolument formidable, tout à fait imprévu, où plusieurs voies d'accès avaient été carrément fermées.

● (11 h 30) ●

Alors, qu'est-ce que la ville de Laval a fait à l'époque? La ville de Laval a décidé d'augmenter la fréquence des rames de train, augmenter la fréquences des trajets d'autobus vers l'île de Montréal, a décidé d'ouvrir des stationnements incitatifs de telle sorte à ce que les gens puissent plus facilement se rendre là où les transports en commun étaient disponibles et s'acheminer vers Montréal. Il y a eu des efforts en ce sens-là qui ont été couronnés de succès, Mme la Présidente. Les citoyens ont coopéré à cette opération-là et se sont empressés de prendre les transports en commun parce que, un, la situation était

une situation de crise bien sûr, puis ils ne voulaient pas se retrouver dans des bouchons interminables, et que, deux, on leur offrait la possibilité d'autres alternatives.

Pour le moment, il faut voir, là, il y a 600 000 — 600 000 — déplacements de la couronne nord et de la couronne sud sur Montréal, tous les matins, 600 000, au minimum. Ce sont des chiffres qui datent même de quelques années. Au minimum, 600 000 déplacements. Vous avez eu l'occasion d'attendre très longtemps sur le pont Champlain, Mme la Présidente, le matin, je suis persuadé de ça, à moins que vous ne puissiez l'éviter, ce qui est à notre avantage très souvent. On peut le faire, mais, pour les travailleurs puis les travailleuses, ils n'ont pas le choix. Alors, 600 000. Ces gens-là sont piégés. Les autobus et les trains qu'on met à la disposition désormais des gens qui veulent emprunter les transports collectifs sont bondés, on est à saturation. Alors, il faut arriver à rehausser l'offre de services en transport en commun. Alors, c'est la première chose à laquelle il faut songer. Ça veut dire quoi? Ça veut dire ajouter des autobus, peut-être même prolonger les plages horaires de ce qu'on considère comme étant les heures de pointe, donc essayer d'offrir des services plus tôt le matin et qui s'étendent un petit peu plus longuement en matinée, la même chose le soir, de telle sorte à ce qu'on puisse, sans ajout supplémentaire ou très peu de nouveaux véhicules, qu'on puisse les réutiliser de telle sorte à faciliter l'accès au centre-ville.

Vous allez me dire: Oui, mais alors là il faut que les employeurs collaborent en donnant plus de flexibilité dans l'horaire à leurs employés. Bien sûr, c'est un effort national qu'il faut consentir, c'est un effort de toutes les parties, de telle sorte à ce qu'on puisse se sortir de cette situation-là puis offrir des alternatives aux familles: plus de transports en commun, plus d'autobus, plus de trains, plus de possibilités de se stationner près de ce qu'on appelle les espaces de noeud, là, pour les transports en commun, plus de capacité aussi pour les gens de modifier leurs horaires, de telle sorte à ce qu'ils puissent quelque part profiter davantage des transports en commun. Mais aussi il ne faut pas laisser les municipalités à elles-mêmes, il ne faut pas laisser les municipalités et les sociétés de transport à elles-mêmes. Depuis la réforme Ryan, de 1992, la part de financement du gouvernement national envers les sociétés de transport est passée de 41 % qu'il était avant la réforme Ryan à à peu près 16 % à 17 % maintenant, alors pourquoi ne pas discuter d'une possibilité d'ouvrir le mode de financement, de regarder ce qu'on pourrait faire de mieux pour aider les sociétés de transport à s'adapter à des situations, à s'adapter rapidement, pas en 2012 puis en 2016?

Tout à l'heure, là, nos collègues du gouvernement vont dire: Hé, hé, hé, on a adopté une politique québécoise du transport collectif. Bien oui. D'abord, on l'a adoptée cinq ans trop tard, là, on l'a adoptée après cinq ans d'administration. Deuxièmement, ce qu'on nous dit là-dedans, c'est qu'on va augmenter l'offre de 16 % et qu'on compte avec cette augmentation-là arriver à un achalandage supplémentaire de 8 %. Ça veut dire: actuellement, Mme la Présidente, il y a 510 millions de déplacements par année sur le transport collectif. L'objectif du gouvernement, c'est d'augmenter de 40 millions, ça veut dire 8 %. Mais qu'est-ce que c'est en réalité, cette augmentation-là? D'abord, un, on le prévoit en 2012. C'est un peu trop tard pour septembre prochain, n'est-ce pas? Et, deuxièmement,

qu'est-ce que c'est? Ça veut dire à peine 3,5 % de l'augmentation de l'utilisation accrue des déplacements en automobile. Autrement dit, à chaque fois qu'on va ajouter 100 déplacements par automobile, d'ici 2012, sur la route, on va ajouter trois déplacements de plus en transport en commun. À la fin, on n'aura pas réglé le problème du tout. Et le gouvernement nous dit: On va avoir réduit de 100 000 tonnes les gaz à effet de serre. Pardon? Non. On n'aura pas réduit de 100 000 tonnes les gaz à effet de serre, on va avoir réduit de 100 000 tonnes les gaz à effet de serre sur le total anticipé et non pas sur ce qui existe ou ce qui existait antérieurement.

Alors, ce n'est pas la même chose du tout. Au contraire, avec cette politique, nous allons augmenter les gaz à effet de serre parce qu'elle n'est pas suffisamment agressive, pas suffisamment importante, les moyens qui sont, les moyens qui sont consentis ne sont pas suffisants pour faire face à la nouvelle augmentation du prix de l'essence. On n'est plus à 0,80 \$, là, on est à 1,40 \$. Alors, dans ce contexte-là, les solutions qui sont amenées par le gouvernement libéral arrivent tardivement. L'augmentation qui est proposée est modeste, et l'objectif arrive tardivement par rapport à ce que les familles ont à faire face comme situation maintenant.

Alors, Mme la Présidente, il y a beaucoup d'éléments qui peuvent entrer dans une stratégie à court terme d'adaptation de notre système de transport collectif, pour aider les familles. J'en ai nommé quelques-uns, il y en a beaucoup d'autres. Par exemple, on sait que, dans la région de Québec, il n'y a pas encore d'harmonisation entre les tarifs, entre les types de transport des différentes sociétés. Alors, il y a peut-être moyen tout de suite, là, de faire quelque chose, de profiter de la situation pour faciliter l'accès au transport en commun de telle sorte à ce qu'il y ait plus d'harmonisation entre les différents programmes de transport. Un autre exemple: les voies réservées pour les autobus. Pourquoi, d'ici septembre, n'adopterions-nous pas une stratégie d'accueil des covoitureurs, de trois personnes et plus par exemple, dans les voies réservées, de telle sorte à ce qu'on puisse privilégier le covoiturage, autrement dit le transport collectif, sur un mode un peu plus intime?

Alors, Mme la Présidente, je terminerai en disant: D'abord, les objectifs, c'est d'abord des objectifs d'atténuation du choc budgétaire pour les familles de travailleurs et de travailleuses. J'ai évoqué aussi, puis mes collègues l'évoqueront plus tard, la situation critique dans laquelle se retrouvent les travailleurs et les travailleuses qui doivent acheter de l'essence tous les jours pour faire leur boulot, parce qu'ils sont fermiers, parce qu'ils sont camionneurs artisans, etc., donc une politique d'atténuation à très court terme. Je m'attends à ce que le gouvernement adopte un plan d'urgence — et qu'il le publie le plus rapidement possible — dans lequel on pourra voir quels sont les objectifs pour septembre, quelle est l'augmentation prévue dans l'achalandage des transports collectifs, dans nos couronnes nord et sud et, pour la ville de Québec, dans la couronne sud principalement — mais on sait qu'il y a des problèmes ailleurs — mais des objectifs précis d'augmentation d'achalandage d'ici septembre, les dispositions, les mesures qu'on aura prises pour arriver à atteindre ces objectifs et les correctifs qu'on pourrait apporter si les objectifs ne sont pas, ne sont pas atteints dans le très court terme, Mme la Présidente.

Je ne veux pas entendre, ce matin, le gouvernement nous dire qu'il a adopté une belle politique québécoise du transport collectif et qu'il va aboutir quelque part quelque chose en 2012, c'est dans le très court terme que nous avons besoin d'un ajustement et d'une augmentation, d'une amélioration de la qualité et de la fréquence des transports collectifs, que l'on puisse offrir aux familles pour qu'elles puissent avoir au moins deux, trois alternatives à l'utilisation de l'auto solo lorsqu'elles doivent se déplacer pour aller travailler. Je vous remercie, Mme la Présidente.

● (11 h 40) ●

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Je vous remercie, M. le député de Vachon. Je cède maintenant la parole au deuxième intervenant, M. le député de Chambly, et porte-parole de l'opposition officielle en matière d'énergie. M. le député.

M. Richard Merlini

M. Merlini: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, un débat d'urgence sur la hausse des prix de l'essence ce matin. Comme le président l'a souligné, le député de Jeanne-Mance—Viger l'a souligné tantôt, c'est un problème déjà existant, qui existe depuis plusieurs années et c'est un problème qui malheureusement va perdurer. Et on voit l'inaction non seulement du gouvernement actuel, mais du gouvernement précédent dans la matière, suite aux demandes, et le député de Vachon l'a souligné, suite à 11 demandes de l'actuel ministre des Ressources naturelles de demander des baisses de taxe sur l'essence, qui ont été ignorées. Et là soudainement la deuxième opposition se lève ce matin et demande... voire même exiger un plan d'urgence de la part du gouvernement.

Même, nous, du côté de l'opposition officielle, on a posé multiples questions à ce sujet, et pas seulement cette année, Mme la Présidente, pas seulement récemment, mais même en 2005, au sujet du prix du mazout. Vous savez, le mazout, c'est aussi un hydrocarbure qui est aussi affecté par les hausses du prix du baril de pétrole. Le mazout sert à plusieurs familles québécoises, au chauffage, et le chauffage, Mme la Présidente, c'est un besoin essentiel, ce n'est pas une frivolité. En 2005, le chef de l'opposition officielle proposait donc au gouvernement de mettre en place un programme d'aide directe temporaire aux ménages à faibles et moyens revenus, mais ça a été lettre morte, Mme la Présidente. Cette semaine, le député de Chauveau a posé des questions, et on a reposé des questions, moi-même, j'ai posé des questions sur l'impact financier que la hausse des prix des hydrocarbures sur les finances du Québec...

Le gouvernement aime se vanter de son programme d'infrastructures de 30 milliards, et la ministre des Finances nous a dit ici, en Chambre, à la réponse à ma question que le coût de la matière première, le bitume, qui est une composante des hydrocarbures, ne représentait que 30 % des coûts des travaux. Mais, Mme la Présidente, avec une augmentation de 30 % de la matière première, 30 % du 30 % de 30 milliards, c'est 10 milliards de dollars. Et on se demandait comme question — et le député de Chauveau n'a pas eu de réponse: Le 10 milliards va être pris où, Mme la Présidente? Et c'était la nature de sa question, de savoir: Est-ce qu'on va couper dans la qualité des travaux? Est-ce qu'on va aller chercher de nouvelles taxes à quelque part? Cet argent-là ne tombera pas du

ciel. Il n'y aura pas de grande tombola ou de grand bingo du gouvernement pour aller chercher ces 10 milliards là additionnels. Alors, le problème sur l'impact financier du Québec, il est réel.

Cette semaine, aussi on a questionné le fait que l'étude qui a été déposée ici, en Chambre, le 13 mai dernier parlait que «le gouvernement ne bénéficie pas de la flambée des prix du pétrole. Une hausse de 0,05 \$ du prix des hydrocarbures aurait fait perdre au gouvernement du Québec 6 millions de dollars en 2007.» Bien, Mme la Présidente, il y a un chercheur à l'École des hautes études commerciales qui a démenti ces chiffres-là et que, lui, selon son analyse, le gouvernement enclenche, avec les taxes sur les carburants, 2,3 milliards. Alors, entre perdre 6 millions et recevoir 2,3 milliards de plus, je pense que la différence est assez appréciable pour dire: Qui dit vrai, là? On veut bien croire la bonne foi et la bonne volonté des fonctionnaires du ministère des Finances, mais, entre 6 millions et 2,3 milliards, le gouffre est quand même énorme. Et ce 2,3 milliards là, Mme la Présidente, ça vient des poches des familles du Québec, ça vient dans les poches des entrepreneurs, ça vient dans les municipalités qui doivent payer plus cher pour leurs flottes de véhicules, ça vient dans les sociétés de transport qui doivent payer plus cher pour leur carburant aussi.

On nous dit tout le temps au gouvernement que ça coûte plus cher au gouvernement. Mais le chercheur en question, M. Pierre-Olivier Pineau, dit que les dépenses en essence et en mazout pour le gouvernement représentent 315 millions. Alors, si on fait le calcul, 2,3 milliards d'entrées, 315 millions de sortis, il reste, net, dans le fonds consolidé du gouvernement du Québec, je vais le dire, 1 985 000 000 \$ dans le fonds consolidé. Entre perdre 600 millions... Entre perdre 6 millions, pardon — pas 600 mais 6 millions — et retrouver 1 985 000 000 \$ dans le fonds consolidé, il y a quand même lieu de se questionner, Mme la Présidente, sur la véracité des chiffres, la vérité des chiffres. Même avec le retour, parce que le gouvernement retourne les paiements de ces taxes à des compagnies, même avec le retour des taxes sur les carburants qui est de l'ordre de 450 millions, encore une fois on le soustrait du bénéfice additionnel, bien il reste toujours bien 1,5 milliard dans le fonds consolidé du gouvernement. Alors, pourquoi une opération qui parle d'une perte de 6 millions, et d'un autre côté on se retrouve avec 1,5 milliard de plus dans les coffres du gouvernement, et ce, à la fluctuation des prix des hydrocarbures?

Le projet de loi n° 41 était supposément la réponse du gouvernement face à la hausse des prix de l'essence. On le sait bien, on le connaît bien, le ministre des Ressources naturelles s'est bombé le torse, s'est fait fléchir les muscles et a dit: Moi, je vais mettre les pétrolières au pas, présente un projet de loi, et, nous, on a demandé des consultations particulières parce qu'on voulait savoir exactement quel serait l'impact, parce que ce qui compte pour les gens du Québec, qui sont capables, eux... Les familles, les entrepreneurs sont capables de voir l'impact tout de suite dans leurs budgets familiaux, dans leurs budgets d'entreprise, que représente une hausse directe à la pompe. Alors, on a fait venir des gens en consultation, on a fait venir l'industrie pétrolière, on a fait venir des associations de consommateurs. L'industrie pétrolière l'a dit: Le projet de loi, tel que rédigé, va entraîner des coûts supplémentaires à la pompe.

C'est bien de vouloir de la transparence dans les prix. Ce qui est bon pour le moral n'est pas bon pour le portefeuille. On se serait retrouvé encore une fois avec des augmentations que les familles du Québec et que les entrepreneurs auraient à assumer encore une fois, pour simplement se bomber le torse, et se fléchir les muscles, et dire: Bien, moi, j'ai fait quelque chose pour mettre les pétrolières au pas. Les associations de consommateurs, telles que le CAA par exemple, ont dit la même chose: Les Québécois recherchent un prix honnête, un vrai prix, un prix juste pour leur essence. Mais ce projet de loi là était une réponse, était un échec lamentables. L'objectif était de gêner les pétrolières. Au contraire, les pétrolières ont ri du ministre et ont ri du projet de loi parce qu'il ne répondait en rien aux attentes des consommateurs.

Les consommateurs voient l'impact jour après jour, semaine après semaine, dans leur portefeuille. Ils le voient à la caisse à l'épicerie lorsque les produits commencent à coûter plus cher parce que le transport commence à coûter plus cher. Ce sont tous des impacts qui font face à la hausse des prix du carburant. Alors, qu'est-ce qu'il faut faire? La deuxième opposition demande un plan d'urgence. La deuxième opposition, lorsqu'ils étaient au pouvoir, n'ont rien fait, ont laissé aller les choses suite au questionnement de l'actuel ministre des Ressources naturelles. Rien ne s'est fait. Depuis cinq ans, rien ne s'est fait. Le prix continue à monter, c'est une tendance mondiale, tout le monde le sait. En France, il y a des grèves qui se font, les pêcheurs sont en grève. Le président français lui-même s'est impliqué dans le dossier. Le président. Que fait notre premier ministre? Les bras croisés, tout est beau, tout va bien, ça va bien, on est bien placé.

Alors, il faut se questionner. Je l'ai dit en interview, il faut regarder notre structure de prix au Québec, la structure des taxes, comment c'est monté dans le prix de l'essence. Est-ce qu'on peut faire un effort de ce côté? Le gouvernement fédéral a été interpellé. Qui a été interpellé? Pas le ministre des Ressources naturelles, le premier ministre du Canada, M. Stephen Harper, et lui, a clairement dit qu'il n'était pas question de modifier les taxes sur l'essence, il avait déjà fait une baisse de la TPS pour le bien des consommateurs. Il faut se questionner sur le rôle de la régie. À chaque fois que j'arrivais en commission parlementaire et je posais une question au niveau de la régie, le ministre doutait de mon intégrité: Vous remettez l'intégrité de la régie en jeu. Pas du tout, pas du tout. La régie est un outil essentiel, l'Agence de l'efficacité énergétique est aussi un outil essentiel. Alors, comment peut-on mettre ces gens-là à contribution? Je comprends que, dans le plan qui a été annoncé au niveau de l'efficacité énergétique, on veut justement cibler des objectifs pour réduire notre dépendance du pétrole, réduire la dépendance aux hydrocarbures, mais, en bout de ligne, ça n'affecte pas présentement le prix à la pompe.

Le prix à la pompe continue de monter, et les gens en ressentent les effets dans leur portefeuille, à tous les jours, à toutes les semaines. Les entrepreneurs n'ont pas le choix de refiler. Même Postes Canada, quand on va demander un service chez Postes Canada, une lettre Xpresspost, on a une surcharge de carburant maintenant sur la facture. Les entreprises d'aviation: les billets d'avion commencent à mettre des surcharges, commencent à mettre des surcharges sur les bagages parce que les avions sont trop pesants. Tout est reflété là-dedans. Alors, il faut

questionner qu'est-ce qui se passe dans cette situation. On a au Québec une situation où est-ce qu'on applique un prix minimum, un prix minimum qui aide nos entrepreneurs québécois à maintenir une saine compétition dans le marché actuel. Les indépendantes regardent en ce moment au niveau des technologies alternatives. Ça, c'est une chose qui n'a nullement été discutée. Nullement, dans le projet de loi n° 41, il n'y avait des mesures soit pour le transport en commun, soit au niveau de la voiture électrique, soit au niveau des technologies alternatives. Le moteur-roue, la voiture électrique, qu'est-ce qu'on en fait au Québec? De l'électricité, on en a, et les indépendants, l'association des producteurs... pas des producteurs, mais les pétrolières indépendantes veulent être les premières en Amérique du Nord à devenir des bornes d'approvisionnement pour les voitures électriques.

Encore une fois, le génie québécois dont on a parlé abondamment, en période de questions ce matin, qui prend le devant de la situation. Les entrepreneurs du Québec ont le génie, ont le savoir-faire et veulent le faire. Pendant ce temps-là, aucune mesure. Qui bloque le développement de la voiture électrique au Québec? Pourant, il y a une usine à Saint-Jérôme qui en fabrique, des voitures électriques. Une voiture qui est autorisée dans 44 États américains, qui est autorisée en Colombie-Britannique et dans certaines villes de l'Ontario; ici, elle est autorisée autour du plan à Saint-Jérôme pour faire des tests. Les gens demandent. Dans mon comté de Chambly, je reçois des courriels des gens qui cherchent justement à s'approvisionner parce qu'ils font de courts trajets. Évidemment, le développement du transport en commun, c'est bien beau dans une région métropolitaine comme Montréal, mais, lorsqu'on sort des grands centres, ce n'est pas évident. Alors, ces gens qui ont des courts trajets à faire, que ce soit pour l'épicerie, aller à l'école, aller au nettoyeur, pourraient profiter de cette technologie qui, en plus de ça, aurait des bénéfices pour notre environnement. À ce moment-là, qu'est-ce qu'on fait? Qu'est-ce qu'on annonce? Pas grand-chose, Mme la Présidente, vraiment, mais vraiment pas grand-chose.

● (11 h 50) ●

Alors, on se retrouve ce matin devant une situation qui nous force à poser des questions, et on n'a pas de réponse. On cherche des réponses. De tenter de trouver des objectifs pour atténuer l'impact des hausses, c'est ce qu'a mentionné le député de Vachon tantôt, c'est bien d'en parler, mais il faut arrêter de parler, il faut agir, d'où l'importance, ce matin, de faire ce débat d'urgence. On est bien conscients qu'il faut trouver des solutions, et les pétrolières ne sont pas les plus grandes collaboratrices à ce niveau-là. Il faut comprendre que ce sont des sociétés internationales sur lesquelles nous n'avons aucun contrôle. On n'a aucun contrôle sur le prix de la matière première qui est le brut.

Alors, qu'est-ce qu'on peut faire, comme consommateurs? Qu'est-ce qu'on peut faire, nous, ici, comme parlementaires, comme législateurs, pour faciliter la vie des gens, pour donner cet oxygène dont ils ont besoin pour respirer un peu mieux? On le sait bien, qu'à force d'avoir des hausses de tarifs dans tous les domaines, que ce soit au niveau des tarifs d'électricité, que ce soit au niveau des permis de conduire, que ce soit au niveau des renouvellements des assurances et tout ce qui en suit, bien on se retrouve avec en même temps les hausses de

prix de l'essence. Alors, les gens vont-ils modifier leurs plans de vacances? Cet été, au lieu d'aller faire le tour de la Gaspésie, on va aller faire le tour de la rue, le tour du coin de la rue, exactement. Alors, ça pourrait sérieusement affecter l'économie du Québec. On se souvient, on se souvient, il y a quelque temps, lorsque les professeurs, dans le monde de l'éducation, se sont tenus à ne pas faire de sorties supplémentaires avec leurs élèves, l'impact que ça a eu au niveau des musées, l'impact que ça a eu au niveau des salles de théâtre et des spectacles. Alors, on peut voir, on peut faire le même corollaire avec la situation actuelle dans les prix de l'essence, dans les prix des carburants et sur toutes les répercussions que ça peut avoir sur l'économie, que ce soit le prix de la pinte de lait au dépanneur, que ce soit le prix du billet de spectacle, que ce soit au niveau des déplacements.

Et mon collègue de Vachon faisait allusion tantôt à la congestion sur le pont Champlain, un pont que j'ai eu souvent la chance de traverser pendant 20 ans, comme homme d'affaires, et je peux vous dire que, du temps, il s'en perd. Et, comme on dit si souvent, le temps, c'est de l'argent, et les gens en ont de moins en moins. Et se retrouver dans cette situation-là, c'est frustrant. Il faut regarder du côté de notre consommation. Déjà, au Québec, c'est le plus gros marché de voitures compactes et de sous-compactes en Amérique du Nord. Est-ce qu'on peut demander plus des consommateurs? Tout le temps, on entend les analystes, et tout, et les grands penseurs nous dire: Il faut changer nos habitudes de consommation. Mais le gouvernement a un rôle à jouer. J'ai décrié en situation médiatique qu'en ce moment, la structure du prix de l'essence, il y a un coût de l'essence, il y a une taxe fédérale, une taxe d'assise fédérale, une taxe provinciale sur les carburants. Dans la région de Montréal, on rajoute 0,015 \$ de taxe pour le transport en commun, et ensuite le gouvernement fédéral vient taxer ces trois taxes-là, et ensuite, je dirais même, de façon honteuse le gouvernement provincial vient taxer la TPS, la taxe sur le transport en commun, la taxe provinciale sur les carburants et la taxe d'assise fédérale et en plus évidemment le coût de l'essence.

Alors, en quelque part, comme on dit, il faut se garder une petite gêne. On taxe les taxes. Les gens ne sont pas contre de payer des impôts, c'est vrai, mais soyons francs et honnêtes. Est-ce que le gouvernement va se questionner de ce côté-là? Est-ce qu'il y a quelque chose que le gouvernement peut faire? On n'a pas les livres, nous, à l'opposition officielle, encore moins au deuxième groupe d'opposition. Alors, qu'est-ce qui peut être fait de ce côté-là? Ce sont des questions, ce sont des choses que seul le ministre des Ressources naturelles peut voir avec sa collègue la ministre des Finances pour voir quels seraient ces impacts-là. Encore une fois, je reviens aux études. Entre dire qu'on perd 6 millions et qu'on se retrouve avec 1,5 milliard, dans le fonds consolidé, de plus il y a une marge, là, il y a une marge dans laquelle le gouvernement a amplement de place pour adopter des mesures pour faire en sorte que les familles du Québec, que les entrepreneurs, que l'industrie du camionnage, l'industrie du taxi, les transports en commun soient soulagés, d'une certaine façon.

On ne pourrait pas dire que c'est une crise, mais on peut certainement dire que les impacts se feront sentir, que les impacts seront sérieux à travers tous les pans de

l'économie, et c'est à nous, Mme la Présidente, de prendre les mesures, comme opposition officielle, de questionner l'action du gouvernement, d'offrir notre collaboration au gouvernement pas sur des numéros 1 800 puis des autocollants puis des affiches, là. Ce n'est pas ça que les gens veulent avoir. Les gens veulent payer un prix juste pour leur carburant qui dans le fond est essentiel à tous les pans de la société, à tous les aspects économiques de la société. Alors, ce qu'il faut faire, c'est notre rôle d'opposition officielle, de contrôleur de l'action du gouvernement, de législateur, de dire: On est prêts à travailler, faites quelque chose, arrivez avec un plan.

On l'a dit au ministre quand on a fait l'étude du projet de loi n° 41, suite aux consultations particulières: Refaites vos devoirs, M. le ministre, refaites vos devoirs. Bien, le ministre, depuis ce temps-là, dit attendre après l'opposition, dit que c'est de notre faute. Je regrette, je regrette, c'est au ministre à prendre ses responsabilités, c'est au ministre à refaire ses devoirs, c'est au gouvernement à arriver avec des propositions sérieuses, crédibles. Parce que, là, encore une fois je reviens à l'étude, une étude qui dit que le gouvernement fait de l'argent avec les hausses des prix sur les hydrocarbures, et l'étude du ministère des Finances qui dit: On perd 6 millions. Entre 6 millions et 1,5 milliard, je vais le répéter à satiété, Mme la Présidente, il y a une grosse marge, il y a une grosse marge que les contribuables, que les familles, que les consommateurs, que les entrepreneurs ne cessent de payer, et ça, Mme la Présidente, il faut que ça arrête, il faut que ça arrête.

Il faut arriver à trouver un moyen, et c'est au gouvernement à faire ses propositions, et nous travaillerons ensemble pour bonifier ce que le gouvernement mettra sur la table, pour critiquer, s'il y a lieu, de ce qui sera mis sur la table, mais définitivement, Mme la Présidente, il faut arriver à donner de l'oxygène aux familles, aux entrepreneurs pour qu'ils puissent continuer de faire développer le Québec, de faire épanouir le Québec et de continuer à ce que le Québec progresse à l'intérieur du Canada. Merci, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci, M. le député de Chambly. Je reconnais maintenant Mme la ministre des Transports.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Alors, merci, Mme la Présidente. Alors, ça me fait plaisir d'intervenir pour ce débat d'urgence sur l'augmentation importante des coûts de pétrole.

Alors, évidemment, Mme la Présidente, nous sommes tous conscients ici, comme parlementaires mais comme citoyens, simples citoyens du Québec, de l'impact dans le quotidien de la vie de tous nos citoyens au Québec, que ce soit pour les familles, que ce soit pour les entreprises, tous les gens qui ont à utiliser un véhicule, qui ont à se déplacer, que l'on parle également du transport de marchandises, alors tous les gens qui travaillent. Et on sait que le secteur des transports notamment est un secteur économique très important au Québec, qui embauche plusieurs milliers de personnes. Alors, pour tous ces gens-là, évidemment les coûts de pétrole, les coûts de carburant qui ont augmenté de façon importante, au cours des derniers mois, au cours des dernières années, ont un

impact qui est significatif sur leurs bilans financiers, sur leurs états financiers, sur leurs situations financières. Mais également, aujourd'hui, on pense beaucoup aux familles du Québec, aux familles moyennes du Québec qui, à tous les jours, ont à se déplacer. Souvent, la femme et l'homme, parce qu'ils ne travaillent pas au même endroit donc, ils ont à prendre chacun leur véhicule pour se déplacer et à parcourir une distance, peu importe la distance, mais ça fait partie des dépenses qu'on doit accumuler, qu'on doit mettre en place, on doit planifier dans un budget, Mme la Présidente. Et assurément, dans les budgets de nos familles au Québec, ça a un impact qui est non négligeable.

J'aimerais, Mme la Présidente, vous dire que ce qu'il est important de dire également, c'est que l'augmentation des coûts de l'essence, ce n'est pas un phénomène qui est juste au Québec, mais dans plusieurs juridictions, dans plusieurs juridictions à travers le monde, on vit ce phénomène-là. Et on sait et on l'a dit, je pense que mon collègue aux Ressources naturelles l'a répété souvent, que les gouvernements n'ont pas beaucoup de contrôle sur les coûts à la pompe, là, les coûts qui sont chargés aux consommateurs. Les gouvernements ont très peu de contrôle à l'égard de la croissance de ces coûts-là. D'ailleurs, on a déjà présenté un projet de loi qui a été refusé par les deux partis d'opposition. Mon collègue voulait avoir plus de transparence de la part des pétrolières, savoir, à chaque fois qu'ils augmentaient les coûts d'essence à la pompe, de devoir justifier pourquoi on augmentait, pourquoi on devait augmenter les prix et qu'est-ce qui justifiait les pétrolières d'augmenter ces coûts-là, et évidemment les deux partis d'opposition ont refusé l'adoption de ce projet de loi là.

Alors, on peut bien, aujourd'hui, dire des choses, mais, quand le gouvernement a voulu mettre en place des outils pour donner plus de transparence, les partis d'opposition ont répondu absent. Ils n'ont pas voulu qu'on fasse l'exercice minimal de demander aux pétrolières de justifier les augmentations de leurs coûts à la pompe. Alors, je pense que tous les Québécois et Québécoises méritent de comprendre pourquoi, d'une journée, on passe à 1,34 \$, à 1,40 \$, pourquoi, la pétrolière, comment elle peut justifier ces augmentations-là. Eh oui, je pense que ça aurait mis les pétrolières à une espèce... En fait, ils auraient dû nous rendre des comptes, en tant que Québécois, sur les augmentations à la pompe des coûts de pétrole.

● (12 heures) ●

Maintenant, Mme la Présidente, ce qui est important — comme je le disais tantôt, le contrôle, au niveau du gouvernement, à l'égard des pétrolières est quand même restreint; donc, ce qui est important — pour nous, et c'est ce qu'on fait de façon tout à fait rigoureuse, c'est de travailler sur ce que nous contrôlons pleinement. Alors, qu'est-ce qu'on peut faire comme gouvernement? Qu'est-ce qu'on peut faire pour aider, pour soulager, pour faire en sorte que les citoyens du Québec... En fait, je pense qu'il y a des choses. On peut leur suggérer des pistes, notamment de ralentir au niveau de leur conduite automobile. Notamment, quelqu'un qui passe de 120 km/h à 100 km/h, Mme la Présidente, il a une économie de 20 % de son carburant. Alors, des fois, c'est des petits trucs qu'on peut donner à la population mais qui vont leur permettre de diminuer leur consommation d'essence, donc de diminuer la facture, en bout de compte, pour ce qu'ils ont à mettre comme carburant dans leurs véhicules.

J'aimerais revenir tantôt sur la présentation ou le mot qu'a glissé le collègue député du Parti québécois et...

Une voix: ...

Mme Boulet: Oui, le collègue de Vachon, du comté de Vachon, mais du Parti québécois, alors qui disait... C'est étonnant, là, parce qu'aujourd'hui... Et je pense qu'on peut tous être conscients de l'impact pour nos familles, mais venant d'un parti qui a voté contre les baisses d'impôt, qui veut augmenter la TVQ, puis, aujourd'hui, ils plaignent que les coûts d'essence ont un impact important pour les familles du Québec... Alors, ils étaient où, eux, il était où, lui, quand son parti a voté contre les baisses d'impôt puis qu'il a voulu augmenter la taxe, la TVQ, Mme la Présidente? Alors, l'intérêt des familles québécoises était où à ce moment-là, hein? Ils étaient absents. Alors, d'un côté, ils votent contre les baisses d'impôt et ils veulent augmenter la TVQ au Québec, donc c'est de l'argent qu'on vient chercher dans les poches des contribuables. On ne veut pas baisser les impôts, donc on ne veut pas que les gens aient plus de marge de manoeuvre dans leurs poches. Puis on veut augmenter la TVQ, donc on veut taxer davantage les citoyens du Québec. Et là on a un discours très incohérent, très paradoxal, aujourd'hui, on dit: Bien là, c'est important, il faut faire quelque chose, il y a urgence, Mme la Présidente.

L'autre chose qui m'étonne aussi, aujourd'hui, il y a urgence. Ils ont été au gouvernement, Mme la Présidente, pendant neuf ans, et le transport collectif, je pense que ça n'existait pas dans leur pensée, à eux, à l'époque parce qu'ils n'ont rien fait pour le transport collectif pendant les neuf années qu'ils ont été au pouvoir, Mme la Présidente. Et ça, je pourrais en parler abondamment parce que ce qu'ils mettaient en transport collectif comme gouvernement à l'époque, ils mettaient... Dans les années 2000, 2001, ils mettaient environ 200 millions de dollars par année, Mme la Présidente, dans le transport collectif au Québec, et, aujourd'hui, cette année, notre gouvernement, en met 1 milliard de dollars, Mme la Présidente. Donc, c'est cinq fois les montants investis par le précédent... Il me fait signe que non, alors il faudrait qu'il aille vérifier ses chiffres. J'ai tous les chiffres, Mme la Présidente, on mettait exactement, en 2001, 238 millions de dollars, et, nous, on en met 1 milliard de dollars cette année. Donc, c'est quatre fois... c'est cinq fois ce qu'ils investissaient à l'époque. Alors, aujourd'hui, ils se réveillent avec une conscience de transport collectif mais qui semblait totalement absente pendant les neuf années où ils étaient au pouvoir. Alors, Mme la Présidente, il disait tantôt...

Une voix: ...

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): M. le député. M. le député, seule la ministre a la parole. J'ai besoin de votre collaboration, s'il vous plaît. Vous avez fait vos interventions dans l'ordre, je veux écouter la ministre des Transports. Merci. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, Mme la Présidente, la vérité choque des fois, hein? C'est ce qu'on se rend compte aujourd'hui. On me disait tantôt, j'ai entendu également tantôt: Il y a une politique de transport collectif qui est

venue trop tard puis qui est trop modeste. Bien, trop tard, Mme la Présidente, eux n'en ont jamais présenté. Alors, trop tard, quand eux n'ont rien fait, puis trop modeste, quand on met cinq fois plus qu'ils ont mis. Alors, franchement, là, il faut dire l'heure juste, il faut donner l'heure juste aux gens qui nous écoutent et à la population du Québec, Mme la Présidente.

Alors, oui, on est très, très fiers, Mme la Présidente, on est le gouvernement, le seul gouvernement dans l'histoire du Québec qui a mis en place la première politique québécoise de transport collectif en juin 2006. Et, Mme la Présidente, tous les partenaires de transport collectif au Québec ont salué cette politique-là pas juste parce que c'est une politique sur papier, mais parce qu'avec cette politique-là il y avait les outils pour donner une marge de manoeuvre à nos sociétés de transport et aux autorités organisatrices de transport sur l'ensemble du territoire québécois avec un soutien financier. Pas un soutien financier qui est virtuel, un soutien financier qui est réel et là qui leur permet, à ces sociétés-là, d'investir davantage dans les infrastructures, dans la mise à niveau des infrastructures, mais également dans l'amélioration de l'offre de services. C'est la première fois qu'un gouvernement investit pour soutenir et accompagner les sociétés de transport dans l'amélioration de l'offre des services. Alors, déjà, on investissait beaucoup, à travers le plan triennal d'immobilisations, sur les trains de banlieue, sur les garages, sur les voitures de métro, maintenant on vient même financer l'amélioration de l'offre de services, ce qui est une première au Québec.

Alors, dans cette politique-là, Mme la Présidente, il y a, premièrement, du financement qui vient du Fonds vert. Donc, on sait que le Fonds vert, c'est la taxe sur l'essence, des carburants, là, les gens... les pollueurs finalement qui paient une redevance au Québec. Ça donne un fonds de 130 millions de dollars par année. Il y a également de l'argent qui vient à partir de la politique d'aide en transport collectif pour 30 millions de dollars par année. Et il y a également le programme de la SOFIL qui vient en aide aux immobilisations... aux infrastructures de transport collectif. On parle ici de 504 millions de dollars sur cinq ans.

Alors, dans cette politique-là, Mme la Présidente, on a, comme je le disais tantôt, le programme d'aide à l'amélioration des services en transport en commun. Alors, on dit, dans cette politique-là, Mme la Présidente: De 2006 à 2012, le défi, pour les sociétés de transport, c'est d'augmenter leur achalandage de 8 %. Alors, 2006-2012, ce qu'on leur demande, c'est d'augmenter l'achalandage de 8 %, et, pour ce, il faut qu'ils augmentent l'offre de services de 16 %. Donc, c'est le double, on augmente l'offre de services du double pour aller se chercher 8 % d'achalandage. Mais 8 % d'achalandage de plus au Québec, Mme la Présidente, c'est 40 millions de déplacements par année, alors c'est équivalent à tous les déplacements du Réseau de transport de la Capitale. Alors, c'est très, très important.

Cette politique-là va nous permettre d'atteindre cet objectif-là. Et, à ce jour, toutes les sociétés de transport et les autorités organisatrices de transport nous ont déposé leurs plans, et la plupart, je vous dirais, la très grande majorité d'entre elles ont des objectifs qui dépassent largement ce que l'on a recommandé ou ce que l'on a demandé à l'intérieur de la politique. Alors, on leur demande d'augmenter de 8 % l'achalandage avec une

amélioration de l'offre de services de 16 %, et, dans plusieurs secteurs, Mme la Présidente, on a une amélioration de l'offre de services de 20 %. Donc, c'est déjà au-delà de ce qu'on estimait. Et les argents seront là, là, parce qu'ils nous présentent des choses qui vont au-delà de ce qu'on leur demandait, et on est très heureux, et l'argent sera là. Ce n'est pas parce qu'ils nous en demandent plus qu'on ne les soutiendra pas financièrement.

Et l'exemple, c'est que la Société de transport de Montréal va augmenter son service, en 2008, de 17 %, Mme la Présidente, et le Réseau de transport de la Capitale va augmenter, en 2008, son niveau de service de près de 12 %, juste pour l'année 2008, Mme la Présidente. Alors, c'est pour dire que franchement les sociétés de transport et les autorités organisatrices de transport sont très heureux, ont salué cette politique-là. Il y a de l'argent, il y a des outils pour passer à l'action, pour améliorer le niveau de service et faire en sorte que de plus en plus de Québécois utilisent le transport collectif au Québec.

Il y a également, à l'intérieur de cette politique-là, des sous réservés au transport collectif régional. Parce que, vous savez, ici, il y a plusieurs collègues qui ne viennent pas nécessairement des grandes régions de Montréal et de Québec, on est plusieurs collègues qui viennent des régions, alors c'est important aussi de trouver le moyen de déplacer nos gens dans les territoires, en région. Alors, on sait qu'il y a une dynamique qui est tout à fait différente, c'est plus complexe. On a souvent beaucoup, beaucoup de territoire, alors, souvent, on se déplace beaucoup, en termes de kilométrage, pour aller chercher un nombre plus limité d'usagers. Mais, là aussi, il y a un défi, un défi que nous prenons, mais que nous prenons avec toutes les municipalités régionales de comté. Parce que les MRC, autrefois, étaient admissibles à une aide de 28 000 \$, maintenant on l'a bonifiée à 100 000 \$. Alors, oui, on veut favoriser le déplacement de l'ensemble des citoyens du Québec, que ce soit dans les grands centres aussi bien que dans les régions, Mme la Présidente.

Il y a également un volet Adaptation des taxis et des autocars interurbains. Donc, c'est important ici, Mme la Présidente, de porter une attention particulière aux gens qui sont à mobilité réduite. Alors, on va augmenter l'aide pour adapter les taxis et les autocars interurbains, pour faire en sorte que les personnes en chaise roulante aient plus de facilité, plus de moyens pour se déplacer sur l'ensemble du territoire québécois. Je pense que ça, c'est le minimum. Je pense qu'on doit faire encore plus, on doit aller plus loin, mais c'est important, ce qui se fait là, c'est un pas important pour faire en sorte que les gens qui sont à mobilité réduite puissent également se déplacer sur le réseau routier.

Il y a également un programme d'aide aux modes de transport alternatifs à l'automobile. On parle ici des déplacements à pied, à vélo, des Programmes-employeurs, également la promotion de modes alternatifs à l'automobile. Alors, il y a un volet également à l'intérieur de la politique qui va pouvoir soutenir ces initiatives.

L'autre volet, Mme la Présidente, c'est l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes. Donc, il y a un 5 millions de dollars par année qui va être investi pour soutenir des projets, de nouvelles initiatives à volet ou à caractère plus énergétique. On a également de l'argent pour le volet innovation et également pour l'admissibilité de nouveaux équipements.

Alors, Mme la Présidente, on est très, très fiers de cette nouvelle politique là. Et ce qu'il est important de dire, je le répète, quand on prend la politique de transport collectif plus les investissements qui sont inscrits au plan triennal d'immobilisations, l'effort financier du gouvernement actuel est à la hauteur de 4,5 milliards de dollars pour les cinq prochaines années dans le transport collectif. Et, si on y ajoute la contribution du gouvernement fédéral, qui est à la hauteur de 411 millions de dollars, on a donc 5 milliards de dollars pour les cinq prochaines années. Et, dès cette année 2008, c'est 1 milliard de dollars que nous allons investir pour soutenir et accompagner les projets structurants, porteurs d'avenir, qui vont permettre de mettre en valeur le transport collectif mais de faire en sorte que nos gens puissent avoir un niveau de service qui réponde à leurs besoins.

● (12 h 10) ●

Alors, on est bien, bien loin, Mme la Présidente, je le disais tantôt, des 200 millions qui étaient investis annuellement par le précédent gouvernement pendant les neuf années qu'ils étaient là. Alors, de 200 millions à 1 milliard, je pense qu'il n'y a pas personne ici qui peut reprocher à notre gouvernement de ne pas avoir fait l'effort qu'il fallait. Mais, nous, nous y croyons, au transport collectif, et nous avons donné les outils et les moyens financiers à ces organismes pour les soutenir et les accompagner dans leurs projets. Alors, c'est très, très important.

Mme la Présidente, il y a un élément qui est important également pour moi, c'est de... Vous savez, les modes de transport, il y en a plusieurs au Québec, et tantôt on parlait des voitures électriques, notamment. Moi, je vais vous parler, il y a les voitures électriques. Alors, les voitures électriques, dès juin, dès juin. On a passé un projet de loi n° 42 avant Noël, sur la sécurité routière, dans lequel on a dit qu'on irait de l'avant, puis on était pour accélérer ce qui se faisait en termes de voitures électriques au Québec. Alors, dès juin, Mme la Présidente, on sera en mesure de présenter et de voir des voitures électriques sur le réseau routier, au Québec, par des projets pilotes. Oui, c'est fait chez nous. Le collègue a tout à fait raison, oui, il faut encourager de telles initiatives. On y croit profondément, et c'est dans ce sens-là, Mme la Présidente, que nous allons, en juin, autoriser le déplacement... ou la présence de véhicules électriques pour finalement mieux définir l'encadrement sécuritaire dans lequel ils peuvent circuler. Alors ça, on va aller de l'avant très, très rapidement.

Il y a également les projets intermodaux, Mme la Présidente. Que l'on parle d'intermodalité, alors la présence des navires, de la voie maritime, que l'on parle également du système de voies ferroviaires, alors il faut également encourager l'intermodalité. Ça veut dire la complémentarité des modes de transport sur l'ensemble du réseau routier, comment peut-on faire en sorte d'avoir moins de camions sur le réseau routier et de favoriser le transport de marchandises notamment par la voie ferroviaire ou par la voie maritime.

Alors, ma collègue à l'Environnement et moi avons annoncé cette semaine, Mme la Présidente, 60 millions de dollars pour accompagner et soutenir des initiatives d'intermodalité. Donc, les entreprises qui décident soit améliorer leurs infrastructures ou soit également passer à un mode de transport qui soit plus écologique, avec un

gain important de gaz à effet de serre, pourront le faire et être soutenues financièrement par le gouvernement. On a également le Programme d'aide à l'intermodalité, qui existait déjà. Et, Mme la Présidente, on a également quelque chose qu'on a négocié avec le fédéral, c'est la réhabilitation des voies ferrées au Québec: 75 millions de dollars pendant cinq ans. On est la seule province qui avons négocié avec le fédéral un programme pour soutenir la réhabilitation de nos CFIL au Québec, faire en sorte que nos voies ferrées soient en mesure d'avoir une mise à niveau de la voie ferrée pour recevoir plus de marchandises et être capables de circuler à des vitesses qui soient compétitives. Alors, je pense qu'on a fait des efforts considérables.

Mais je vais revenir, Mme la Présidente... Vu qu'il ne me reste pas beaucoup de temps, ce serait important, pour moi, de revenir... Quand on dit que la STM a augmenté de 17 % son service en 2008, le Réseau de transport de la Capitale, de près de 12 %, ce que je vais dire tantôt... Parce que je ne vais répondre également au collègue de Vachon qui me disait: Ça prend plus de trains, plus de voitures. Eh oui, on fait tout ça, Mme la Présidente, il y aura plus de trains, il y aura plus de voitures de train, finalement. Sur chacun des trains, il y aura plus de capacité pour accueillir des gens. Au niveau de la société de transport, on parle de plus de 100 000 places de plus disponibles à ce jour sur les trains qui relèvent... pas les trains, mais sur tous les métros finalement parce que la STM gère le système de métros à Montréal. Alors, avec les métros, on a 100 000 places de plus par jour qui sont disponibles actuellement parce qu'on a ajouté des voitures sur les métros, parce qu'on va également ajouter des voitures... Bien, pas on va, c'est déjà fait. Il y a des voitures qui sont ajoutées également sur les trains de banlieue.

Et c'est important, je vais parler également de covoiturage. Vous savez, Mme la Présidente, qu'on a annoncé, dans le projet de Notre-Dame, qu'il y aura une voie réservée pour le transport en commun ou le transport collectif et il y aura également une voie réservée au covoiturage. Alors, c'est une initiative... c'est une première au Québec. Alors, je pense que c'est important de le dire. Je pense que ça va faire en sorte... Donc, sur Notre-Dame, on aura deux voies pour les automobiles en solo, on aura une voie réservée au covoiturage et une voie réservée au transport en commun. Je pense que ça va dans le sens de la requête du collègue de Vachon, alors c'est important.

Il y a plusieurs éléments, Mme la Présidente, mais, comme je vous dis, on fait de gros efforts. Nous y croyons profondément, Mme la Présidente, au transport collectif au Québec, je pense que personne ne peut le nier. Tous les acteurs du transport collectif sont des partenaires avec le gouvernement, reconnaissent que cette politique va plus loin que ne l'a jamais été aucun gouvernement dans l'histoire du Québec. Ils sont d'accord pour dire également que les moyens financiers sont au rendez-vous, ce qui n'est pas souvent le cas quand souvent les gouvernements sortent des politiques. Mais là il y a vraiment les budgets qui accompagnent, qui soutiennent cette politique, Mme la Présidente. Et on est très, très fiers d'y être associés, et, oui, on va faire en sorte de donner aux Québécois, aux citoyens du Québec de meilleurs outils ou de meilleurs incitatifs pour faire en sorte qu'ils utilisent encore davantage le transport collectif pour se déplacer. Je pense qu'au niveau du développement durable

il y a des gains importants, et ça, ce n'est pas négligeable, mais faire en sorte également de diminuer la congestion, favoriser le déplacement des usagers et également améliorer la sécurité sur le réseau routier.

Alors, Mme la Présidente, si on a moins de véhicules qui circulent de part et d'autre, il y aura moins de périodes de congestion, il y aura plus de sécurité sur les routes, et tout ça va dans le sens du développement durable parce qu'on sera capables d'avoir des gains significatifs au niveau des gaz à effet de serre. Alors, je pense que tout le monde sera gagnant. Et, dans un contexte comme la grande métropole, les grandes villes du Québec, je pense que c'est un incontournable d'améliorer l'offre de services pour faire en sorte que plus de gens utilisent le transport collectif, et c'est ce à quoi nous travaillons à tous les jours, Mme la Présidente, et de façon très sérieuse. Merci.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, je vous remercie, Mme la ministre. Avant de céder la parole au prochain intervenant...

Des voix: ...

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): S'il vous plaît! Avant de céder la parole au prochain intervenant, je voudrais vous donner la répartition du temps qu'il reste: 15 min 45 s pour le groupe parlementaire formant le gouvernement, 13 min 30 s pour le groupe formant l'opposition officielle, 11 min 45 s pour le groupe formant le deuxième groupe d'opposition. Alors, je cède maintenant la parole à M. le député de Jonquière. M. le député de Jonquière est porte-parole du deuxième groupe d'opposition en matière d'énergie. M. le député.

M. Sylvain Gaudreault

M. Gaudreault: Oui. Merci, Mme la Présidente. Écoutez, quand on parle de débat d'urgence, je comprends la décision invoquée par le président, mais, vous savez, je pense qu'il faut voir le droit parlementaire de façon évolutive. Et, quand on parle de la question du prix de l'essence, ce n'est pas un événement subit, c'est une montée progressive depuis quelques années mais qui fait en sorte qu'aujourd'hui on atteint des sommets qui sont inquiétants, qui n'inquiètent pas seulement nous, ici, en cette Chambre, mais qui inquiètent les citoyens et citoyennes du Québec, particulièrement les familles, dans toutes les régions. Et, quand nous regardons l'actualité, nous voyons ce qui se passe à l'extérieur en termes de problèmes sociaux, et je pense que, dans un souci de responsabilité, comme parlementaires, nous devons chercher à prévenir pour ne pas que ces tristes événements se reproduisent sur notre territoire.

Alors, la hausse vertigineuse du prix à la pompe, Mme la Présidente, je veux juste vous donner quelques chiffres dans les régions du Québec mais qui sont extrêmement évocateurs. Si je prends la Côte-Nord, par exemple, pour la première semaine de janvier de cette année, 2008, le prix moyen affiché était de 113,9. Le 28 avril, il était de 133,5, Mme la Présidente. Si je prends la Gaspésie, première semaine de janvier, 113,7; 28 avril, 135,6; et, aujourd'hui, au 30 mai 2008, Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, 141,5, Mme la Présidente. Alors, c'est profondément inquiétant.

Ça, c'est des chiffres qui proviennent de la Régie de l'énergie et également du site du CAA Québec. On pourrait regarder également la Capitale-Nationale: janvier, 112,3; fin avril, 131,8; et, aujourd'hui, 141,1.

Alors, Mme la Présidente, vous comprenez que, ne serait-ce que cette évolution des chiffres ces derniers mois — comme je vous dis, c'est une évolution lente mais qui s'est accélérée un petit peu plus ces dernières semaines — je pense que ça justifie en soi ce débat d'urgence que nous avons réclamé aujourd'hui. Le prix du baril, hier, était... a clôturé à 126,83 \$ US. Alors, ce sont des records, à tous les jours, qui sont battus. Ça monte, ça atteint des sommets à chaque jour.

● (12 h 20) ●

Alors, je voulais tracer un petit portrait du pétrole au Québec, Mme la Présidente. Comme vous le savez, le Québec importe la totalité du pétrole brut qu'il consomme. L'importation de pétrole brut, en 2006, s'élevait, au Québec, à 153,5 millions de barils. C'était une hausse de 7 % par rapport à 2002. Et cette hausse, Mme la Présidente, a un impact absolument important, dont nous parlons peu, mais dont il faut absolument tenir compte quand on parle des impacts généraux de la hausse du prix de l'essence sur l'économie québécoise et qui justifie en soi à mon sens le débat d'urgence, c'est l'impact sur la balance commerciale du Québec.

La hausse de 1 \$ au prix moyen annuel du pétrole brut engendre une perte annuelle supplémentaire d'environ 160 millions de dollars à la balance commerciale du secteur énergétique québécois. Les hausses successives des prix de pétrole brut depuis 2005 ajouteront donc près de 8 milliards — 8 milliards, Mme la Présidente — de pertes à la balance commerciale du secteur énergétique pour l'année en cours par rapport à celle de 2005 si les prix et la consommation de pétrole se maintiennent aux valeurs actuelles. Alors, Mme la Présidente, c'est absolument important de prendre acte et d'avoir conscience de cette réalité économique. Et ce dont je vous parle, là, concernant la balance commerciale provient d'une étude réalisée par Patrick Déry sur l'état des perspectives énergétiques mondiales et québécoises, publiée en avril dernier.

Alors, Mme la Présidente, vous comprenez qu'avec toutes ces conséquences macroéconomiques, ces conséquences qui sont absolument importantes, il y a aussi des conséquences beaucoup plus directes sur les familles. Mon collègue le député de Vachon y a fait mention tout à l'heure en ce qui concerne les banlieues plus immédiates dans les zones très urbanisées, mais nous sommes aussi extrêmement préoccupés forcément par l'ensemble du territoire québécois. Dans les régions du Québec, Mme la Présidente, vous savez que les distances sont forcément beaucoup plus grandes. Nous pensons à la Côte-Nord, par exemple, entre... toute la Basse-Côte-Nord, la région de Mingan, Rivière-au-Tonnerre, Havre-Saint-Pierre. Les gens habitent dans une localité, dans un endroit mais souvent doivent se déplacer sur de très, très longues distances pour aller travailler. Il n'est pas rare, au Saguenay—Lac-Saint-Jean, de voir, par exemple, des gens qui habitent dans le Bas-Saguenay, à Petit-Saguenay, travailler à La Baie, par exemple — c'est une heure, une heure et demie de route — des gens qui travaillent à Alma, qui habitent à Jonquière ou qui restent ailleurs au Lac-Saint-Jean. Alors, les distances, Mme la Présidente, sont absolument grandes dans l'ensemble des régions du

Québec, et ça coûte donc très cher, de plus en plus cher depuis cette situation de la hausse du prix de l'essence.

Et en plus, vous savez, parfois nous avons tendance à reprocher aux gens de s'acheter des grosses cylindrées, mais, pour plusieurs travailleurs dans les régions, considérant l'économie de ces régions, basée sur l'industrie forestière, basée sur l'agriculture, ces mêmes travailleurs n'ont pas le choix aussi d'acquérir des gros camions, par exemple, pour se déplacer parce que c'est leur outil de travail.

Ça m'amène à vous parler justement de cette réalité des travailleurs dont le prix de l'essence les affecte plus directement. Alors, je pense évidemment aux propriétaires des camions, ce qu'on appelle les camionneurs artisans. Je pense également aux chauffeurs de taxi. Je pense aussi aux propriétaires de machinerie forestière et à tout le secteur agricole. Si on prend, par exemple, les propriétaires de machinerie forestière dans nos régions, Mme la Présidente, en cette période-ci, là, au printemps, mai, juin, les propriétaires de machinerie forestière, qui sont des sous-contractants des grandes compagnies qui exploitent les forêts, entrent en forêt présentement. Alors, ils sont obligés de faire face à des contrats qu'ils ont signés avec ces grandes compagnies à un taux fixe, alors que le prix de l'essence était à un autre montant, à un montant plus bas. Alors, comment un propriétaire de machinerie forestière, qui est en soi un travailleur autonome, comment peut-il faire face à cette hausse alors qu'il a un contrat fermé avec une entreprise qui exploite... une entreprise dans l'industrie forestière, les grandes entreprises? Alors, il faut absolument se préoccuper de ces réalités-là parce que, tout à l'heure, peut-être que ces gens ne voudront pas, par exemple, prendre leur équipement, leur matériel pour aller en forêt. Alors, imaginez l'impact que ça peut avoir sur cette industrie.

Les camionneurs artisans sont fortement impliqués dans l'industrie de la construction, Mme la Présidente. Alors, autre impact double, à la fois sur des travailleurs, des camionneurs artisans, qui sont des travailleurs autonomes et qui ont déjà un salaire peu élevé, et, deuxième impact, sur le monde de la construction.

Alors, Mme la Présidente, nous savons, par exemple, que les travaux routiers au Québec... Nous commençons la saison des travaux routiers... sera sûrement touchée par la hausse des prix de l'essence. Il y a évidemment le coût de l'asphalte, il y a le coût du béton qui rentrent en ligne de compte, mais il y a justement les contrats qui ont été signés avec les camionneurs artisans. Alors, ces contrats sont signés sur la base d'une moyenne annuelle de l'an passé. Alors, imaginez la différence, Mme la Présidente, avec la réalité d'aujourd'hui. Alors, moi, j'aimerais bien entendre le gouvernement sur ce qu'il a à proposer de façon urgente pour éviter qu'au Québec, cet été, les camionneurs artisans laissent leurs camions dans leurs cours.

Dans les régions du Québec, Mme la Présidente, toujours dans l'industrie du camionnage artisan, si on regarde les régions ressources, la flotte de camions, par exemple, est en moyenne plus âgée que dans les régions urbaines ou plus métropolitaines. Ça, ça veut dire quoi, Mme la Présidente? Ça veut dire que ce sont des camions moins efficaces d'un point de vue énergétique, des camions plus âgés, donc qui consomment plus. Alors, qu'est-ce qu'on propose à ces gens-là, qui comprennent bien l'importance

de briser notre dépendance à l'égard du pétrole, qui veulent bien respecter... C'est des gens de bonne foi, qui veulent bien respecter les objectifs de réduction des gaz à effet de serre, mais ils veulent gagner leur vie aussi et ils veulent aussi avoir du pain et du beurre sur leur table pour leurs familles. Alors, comment on peut aider de façon urgente et immédiate ces personnes, ces travailleurs, ces entrepreneurs qui auront et qui ont des contrats signés avec le gouvernement du Québec pour la réalisation des travaux routiers?

Alors, moi, je pense que, quand nous réclamons un plan d'urgence, ça touche également ces travailleurs pour éviter de voir ce qui se passe, là, présentement, en Europe. Encore sur la une de *La Presse Affaires* de ce matin, deux photos: *La France menacée de paralysie*, sur un fond noir, et *Les camionneurs britanniques au bord de la faillite*. Alors, si les pêcheurs, les agriculteurs puis les camionneurs, en Europe, sont interpellés, je ne vois pas pourquoi ce serait différent ici. Écoutez, je ne peux pas finir mon mot sans parler de l'improvisation, la valse-hésitation du gouvernement. Juste quelques citations.

En 2001, M. le ministre, député de Kamouraska-Témiscouata, qui était dans l'opposition à l'époque, qui aurait dû y rester, il disait: «Les baisses d'impôt, là, elles disparaissent en fumée avec les hausses du prix de l'essence.» Hein? Et puis il disait aussi...

Attendez que je retrouve ma citation, ça vaut la peine. Ça, c'est la députée de Bonaventure, qui est aujourd'hui vice-première ministre: «Notre formation politique a plaidé à plusieurs reprises. Depuis maintenant deux ans ou trois ans, nous avons plaidé pour un allègement du fardeau fiscal du contribuable qui passerait notamment par une réduction des taxes sur l'essence.»

Aujourd'hui, maintenant que ces députés se retrouvent dans des fauteuils ministériels, ils s'aperçoivent bien que la situation est beaucoup plus complexe qu'ils le prétendaient à l'époque. Alors, Mme la Présidente, pour toutes ces raisons, nous réclamons et nous ne cesserons de réclamer, tant que nous ne serons pas satisfaits, comme les familles du Québec et les travailleurs, un plan d'urgence sur la situation du prix de l'essence.

● (12 h 30) ●

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci, M. le député de Jonquière. Bon. Alors, M. le député de Prévost et porte-parole de l'opposition officielle en matière des affaires municipales. M. le député.

M. Martin Camirand

M. Camirand: Merci, Mme la Présidente. Ça me fait plaisir d'intervenir aujourd'hui au niveau du débat d'urgence. Un peu surprenant — et je rejoins la ministre à ce niveau-là — que cette mention-là soit faite par le PQ, Mme la Présidente, les supermans d'augmentation de la TVQ. C'est un peu surprenant de voir proposée par le PQ cette solution-là ou ce débat-là, eux qui sont les champions d'augmentation de la TVQ pour les prochaines années.

Moi, Mme la Présidente, je vais vous entretenir d'une particularité qui est dans mon comté. Je suis le député de Prévost, qui... où à Saint-Jérôme et la ville de Prévost. Chez nous, on a une compagnie qui fabrique des véhicules électriques, la compagnie où le véhicule s'appelle la ZENN. Je pense que la ministre est au courant de ce type de véhicule.

Une particularité, Mme la Présidente, à ce niveau-là, c'est que, nous, à Saint-Jérôme ou à la ville de Saint-Jérôme, et avec le CEVEQ, Centre des véhicules électriques du Québec, les Laurentides sont reconnues comme le créneau d'excellence. Là, je vais m'expliquer, Mme la Présidente, créneau d'excellence, transport terrestre avancé.

À l'époque, j'étais conseiller municipal de la ville de Saint-Jérôme. On avait déjà une flotte de véhicules électriques. Maintenant, par l'inaction du gouvernement, et je vais arriver à pourquoi je dis «inaction» tantôt, la ville n'a plus une flotte de véhicules électriques, elle a une flotte maintenant de véhicules hybrides. Tout ça est bien correct. Je pense que l'avancement de la ville à ce niveau-là, elle n'a pas eu le choix. Pourquoi la ville a changé au niveau d'une flotte de véhicules électriques à une flotte de véhicules hybrides? C'est parce que l'inaction du gouvernement a fait en sorte, Mme la Présidente, que, depuis 2001-2002, toutes les études ou les possibilités d'avoir des véhicules électriques sur nos routes ont déjà été établies: projet pilote, étude, rencontre avec les gens de l'Europe, et tout ça a déjà été fait une première fois. Et on s'aperçoit qu'après ces années-là il n'y a toujours rien.

Là, la ministre se vantait tantôt d'arriver en juin avec un projet pilote. Moi, je trouve ça très timide que, depuis 2001, toutes ces études-là ont été faites, ont été rencontrées avec les gens de l'Europe... J'ai participé moi-même, Mme la Présidente, à une mission en Europe. D'ailleurs, on peut voir, aujourd'hui, à Québec, la présence d'autobus électriques. La présence d'autobus électriques vient déjà d'un projet de 2001 où je participais à cette mission-là et qu'on avait essayé des principes d'autobus électriques à Poitiers, en France, et tout ça était déjà connu. Mais le gouvernement a toujours été frileux, n'a pas fait beaucoup d'actions et tranquillement essaie d'arriver avec une politique, mais avec une grande gêne. Et c'est là que je trouve ça, Mme la Présidente, important de le signaler.

Aujourd'hui, les familles, les entreprises, les municipalités, dont je suis le critique, pourraient déjà utiliser ces véhicules électriques qui ont déjà été à l'étude, déjà approuvés, qu'on retrouve également en Europe, d'une façon. La plupart des familles en Europe ont un deuxième véhicule électrique. La plupart des municipalités utilisent déjà les principes de véhicules électriques. Et les entreprises, Mme la Présidente, utilisent également les véhicules électriques. Et les citoyens d'ailleurs peuvent prendre leurs cartes, prendre un véhicule électrique, le déplacer à un autre endroit et déposer le véhicule électrique là, reprendre un autre véhicule à un autre endroit. Il y a déjà des systèmes... On est très en retard au Québec, Mme la Présidente, au niveau des véhicules électriques.

Ce que je veux vous dire... La ministre tantôt nous disait: Oui, oui, on va arriver avec des solutions, on va arriver avec des solutions. Moi, je trouve que... Et je vais reprendre, Mme la ministre, une parole du directeur du CVEQ de Saint-Jérôme: On était en attente d'une réponse de la part des hauts fonctionnaires du MTQ en rapport à nos projets pilotes. Et là, en juin, on fait table rase et on recommence, Mme la Présidente, au niveau du projet pilote qui est déjà fait, qui est déjà expérimenté. J'ai essayé le Segway à Saint-Jérôme, j'ai essayé la flotte de véhicules électriques de la ville, parce que j'étais conseiller municipal à l'époque. Tout ça a déjà été fait.

En plus, j'ai une entreprise chez moi, parce qu'on est le créneau d'excellence, dans les Laurentides,

au niveau des véhicules électriques, j'ai une entreprise chez moi qui fabrique des véhicules électriques qu'on ne peut utiliser chez nous et qui sont exportés aux États-Unis, qu'ils utilisent depuis deux ans, exportés ailleurs, qu'ils utilisent depuis cinq ans, et, chez nous, les familles pourraient utiliser ça. Avec le coût de l'essence en ce moment, c'est inacceptable qu'un gouvernement n'ait pas... un gouvernement où il y a eu inaction, ou de la paresse, ou a été très frileux d'arriver avec des solutions de technologies nouvelles. Et là on arrive à un moment où est-ce que, là, c'est critique, le besoin est là, puis la ministre nous annonce, en juin seulement, un projet pilote. Tous les événements ont été faits.

Je finis en disant que... Bien, je finis le libellé de l'article en disant: Bon, on fait table rase, les véhicules électriques sont déjà permis dans plusieurs endroits, ont fait leurs preuves, sont efficaces, et avec le prix de l'essence, aujourd'hui, il est inacceptable que la ministre arrive au mois de juin avec un projet de loi aussi frileux.

Industrie chez nous; exportation de véhicules électriques; créneau d'excellence dans les Laurentides; ville de Saint-Jérôme anciennement avec une flotte électrique, maintenant avec hybride à cause justement de l'inaction du gouvernement; autobus électriques à Québec. On voit l'arrivée des autobus, qui est déjà amplement utilisé en France, Mme la Présidente, il est temps qu'on donne des solutions, qu'on arrive avec des solutions concrètes, parce que les familles d'aujourd'hui... Et on peut parler, dans les familles, des étudiants qui pourraient utiliser des véhicules électriques. On pourrait...

Les entreprises, on parlait de taxis tantôt, les véhicules électriques, une fois branchés... Et d'ailleurs, à Saint-Jérôme, c'est déjà prêt, hein, on peut déjà, s'il y a des véhicules électriques qui rentrent en marche... les bornes d'utilisation pour brancher les véhicules électriques sont déjà là. Ça fait qu'il est inacceptable qu'une ville déjà prête comme Saint-Jérôme — ou il y en a peut-être quelques-unes d'autres — ne puisse pas utiliser ces véhicules-là et qu'on recommence avec un projet pilote.

Moi, chez moi, on a un véhicule, le deuxième véhicule pour faire des activités familiales, Mme la Présidente, pourrait être utilisé à cette fin. On pourrait aller faire l'épicerie, on pourrait aller porter les enfants à la garderie, on pourrait aller les chercher à l'école. Tout ça fait en sorte qu'aujourd'hui on doit regarder pour des solutions non de projet pilote, non encore à être frileux... Est-ce que la ministre a peur justement des pétrolières? Et c'est pour ça que tranquillement elle recommence les principes de projet pilote au niveau des véhicules électriques?

En terminant, Mme la ministre, il serait important bien sûr d'arriver à une contribution complète pour aider nos familles à se sortir des principes de l'impact sur l'essence. Merci, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci, M. le député. Je cède la parole maintenant à M. le ministre et leader du gouvernement.

M. Benoît Pelletier

M. Pelletier (Chapleau): Merci, Mme la Présidente. Alors, je pense que, d'abord, le débat d'aujourd'hui, ce débat d'urgence en quelque sorte, le gouvernement y a consenti parce qu'effectivement nous

sommes conscients qu'il s'agit là d'une question extrêmement préoccupante, préoccupante pour la population, préoccupante pour les citoyens et les citoyennes qui nous écoutent aujourd'hui, et ce débat en quelque sorte porte sur le prix de l'essence. Et, bien entendu, je pense qu'il mérite une mise en contexte. D'abord, dire que... et vous allez voir que cette mise en contexte ne vise pas à déresponsabiliser le gouvernement par rapport à certaines missions fondamentales qui relèvent de lui, mais en même temps de donner un éclairage, je pense, approprié au débat qui a cours en ce moment, en cette Chambre, mais donc rappeler qu'il s'agit, d'abord et avant tout, Mme la Présidente, d'un problème de caractère international.

On l'a vu tout à l'heure, ce problème du prix de l'essence est un problème qui dans le fond touche l'ensemble des sociétés ou à peu près toutes les sociétés dans le monde. Quelques-unes y échappent heureusement pour différents motifs, dont le fait qu'elles sont elles-mêmes productrices importantes de pétrole. Mais donc ce problème touche l'ensemble des sociétés ou presque toutes les sociétés dans le monde, bien entendu, et il s'agit d'un problème à l'égard duquel les gouvernements sont, je dirais, relativement — je dis bien «relativement» — impuissants puisque... Il y a des choses que les gouvernements peuvent faire, bien entendu, mais ils sont néanmoins relativement impuissants puisque, on le sait, les prix de l'essence sont fixés sur les marchés internationaux, et c'est une réalité à laquelle on doit faire face. Dans certains cas donc, les prix sont fixés sur une base internationale, sur les marchés internationaux, ai-je dit, et, dans d'autres cas, ils sont fixés — par exemple au niveau du continent; ils sont fixés — en fonction de l'offre et de la demande, bien entendu. Donc, le gouvernement du Québec n'a pas nécessairement un contrôle direct sur le prix de l'essence et du diesel, pour les motifs que je viens d'expliquer, et je pense que cela doit être rappelé.

● (12 h 40) ●

Bien entendu, Mme la Présidente, nous sommes conscients également, comme gouvernement, que c'est une problématique qui affecte les citoyens et qui affecte également un certain nombre d'entreprises au Québec, et je vous dirai même, qui affecte le gouvernement du Québec, et je vais vous démontrer de quelle façon dans un instant. Mais donc, on le sait, bien entendu, cette problématique affecte les citoyens puisqu'elle entraîne une certaine augmentation du coût de la vie et, bien entendu, une augmentation du coût des produits. Forcément donc, ça a un impact sur la consommation de biens au Québec, un impact sur les consommateurs eux-mêmes, pris individuellement. Et, puisqu'il y a un tel impact sur la consommation de biens produits au Québec, forcément ça a un impact sur un bon nombre de compagnies, un bon nombre d'entreprises qui donc oeuvrent dans le domaine justement de la production et de la vente desdits biens.

Par ailleurs, bien entendu, on sait que c'est une problématique qui affecte les entreprises manufacturières au Québec. On le sait. Malheureusement donc, il y a des entreprises manufacturières qui souffrent de la situation actuelle. Et ça, c'est sans compter, on le sait également, les entreprises de transport qui sont aussi, bien entendu, touchées par ce problème. Et là nous pensons au transport des marchandises évidemment, nous pensons également au transport d'individus, les déplacements tout simplement par véhicules automobiles.

Alors, l'industrie du camionnage, bien entendu, est touchée, le transport en commun aussi est touché, l'industrie du taxi, le transport aérien, bref il y a un impact sur les coûts du transport des marchandises et sur le coût également des déplacements, augmentation des coûts d'exploitation des différentes entreprises. Bref, les conséquences sur l'économie du Québec sont non négligeables. Et je le dis, Mme la Présidente, pour bien montrer que le gouvernement est conscient de cette réalité et, bien entendu, agit en fonction de la réalité que je vous ai décrite, agit surtout pour diminuer les conséquences sur les entreprises, sur les individus, bref sur les consommateurs et également, bien entendu, sur l'économie du Québec.

Mais je vous disais également, Mme la Présidente, que cette problématique criante qui est reliée au prix du pétrole, je vous disais qu'elle a aussi un impact négatif sur l'État québécois dans le sens où ça a un impact négatif sur les finances publiques. Parce que, contrairement à ce que l'on pourrait croire, ça amène donc les usagers de véhicules automobiles, les propriétaires de véhicules automobiles, ça les amène à consommer moins d'essence, et donc ça veut dire qu'en ce qui concerne la taxe sur le carburant, ça veut dire forcément qu'il y a un peu moins de rentrées de la part du gouvernement du Québec. Bien entendu, l'augmentation du coût des produits profite en ce qui concerne la taxe de vente québécoise, bien entendu, mais, je répète, il y a néanmoins une diminution en ce qui concerne la taxe sur le prix du carburant parce que les consommateurs sont appelés, sont amenés à consommer moins d'essence. Et d'autre part il y a des dépenses additionnelles pour l'État québécois, de sorte qu'en fin de compte ça augmente les coûts pour nous en ce qui concerne le parc automobile du gouvernement du Québec, en ce qui concerne le chauffage des immeubles publics, en ce qui concerne également des contrats des tiers qui nous coûtent plus cher maintenant qu'il faut prendre en compte cette hausse du prix de l'essence.

Alors, en d'autres termes, il est faux de prétendre, comme certains le font sur la place publique, il est faux de prétendre que la crise du pétrole, comme on l'appelle maintenant, cette problématique donc reliée au prix de l'essence augmente les revenus de l'État. Je le dis, ça peut être vrai pour la TVQ, la taxe de vente du Québec, mais ce n'est pas vrai pour la taxe sur le carburant, et en plus, Mme la Présidente, ça occasionne des dépenses supplémentaires pour l'État québécois. Alors, je pense que ça... Et, somme toute, l'État québécois perd, perd de l'argent à cause de la situation actuelle. Alors, ce n'est pas vrai que nous cherchons à entretenir cette situation parce qu'elle serait rentable pour nous. C'est tout le contraire. Somme toute, lorsqu'on fait tous les calculs, Mme la Présidente, lorsqu'on regarde nos dépenses additionnelles, lorsqu'on regarde la TVQ, lorsqu'on regarde la taxe sur le carburant, on se rend compte finalement que le gouvernement perd de l'argent à cause de la situation actuelle.

Nous sommes d'accord pour dire donc qu'il y a une problématique qui est urgente. Nous sommes d'accord pour dire que cette problématique a un impact très réel sur l'économie du Québec, les citoyens, les consommateurs, et ainsi de suite, Mme la Présidente. Nous sommes également d'accord pour dire qu'il faut à tout prix développer un certain nombre d'alternatives, et j'y reviendrai dans un instant, mais, Mme la Présidente, ce n'est pas comme si notre gouvernement n'avait pas agi.

Notre gouvernement a agi. Notre gouvernement a agi notamment en ce qui concerne la transparence, transparence qui est souhaitée de la part des grandes pétrolières, en quelque sorte. Notre gouvernement a agi d'abord, en juin 2007, alors que nous avons annoncé une série de mesures gouvernementales justement en vue d'accroître la transparence des compagnies pétrolières, annonce gouvernementale, sur le marché de l'essence, et ça a été suivi par le dépôt, dès l'automne 2007, d'un projet de loi favorisant la transparence sur la vente de l'essence et également du carburant diesel. Alors, Mme la Présidente, nous avons agi.

Malheureusement, au moment de l'étude détaillée, les formations de l'opposition se sont en quelque sorte opposées à ce projet de loi que nous avons mis sur la table. Elles ont encore le temps de revoir leurs positions sur le sujet, et j'espère qu'elles le feront à la lumière du débat d'aujourd'hui. Mais donc il est regrettable que les formations de l'opposition aient adopté une telle attitude, alors que le gouvernement, lui, voulait permettre aux consommateurs de mieux comprendre les raisons pour lesquelles le prix de l'essence augmentait d'une part et voir jusqu'où cette augmentation pouvait être justifiée ou non, et en quelque sorte voulait mieux suivre les variations importantes du marché en ce qui concerne les carburants diesels et en ce qui concerne également l'essence.

Nous avons donc agi, Mme la Présidente, en ce qui concerne la transparence. On a agi aussi en ce qui concerne l'efficacité énergétique et nous continuons d'agir en ce qui concerne l'efficacité énergétique. Vous connaissez la détermination du gouvernement en ce qui concerne la réduction des gaz à effet de serre, alors nous continuons nos efforts dans ce sens-là. Bien entendu, cette lutte aux gaz à effet de serre s'accompagne également d'un travail qui est fait pour réduire la consommation d'hydrocarbures, et tout cela passe par un certain nombre d'innovations technologiques — passe notamment par un certain nombre d'innovations technologiques — parmi lesquels figurent les véhicules électriques. Et là vous me permettez de dire, Mme la Présidente, que c'est grâce au Code de la sécurité routière que nous avons fait adopter, sur l'initiative de la ministre des Transports, Mme la Présidente, qu'il y aura mise en place de projets pilotes — au pluriel, au pluriel — concernant donc les véhicules électriques, et nous pensons qu'effectivement il s'agit là d'une voie alternative qui est extrêmement prometteuse.

Mais il y en a d'autres. Il y a tout ce contexte des véhicules hybrides, et là encore nous favorisons même l'achat, comme gouvernement, Mme la Présidente, nous favorisons l'achat de véhicules hybrides. Il y a, bien entendu, ce transport en commun sur lequel nous investissons beaucoup. D'autres voies alternatives également concernent la réduction d'énergie par le secteur public lui-même, Mme la Présidente. Parce que, vous savez, nous avons les bâtiments, nous avons les véhicules, nous avons un tas, enfin, de biens qui consomment de l'énergie et nous nous sommes engagés, comme gouvernement, à réduire donc la consommation d'énergie dans le secteur public.

● (12 h 50) ●

Alors, Mme la Présidente, je pense que vous constatez que nous prenons toutes les mesures qui s'imposent pour diminuer les conséquences, sur le citoyen, de la crise actuelle, la crise du pétrole actuelle. Nous agissons. Nous sommes parfaitement conscients de la nature du problème, mais je terminerai en vous disant ceci: Nous sommes par ailleurs conscients qu'il y a des

choses que nous ne pouvons pas faire puisque, je le répète, il s'agit d'un problème international et que le prix du pétrole est déterminé justement en fonction de paramètres, en fonction de règles sur lesquels le gouvernement du Québec n'a pas d'influence directe.

Mais cela étant dit, Mme la Présidente, lorsque nous pouvons faire quelque chose, c'est ça, le plus important, c'est ça qu'il faut retenir, lorsque nous pouvons faire quelque chose, ce sur quoi nous pouvons agir, ce sur quoi finalement nous pouvons intervenir, eh bien nous le faisons. Et donc nous avons un gouvernement qui est dans l'action. Et nous avons appris aujourd'hui que nous pourrions peut-être compter sur la collaboration des deux partis de l'opposition pour la suite des événements. Et puis Dieu sait que cette collaboration-là, elle est importante. Heureusement, aujourd'hui, nous avons un peu espoir que la suite des choses se fera avec la collaboration des deux partis qui forment l'opposition en cette Chambre. Merci, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Merci, M. le ministre. Alors, permettez-moi de vous rappeler qu'il reste moins de une minute, exactement 50 secondes, au deuxième groupe formant l'opposition et moins de cinq minutes à l'opposition officielle, exactement 4 min 50 s. Alors, je vous cède la parole, M. le député de Marguerite-D'Youville, porte-parole de l'opposition officielle en matière de développement durable et de parcs nationaux. M. le député.

M. Simon-Pierre Diamond

M. Diamond: Merci, Mme la Présidente. Première des choses, je tiens à souligner, d'entrée de jeu, trois éléments qui m'ont surpris dans les débats, les échanges qu'on a eus ce matin. La première des choses, c'est lorsque j'entends le gouvernement qui dit qu'il est dans l'action, alors que, s'il y a bien une chose qui est incontestable, c'est qu'on est face à un gouvernement qui est constamment dans l'inaction et qui laisse traîner les dossiers. C'est un autre exemple, aujourd'hui, qui est devant nos yeux.

Deuxième des choses qui m'a surpris, Mme la Présidente, c'est le mutisme de la ministre de l'Environnement qui, sur un dossier aussi névralgique, sur l'avenir d'une société, sur l'avenir de notre énergie au Québec, n'a pas préféré prendre la parole, aujourd'hui, puis exprimer le fond de sa pensée sur ce qui se doit d'être du développement durable au Québec, dans ce dossier aussi important de l'énergie.

Et la troisième chose qui m'a surpris, Mme la Présidente, c'est à coup sûr le Parti québécois qui vient aujourd'hui dénoncer, hein, les fluctuations qu'il peut y avoir dans le portefeuille des citoyens de la classe moyenne, des familles, qui ont été nommément mentionnés, alors qu'on sait très bien qu'à chaque occasion qu'ils ont, le Parti québécois, de vouloir augmenter la TVQ, ils le font. Et je me souviens, il n'y a pas si longtemps, lorsque j'étais président de l'aile jeunesse de mon parti politique, à l'ADQ, eh bien mes vis-à-vis au Parti québécois avaient fait symboliquement un poste de péage au centre-ville pour aller soutirer de l'argent, des fonds pour la municipalité de la ville. Et c'est très ancré, au Parti québécois, d'aller chercher, piger des sommes d'argent dans les poches des familles. Alors, je suis d'autant plus surpris, aujourd'hui, des débats qui ont cours.

Je veux faire mon intervention, Mme la Présidente, autour d'un dossier qui est excessivement important dans le débat qui nous tient aujourd'hui, c'est celui du transport en commun, du développement du transport en commun. Toutes les villes qui ont réussi à faire du développement durable à travers la planète, qui ont été capables d'appliquer les concepts d'aménagement du territoire d'une manière efficace, d'une manière écologique, eh bien le transport en commun est l'axe principal pour un type de développement comme celui-là. Aujourd'hui, les citoyens... c'est triste à dire, et puis, moi, j'en prends pour exemple mon propre comté, par exemple la ville de Sainte-Julie, bien le choix n'est pas là. Le choix à de l'accessibilité d'un transport en commun en tout temps, rapide, efficace, bien il n'est pas présent. Alors, les citoyens aujourd'hui vivent l'augmentation des prix de l'essence, mais ils la vivent en toute impuissance, sans être capables de voir une alternative. On leur demande d'utiliser plus de transport en commun, alors que l'offre n'est pas là, Mme la Présidente, et c'est ça, le problème.

Le défi numéro un, c'est l'offre de transport en commun, et personne ne va me faire accroire qu'avec l'état des finances publiques actuel, avec les sommes investies par le gouvernement, personne ne va me faire accroire qu'on va être capables de faire des gains significatifs dans l'offre. Et je l'ai pris longtemps, le métro, pour savoir que, quand le toit coule dans le métro, bien, on met une chaudière et trois cônes autour et ça reste comme ça pendant un an. Alors, ce n'est certainement pas comme ça qu'on va investir des milliards et des milliards pour offrir davantage d'offre.

Nous, à l'ADQ, on a une solution, Mme la Présidente, là-dessus, et c'est de revoir la gouvernance du transport en commun au Québec. On sait très bien qu'il y a beaucoup de structures — ils sont tous de bonne foi; mais beaucoup de structures: tu as l'AMT, CMM, ville de Montréal, évidemment la STM, qui gère presque 80 % du transport en commun dans la grande région de Montréal, qui revendique beaucoup de pouvoirs. Évidemment, bon, sur la rive sud, sur la rive nord, c'est différent. Ça fait beaucoup de structures, et puis je pense qu'il faut absolument, tu sais, simplifier tout ça, donner à une instance publique unique le pouvoir de planifier, et je pense qu'il faut aussi inclure les partenaires privés dans tout ce qui est développement du transport en commun de sorte à ce qu'il y ait davantage d'offre.

Et aujourd'hui on est dans une optique, Mme la Présidente, où ce n'est pas... ou ce n'est pas l'offre, tu sais, qui va faire la différence. La demande est tellement importante que, la seconde qu'il y a une offre de service, les citoyens y sont. Même pas besoin de faire de la promotion, il suffit de voir les trains de banlieue sur la couronne nord. Et puis mon collègue en a mentionné tout à l'heure, le député de Prévost: il y a tellement de demande pour le transport en commun, il faut qu'on voie d'autres alternatives, il faut le développer. Et ça, c'est des citoyens qui vont bénéficier, Mme la Présidente, de davantage d'offre, grâce à un partenaire privé, tout en gardant en l'esprit que c'est une instance publique qui gère son développement. Il ne faut pas laisser ça d'une manière anarchique, mais il faut absolument envisager cette alternative. Et je pense qu'aujourd'hui une réflexion sur cette gouvernance, eh bien, c'est notre salut, Mme la Présidente, pour avoir un système de transport en commun

beaucoup plus efficace et des grands chantiers pour les citoyens du Québec. Merci.

La Vice-Présidente (Mme Houda-Pepin): Alors, M. le député, si vous voulez encore ajouter quelque chose, compte tenu du nouveau repartage du temps, vous avez encore une minute et quelques. Si vous avez terminé votre intervention, alors je vais solliciter... voir s'il y a d'autres intervenants? Non? Alors, dans ce cas, je vous remercie, M. le député. Et, Mmes, MM. les députés, cela met fin au débat d'urgence concernant la crise reliée à la hausse des prix de l'essence au Québec et l'adoption d'un plan d'urgence pour les familles de la grande région de Montréal et de Québec, demandé par M. le député de Vachon.

Alors, compte tenu de l'heure, je suspends les travaux jusqu'à cet après-midi, 15 heures, et je vous souhaite bon appétit.

(Suspension de la séance à 12 h 58)

(Reprise à 15 h 3)

Le Vice-Président (M. Chagnon): Mesdames messieurs, vous pouvez vous asseoir. M. le leader, vous pouvez vous relever. M. le leader.

M. Fournier: Merci, M. le Président. Alors, d'abord, bon après-midi, M. le Président. Je vous demanderais d'appeler l'article 33.

Projet de loi n° 75

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

Le Vice-Président (M. Chagnon): Ça adonne bien, je l'ai juste devant moi! Alors, l'Assemblée prend en considération le rapport de la Commission des institutions sur le projet de loi n° 75, Loi modifiant le Code des professions et d'autres dispositions législatives. Est-ce qu'il y a des interventions?

Mise aux voix du rapport

Puisqu'il n'y a pas d'intervention, est-ce que le rapport de la Commission des institutions portant sur le projet de loi n° 75, Loi modifiant le Code des professions et d'autres dispositions législatives, est adopté?

Des voix: Adopté.

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

M. Fournier: Cela étant fait, M. le Président, je vous demanderais d'appeler l'article 31.

Projet de loi n° 55

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

Le Vice-Président (M. Chagnon): Il est plus loin. Voilà. Alors, à l'article 31, l'Assemblée prend en

considération le rapport de la Commission des transports et de l'environnement sur le projet de loi n° 55, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Est-ce que j'ai des interventions? Oui? Ah bien, ça va me faire plaisir, Mme la ministre, de vous entendre.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Ça va me faire plaisir, M. le Président. Alors, M. le Président, je suis évidemment très heureuse que nous procédions aujourd'hui à cette autre étape importante dans le cheminement du projet de loi n° 55, le projet de loi qui propose diverses modifications au Code de la sécurité routière.

Alors, j'aimerais souligner de façon particulière, M. le Président, les efforts et le travail de tous les membres de la commission parlementaire. Ils ont étudié ce projet de loi dans ses moindres détails, pendant plusieurs heures, et les échanges qui ont animé cette commission ont été relevés et fructueux. Ils ont permis d'apporter à ce projet de loi des bonifications nombreuses et importantes, dont des ajustements à la disposition concernant l'utilisation obligatoire des pneus d'hiver afin de mieux répondre aux besoins exprimés par de nombreux partenaires, des modifications importantes pour interdire la vente d'équipements servant à modifier les cyclomoteurs pour les rendre plus puissants, une mesure qui améliorera la sécurité pour de nombreux jeunes du Québec et qui me tient particulièrement à cœur.

Alors, vous savez, M. le Président, pour les cyclomoteurs, on avait déjà introduit dans la loi n° 42, qui a été sanctionnée... bien, pas sanctionnée, mais adoptée... qui a été adoptée en décembre dernier... Alors, au niveau des cyclomoteurs, on avait rendu obligatoires les cours pour les jeunes qui possèdent des cyclomoteurs, ce qu'on appelle communément, au Québec, des scooters. Alors, pour nos jeunes, on va rendre obligatoires, là, dès qu'on aura structuré le cours ou la formation, donc les cours théoriques et pratiques seront obligatoires dès la fin de l'automne ou au début de l'année, alors les cours théoriques.

On avait également interdit que quelqu'un qui est en bas de 16 ans puisse avoir un passager sur le même véhicule. Et là on vient interdire la vente de tout appareil, ou morceau, ou équipement qui peut augmenter la puissance de ces cyclomoteurs-là. Alors, je pense que, pour nos jeunes, la vitesse, c'est 70 km/h. Alors, je pense que c'est important qu'on respecte cette limite-là, que les véhicules n'aillent pas plus vite que 70 km/h et qu'on interdise la vente d'équipements qui pourraient permettre à ces véhicules-là d'atteindre des vitesses telles que 100 km/h.

Alors, je pense qu'on a été témoins au cours des derniers jours de jeunes qui sont décédés et qui possédaient des véhicules modifiés ou améliorés dans certains cas. Donc, ici, on va assurer une plus grande sécurité pour nos jeunes qui circulent en cyclomoteur sur le réseau routier du Québec.

Il y a également une réflexion sur la tâche des contrôleurs routiers afin de clarifier leur rôle et leurs pouvoirs. Nous avons même convenu que le comité qui travaillera à trouver des pistes de solution sera entendu par la commission d'ici la fin de l'année. Donc, on sait évidemment qu'il y a un débat qui existe depuis de

nombreuses années sur le fait... ou sur la demande qu'ont faite les contrôleurs routiers, à savoir d'avoir plus de pouvoirs pour intervenir non pas seulement sur les véhicules lourds, mais également pour intervenir auprès des véhicules de promenade sur le réseau routier.

Et, à ce sujet-là, nous avions formé, au cours des dernières semaines, un comité, parce que ça semble assez simple ou assez évident comme demande, par contre c'est beaucoup plus complexe s'il y a des partenaires tels que les associations de corps policiers municipaux, la Sûreté du Québec, les syndicats de policiers au Québec. Alors, il y a le ministère de la Sécurité publique qui est partie prenante également de ce dossier-là. Alors, au cours des dernières semaines, on avait mis en place un comité, M. le Président, pour faire en sorte que tous ces gens-là, tous ces partenaires-là puissent s'expliquer, puissent s'exprimer, se comprendre à la limite, quelles sont les attentes des uns par rapport aux autres et quelle est l'ouverture d'un groupe à l'égard de l'autre groupe. Alors, je pense que c'est important que cette démarche-là se fasse.

Et ce qu'on a convenu de faire avec tous les parlementaires de la Commission des transports, c'est de permettre à ce comité-là de cheminer dans son travail et que, d'ici la fin de l'année 2008, ces gens-là, les comités... les groupes qui sont représentés au sein de ce comité-là viennent nous faire rapport, devant la Commission des transports, de l'évolution de leurs travaux et des pistes de solution qui pourraient nous amener à avoir plus de sécurité encore sur le réseau routier — alors, je pense que tous ces éléments-là s'additionnent — et faire en sorte qu'on ait plus de surveillance routière, plus de sécurité.

Je pense qu'ici, et notre gouvernement l'a démontré clairement avec la loi n° 42, avec l'Année de la sécurité routière, avec la mise en place de la Table québécoise de la sécurité routière, je pense que tout le monde a pu réaliser ou constater, en 2007, on a eu le meilleur bilan routier des 60 dernières années, depuis 1948, M. le Président. Alors, c'est le plus bas nombre de décès sur le réseau routier du Québec, on parle de 608 décès plutôt que 721. Alors, oui, c'est bien, c'est même très bien. C'est même exceptionnel, M. le Président, mais le message qu'on doit retenir ici, c'est qu'il faut faire plus, il faut faire mieux, il faut continuer à travailler dans le même sens, parce que chaque vie humaine que l'on sauve, je pense que c'est l'objectif, ici, de tous les parlementaires.

Alors, la sécurité routière est un objectif premier pour le gouvernement. Et, quand on modifie... quand on réussit à modifier, à apporter des modifications comme on l'a fait ici par le projet de loi n° 55 puis qu'on ouvre le Code de la sécurité routière, c'est pour le bonifier, c'est pour l'améliorer, c'est pour lui apporter des éléments qui vont nous permettre d'être encore plus rigoureux à l'égard des gens ou des personnes qui ne respectent pas les règles. Alors, je pense que, dans ce sens-là, on peut tous se réjouir.

● (15 h 10) ●

Dans le projet de loi n° 55, on dit qu'afin de nous conformer aux normes de Transport Canada les membres de cette commission ont également contribué à la redéfinition du mot «autobus», et ce, à la satisfaction de plusieurs partenaires. Alors, on sait qu'il y a toujours une question... il y a «autobus», il y a «minibus», alors c'est assez... c'est assez complexe. Ça me fait sourire, parce que les collègues, en Chambre, on apprend beaucoup

même à l'étude de ces projets de loi là. Alors, qu'est-ce qui fait qu'on doit... ça nécessite une licence d'autobus plutôt qu'une licence qui est pour un véhicule ordinaire ou pour une licence de taxi? Ce qui définit ou ce qui fait la différence, c'est le nombre de passagers. Alors, on est venu préciser ici pour faire... en fait pour être pareils comme les règles qui existent dans le gouvernement fédéral, pour qu'on soit tous égal avec le nombre de passagers pour définir ce qu'était un autobus, ce qu'était à la limite le minibus ou l'autobus, le taxi, alors combien de passagers est permis à l'intérieur d'un véhicule pour qu'on puisse le définir ou demander ou exiger une plaque d'autobus.

Également, nous avons éliminé certains irritants afin de faciliter la mise en place de ce qu'on appelle le dossier conducteur, dans le domaine du camionnage, et cela, dans le cadre de la politique d'évaluation du comportement des conducteurs de véhicules lourds. Alors, c'est une autre action qui va nettement dans le sens d'une meilleure sécurité routière.

C'est qu'avant la Commission des transports avait... ce qui a été défini au cours des... je pense que c'est très récent, au cours de la dernière année, il y avait un dossier pour les exploitants de véhicules lourds, mais, en cas d'infraction, la compagnie ou l'entreprise était notée, à la Commission des transports, sur les fautes qu'elle faisait sur le réseau routier. Maintenant, on a étendu cette mesure-là finalement aux conducteurs également. Alors, autant l'exploitant que le conducteur, parce que souvent le conducteur n'est pas nécessairement le propriétaire de l'entreprise, alors autant l'exploitant de l'entreprise que le conducteur qui est au volant lors de l'infraction seront notés au sein de la Commission des transports pour qu'on puisse assurer un suivi des dossiers tant de l'entreprise que du conducteur qui a été en faute lors d'un événement en particulier. Alors, je pense que ça, c'est vraiment un élément qui s'ajoute aux mesures de sécurité routière que nous avons mises en place à l'automne dernier.

Vous savez, M. le Président, qu'un véhicule lourd... ils ont amélioré, il faut le dire, parce qu'ils ont amélioré grandement leur bilan routier également au cours des dernières années. Ceci dit, quand un véhicule lourd a un accident avec une automobile, évidemment les dommages sont souvent beaucoup plus considérables. Alors, c'est important d'encadrer de façon tout à fait rigoureuse, ce que fait d'ailleurs la Commission des transports, le fait très bien. Il y a eu beaucoup de réglementations qui ont été mises en place au cours des dernières années pour permettre à la Commission des transports d'être efficace, de bien encadrer ces gens-là, autant les exploitants de véhicules lourds que les conducteurs de camion.

Alors, moi, je voudrais tout simplement, pour terminer, M. le Président, dire merci à tous les partenaires de la sécurité routière, qu'on parle de la Table québécoise de sécurité routière et les 70 partenaires qui ont travaillé très fort et qui poursuivent leur travail. Parce qu'on en a convenu avec le collègue le député de Beauharnois, que la sécurité routière... Et, même, on a dit: On va revoir le Code de la sécurité routière de façon régulière, parce qu'à chaque année finalement on s'aperçoit qu'il y a des choses qui mériteraient d'être incluses dans le Code de la sécurité routière. Alors, au lieu de l'ouvrir à tous les cinq ans comme ça se faisait souvent par les années passées, on s'est comme un peu donné un mandat qu'à tous les ans

on puisse ouvrir le Code de la sécurité routière et y inclure des nouvelles mesures ou changer des choses qui peuvent être des irritants, faciliter la mise en application de certaines mesures par les corps policiers. Alors, je pense que, tous ensemble, on a travaillé dans le même sens.

Alors, merci à tous les partenaires de la sécurité routière. Merci également à tous les collègues de l'Assemblée nationale, également les deux partis de l'opposition qui sont allés dans le même sens que nous pour adopter le projet de loi. Et je voudrais également remercier, si vous me permettez, pour terminer, M. le Président, tout le personnel du ministère des Transports et de la Société d'assurance automobile du Québec. Vous savez, la sécurité routière, c'est une mission pour les gens du ministère des Transports, mais également pour la Société d'assurance automobile. Ces gens-là y croient profondément, ils ont la sécurité routière tatouée au coeur, si je puis dire ainsi, et je voudrais les remercier de leur engagement, de leur contribution, de leur collaboration exceptionnelle et leur dire: Assurément, on a fait un grand bout de chemin en termes de sécurité routière au cours des derniers mois, et nous espérons que nous allons être capables de parcourir encore plusieurs kilomètres dans les semaines et dans les mois à venir. Alors, M. le Président, je tiens à remercier encore une fois les collègues des partis d'opposition pour leur belle collaboration. Merci.

Le Vice-Président (M. Chagnon): Merci, Mme la ministre. Si j'ai bien compris, en commission parlementaire, le travail s'est fait dans la joie.

Une voix: Tout à fait.

Le Vice-Président (M. Chagnon): C'est bon, ça. Je voudrais inviter maintenant M. le député de Drummond à prendre la parole. M. le député.

M. Sébastien Schneeberger

M. Schneeberger: Oui. M. le Président, suite aux études détaillées de la loi n° 55 qui ont eu lieu à la Commission des transports, je voudrais émettre quelques commentaires. L'esprit du projet de loi auquel nous réitérons notre appui est d'améliorer la sécurité sur les routes et ainsi sauver des vies. Je veux insister sur cet aspect, car la sécurité routière est un élément important pour tous. Sauver des vies n'est pas seulement une question législative, mais elle est aussi une responsabilité de tous, et je voudrais mettre par là tous les citoyens qui utilisent les routes du Québec.

Là, ce soir, je crois que, malgré des mesures législatives, il est très important de faire de la prévention, car, malgré l'amélioration du bilan routier, il y a encore trop de récidivistes pour l'alcool au volant et trop d'accidents reliés à la vitesse. Dans le projet de loi n° 55, complémentaire au projet de loi n° 42, on peut constater un pas en avant sur certains points, comme une meilleure application à l'égard de la signalisation routière et une réglementation mieux définie à l'égard des cyclomoteurs.

M. le Président, je veux d'abord émettre un commentaire adéquat pour éviter la confusion et permettre aux automobilistes d'être renseignés adéquatement et rapidement face aux anomalies de la route. Sur la suspension du permis de conduire, dans l'étude détaillée du

projet de loi n° 55, nous avons parlé sur plusieurs enjeux importants, notamment la suspension immédiate du permis de conduire, d'une durée de 24 heures, pour toute personne qui échoue les tests de coordination physique exigés par un agent de la paix ou qui refuse de s'y soumettre. C'est important de bien comprendre que la sécurité routière est une affaire de tous et que, lorsqu'un automobiliste agit de façon irresponsable sur la route, il met non seulement sa vie, mais aussi celle des autres en danger. D'ailleurs, les éclaircissements de M. René Lefrançois, expert-conseil en sécurité routière à l'École nationale de police du Québec, nous ont permis, comme parlementaires, de mieux comprendre que les policiers ont une procédure à suivre très rigoureuse pour éviter d'arrêter une personne qui n'est pas un danger mais qui peut tout simplement souffrir d'une maladie, comme par exemple la sclérose en plaques.

On sait qu'une personne qui souffre de la sclérose en plaques, souvent, lorsqu'elle a affaire à se lever et marcher, elle a souvent un certain ballottement, ce qui pourrait forcer à croire qu'elle est en état d'alcoolémie, alors qu'il n'est rien. Or, j'ai mentionné précédemment qu'un automobiliste est aussi responsable de sa conduite vis-à-vis des autres. Donc, nous devons faire confiance aux policiers pour qu'ils puissent intervenir avec les pouvoirs nécessaires lorsqu'un individu n'est pas apte à conduire ou est dangereux sur la route.

Cependant, même si la suspension de 24 heures nous apparaît un bon compromis, nous avions et nous avons encore quelques réticences car c'est une mesure qui pourrait éventuellement être contestée au niveau constitutionnel car elle ne permet pas de contester advenant une erreur d'un policier. Il faudrait remarquer que tous les policiers sont des humains, alors des fois il peut se glisser des erreurs de jugement. C'est un fait que, nous, ici, de ce côté de la Chambre, nous voulions préciser.

Concernant les véhicules électriques, un autre point important de ce projet de loi est l'attribution d'un pouvoir dérogatoire au ministère des Transports pour lui permettre d'autoriser et d'encadrer l'expérimentation de nouveaux véhicules, autant au niveau des... et aussi des véhicules, des équipements et même de nouvelles règles de circulation. On sait que le prix exorbitant de l'essence nous force à chercher d'autres moyens alternatifs aux véhicules à essence. Le projet de loi fait un petit pas en avant en ce sens pour permettre ce qu'on appelle, entre guillemets, un «fast track», pour éliminer la pré-publication dans la *Gazette officielle* des projets de loi pilotes.

Cependant, le développement des voitures électriques nécessite aussi une volonté du gouvernement d'accélérer le processus pour permettre aux voitures électriques de circuler dès cet été, comme cela se fait déjà dans plusieurs États américains.

Au niveau des contrôleurs routiers, dans l'étude du projet de loi n° 55, nous avons aussi passé beaucoup de temps à débattre sur l'article 56 sur les contrôleurs routiers. On sait, M. le Président, que les contrôleurs routiers sont des acteurs importants pour la sécurité routière. Ils sont d'ailleurs plus de 320 au Québec à sillonner sur les routes québécoises et aussi à surveiller les véhicules lourds et les automobilistes. Par le passé, leurs tâches n'étaient pas très bien définies, et cela a mené à plusieurs ambiguïtés face à la loi. Par le nouveau projet de loi, la

ministre des Transports a défini les pouvoirs des contrôleurs routiers.

● (15 h 20) ●

Cependant, face à des raisons qui nous échappent encore, elle n'a pas voulu leur permettre de faire de la surveillance auprès des véhicules de promenade. Et, quand je parle véhicules de promenade, c'est des véhicules qui n'ont pas de chargement. C'est des véhicules de promenade simples, là, comme on voit la plupart du temps sur nos routes. Alors, par exemple, un contrôleur routier ne pourrait pas arrêter un automobiliste qui roulerait en sens inverse sur une autoroute. Il est obligé d'appeler la SQ pour qu'eux viennent le prendre en charge, ce qui m'apparaît tout à fait le contraire d'une bonne sécurité routière, parce que je pense que le temps de réaction que les policiers vont arriver sur place, généralement, là, ça fait déjà longtemps qu'un accident pourrait se produire. Alors, de ce côté de la Chambre, nous croyons que les contrôleurs routiers devraient avoir le pouvoir de surveiller les automobilistes pour intervenir lorsqu'il y a un danger pour la sécurité des gens. Sur ce point, je crois que la ministre nous a entendus et a pris en considération nos arguments, car elle a dit... elle a pris l'engagement, et je voudrais la citer: «Alors, je m'engage, là, comme ministre ou comme représentante du gouvernement, avec mes collègues ici présents, à faire en sorte que, d'ici la fin de l'année, le comité de travail qui [est émis] en place par le ministère des Transports soit reçu à la Commission des transports pour faire état de la situation ou l'état d'avancement [des] travaux. Alors, je m'engage [...] là-dessus», M. le Président.

Étant donné que nous croyons fermement que la sécurité routière passe aussi par les contrôleurs routiers — et je veux la citer encore — 320 contrôleurs routiers qui d'après moi devraient pouvoir appliquer la sécurité routière, le Code de la sécurité routière pour faire en sorte que chaque vie qui peut être épargnée le soit. Je pense que la ministre là-dessus nous l'avait dit au projet de loi n° 42, qu'elle ferait en sorte que toutes les vies qui puissent être épargnées au Québec et tous les blessés, qu'on mette la force nécessaire pour qu'on puisse les éviter. Alors, je pense que là-dessus on va devoir s'attarder sur ce que nos contrôleurs routiers puissent avoir le mandat de bien surveiller toutes nos routes.

Somme toute, le projet de loi n° 55 ne révolutionnera pas la sécurité routière mais va certainement faire un bon pas en avant sur la sécurité de nos routes. Nous appuierons donc le projet de loi n° 55, mais soyez assurés, de ce côté-ci de la Chambre, que nous serons toujours là pour discuter et améliorer le Code de la sécurité routière pour avoir un réseau routier efficace aux besoins de notre société québécoise d'aujourd'hui. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Chagnon): Alors, merci, M. le député de Drummond. J'inviterais maintenant à parler... à prendre la parole ici, c'est-à-dire, M. le député de...

Une voix: Beauharnois.

Le Vice-Président (M. Chagnon): ...Beauharnois, excusez-moi. Alors, M. le député de Beauharnois, nous vous écoutons.

M. Serge Deslières

M. Deslières: C'est un vendredi après-midi, M. le Président, vous êtes tout à fait pardonné.

Alors, merci, M. le Président, de me céder la parole. Très heureux d'intervenir sur cette prise en considération concernant le projet de loi n° 55, la loi qui vient modifier la sécurité routière et d'autres dispositions. Et ce projet-là était composé de 95 articles et d'une panoplie d'éléments qui touchaient directement ou indirectement la sécurité routière, la sécurité sur nos routes, et c'est une panoplie de mesures auxquelles nous avons donné, M. le Président, bien sûr notre accord de principe, où nous avons travaillé fermement, rigoureusement, en commission parlementaire, pendant plusieurs jours, et nous avons effectivement... Et je souscris aux propos de Mme la ministre qui nous dit: Dans ce domaine-là, on en apprend tous les jours, on en apprend tous les jours. C'est le député de Beauce-Nord qui nous disait, d'une façon très imagée, que le diable se cachait dans les détails, mais je crois que les éléments de la sécurité routière prennent différentes — sans jeu de mots, M. le Président, différentes — routes, différentes avenues pour nous conduire à voir toutes les facettes de ce que c'est que la sécurité routière.

Alors, je disais donc, M. le Président, que ce projet de loi n° 55 a une panoplie de mesures, Mme la ministre en a nommé plusieurs. On parle ici bien sûr de signalisation concernant le transport hors normes, les véhicules lourds, particulièrement les conducteurs des véhicules lourds, les limites de vitesse, qui étaient un petit peu dans les responsabilités du ministère des Transports directement, et une autre série de mesures qui concernent plus la Société d'assurance automobile du Québec. J'en passe quelques-unes, M. le Président: tests de coordination physique, projets pilotes, cyclomoteurs, efficacité du travail des agents de la paix, et bien sûr on pense ici aux contrôleurs routiers — j'y reviendrai plus en détail, sur cet aspect du projet de loi — et bien sûr une série de mesures contenues dans le projet n° 55, qui touchaient plus des mesures d'ordre administratif fort importantes: on parle d'établissement d'étalement de paiements, de définition des «autobus» et des «minibus» — on a vu disparaître le terme «minibus», là, pour se conformer à un ensemble de mesures du Code criminel et d'autres mesures, c'était fort attrayant comme discussion — et bien sûr d'autres questions administratives que je vais écouler puisque mon temps qui m'est imparti me limite dans mon intervention, et bien sûr plusieurs articles de concordance avec les différentes lois concernant... la Loi sur le ministère des Transports, le Code de la sécurité routière et la Loi sur la Société de l'assurance automobile.

Alors, M. le Président, oui, le travail dans son ensemble a été bien fait, dans une atmosphère très correcte. Je ferais cependant deux distinctions concernant bien sûr toute la question des contrôleurs routiers et toute la question des pneus d'hiver, où on a ajouté au projet de loi par amendement, et tout ça, et j'y reviendrai, M. le Président.

Nous sommes très fiers, nous sommes très fiers toujours. Je l'ai dit lors de l'étude du n° 42, à l'automne 2007, je le dis encore au printemps 2008: Oui, M. le Président, pour moi, pour notre formation, pour la formation politique que je représente, la sécurité routière est un combat

constant, un travail continu, et nous avons adopté... 2007, c'était l'Année de la sécurité routière, et j'espère, M. le Président, que — et la responsabilité nous impose ça également — toujours et à chaque année, la ministre, les ministres qui seront en poste, le gouvernement, peu importe, reviendront constamment pour apporter des modifications, des corrections, de la bonification tant à nos lois qui passent par ici et à la réglementation.

C'est tellement un monde complexe, il y a tellement de choses qui touchent à la sécurité routière que je ne peux concevoir, en ce début du XXI^e siècle, qu'on va intervenir comme on intervenait avant, à tous les quatre ans ou cinq ans. Ça demande... Puis je sais que, de façon correcte, tous les parlementaires ont à cœur l'amélioration de notre bilan routier. Nous l'avons amélioré, le bilan routier s'est amélioré en 2007. On parlait, en 2006, de 721 décès et on parle, aujourd'hui, de 606 décès, et on espère tous... Mais ça ne viendra pas uniquement du ciel, il nous faut intervenir, et j'espère... Nous, comme formation politique, lors de l'étude du n° 42, nous avons donné notre aval. Nous avons fait des suggestions, des modifications, et j'espère que tout ce qui a été adopté... Parce que, oui, nous avons appuyé le gouvernement dans ce sens-là et, oui, nous appuierons le gouvernement quand il nous apparaîtra qu'une série de mesures peut venir améliorer le bilan, contrairement à l'opposition officielle qui a carrément refusé d'adopter l'ensemble des mesures contenues dans la loi n° 42. Nous espérons que le résultat, 42, qui s'applique, l'ensemble des mesures qui vont s'appliquer au fur et à mesure des prochains mois fera en sorte d'améliorer encore ce bilan, que nous sommes bien sûr contents de l'amélioration de 2007 à 2006. Mais nous voulons voir ce bilan se placer parmi les meilleurs, donc sauver des vies, qu'il y ait moins d'accidents graves, qu'il y ait moins d'accidents légers sur nos routes.

Or, M. le Président, dans ce sens-là, lors de l'étude de 42 et également lors de l'étude de 55, j'ai demandé à ce que la table de la sécurité routière, bien sûr qu'elle continue son travail — nous attendons encore le résultat de son travail — mais deux mandats spécifiques concernant toute la question de la somnolence et de la fatigue au volant, qu'il y ait une série de mesures où... là, je pense qu'il n'y a pas juste la boisson, il n'y a pas juste les drogues, il n'y a pas juste la haute vitesse qui causent des accidents mortels et autres, il y a aussi un phénomène... Est-ce que c'est un phénomène moderne? Je pense les gens ont toujours... Mais les gens conduisent beaucoup maintenant et conduisent peut-être trop dans des états où ça met leur sécurité et la sécurité de d'autres citoyens et citoyennes en jeu. Est-ce qu'on peut regarder cette problématique-là de façon particulière? C'est une demande qu'on avait. Mme la ministre l'a reçue. Elle l'a, je pense, portée à l'attention des membres du conseil d'administration de la Table québécoise de la sécurité routière.

● (15 h 30) ●

Et bien sûr il y a toute la question... On a eu la chance, au cours de l'étude du projet de loi n° 55, d'étudier toute la question de la signalisation. Il m'apparaît, M. le Président, pour avoir eu des échos de citoyens et de citoyennes, d'avoir rencontré beaucoup de gens, des spécialistes au niveau de la sécurité, qu'il y a au Québec un effort à faire pour regarder toute la question de notre signalisation, notre signalisation qui doit être un élément

de sécurité pour informer les différents conducteurs où ils s'en vont, où ils peuvent tourner à gauche, à droite, leur chemin, tout ça. Et c'est devenu tellement, je dirais... il y a tellement de panneaux à des endroits, où, moi, je pense qu'il y a une situation particulière, et j'aimerais... j'ai clairement demandé et souhaité, M. le Président, que la ministre porte à l'attention également de la table de la sécurité routière cet élément-là, de regarder notre signalisation au Québec. Il va en soi, là, qu'au fur et à mesure que chaque intervenant, municipalité, l'Office du tourisme, le ministère des Transports... Bien sûr, ils ne sont pas toujours dans le même carré de sable, mais il me semble que le carré de sable et le nombre de pancartes, c'est à peu près impossible pour que les gens aient le temps de regarder les indications, tout ça. Il y en a tellement. Il me semble qu'on doit faire un effort pour regarder notre organisation de la signalisation sur nos routes et nos autoroutes, dans à peu près toutes les régions. Je pense qu'on pourrait améliorer grandement notre signalisation. Dans le fond, le but de la signalisation, c'est d'informer et bien sûr de rendre la conduite plus sécuritaire. Quand on sait où on s'en va, de façon préventive, ça évite toutes sortes de dérapages ou de tournages à gauche et à droite.

Alors, M. le Président, sur cet élément-là, nous sommes en attente. On espère encore qu'en 2009 il y aura une autre législation, un autre projet de loi sur ces aspects-là que je viens de mentionner. Mais, sur d'autres aspects, dont les 70 partenaires d'ailleurs se sont penchés, et nous apporterons des éléments de solution toujours dans le but, M. le Président, d'améliorer la sécurité routière, devenir les meilleurs. J'entendais un slogan: *Briller parmi les meilleurs*. Bien, j'espère, j'espère, M. le Président, que ça va se réaliser, là, parce que, là, on est loin, on est loin encore d'être les meilleurs en sécurité routière.

M. le Président, un élément très important de ce projet de loi, toute la question des véhicules électriques. On nous a dit qu'il y avait des expérimentations. Malheureusement, il nous semble qu'on accumule un certain, un certain nombre de mois et d'années de retard, puisqu'aux États-Unis, déjà dans 45 ou 47 États, M. le Président, on permet ces véhicules électriques. Il y en a qui sont balisés dans des zones, hein, des zones de 40, 50 km; dans d'autres, c'est sur d'autres éléments. Mais ici il n'y a rien de précis et de concret. J'espère, j'espère qu'au Québec, lorsqu'on parle d'électricité, si ici on n'est pas capables de se mettre en marche et de faire en sorte de permettre ce genre de véhicule... Pas besoin de discourir longtemps concernant toute la question du développement durable. C'est le paradis de l'électricité ici, qu'est-ce qu'on attend? Qu'est-ce qu'on attend, M. le Président, pour aller de l'avant avec des véhicules électriques? On est encore au stade d'expérience. Il y a encore des règlements à passer, timidement. Et je dis au gouvernement, la ministre des Transports: Vous avez notre appui totalement, mais totalement, allons-y, ouvrons, ouvrons pour qu'on puisse permettre ce genre de véhicule dans des zones désignées. Je sais qu'à Toronto on vient de le permettre, je sais qu'en Alberta, Calgary et Edmonton, on le permet dans des zones, à des clientèles: les postiers, les pompiers, les agents dans les parcs nationaux de ces provinces.

Qu'est-ce qu'on attend, M. le Président, pour aller de l'avant? Alors, j'insiste pour qu'on puisse ouvrir les livres, qu'on puisse permettre à ces compagnies-là de faire en sorte de présenter leurs produits et de les permettre.

Il me semble que les retards s'accumulent, s'accumulent. Juste au niveau d'un des produits, d'un des produits où les gens ont déjà fait l'achat, il y a déjà plusieurs provinces qui en ont fait. Est-ce qu'ici, au Québec... qu'est-ce qu'on attend? Le Segway, M. le Président. Des distributeurs, des compagnies pensaient de profiter de la 400e pour qu'on permette ce genre de véhicule aux touristes, et tout ça, dans certaines zones, encore une fois, mais là on dit que toutes les études vont se faire et vont être déposées à l'automne. Donc, on accumule retard par-dessus retard, M. le Président, et ça, je pense qu'il nous faut le déplorer.

Autre élément où bien sûr il y a eu de sérieuses discussions, toute la question encore une fois qui revient, M. le Président, des contrôleurs routiers, quant à leur champ de compétence, quant à leur pouvoir. Est-ce que, dans le projet de loi n° 55, via l'article 56, on a bonifié certains éléments de controverse où la situation, et les pouvoirs, et les compétences n'étaient pas clairement identifiés? Bien sûr. Est-ce qu'on a été assez loin? Non, M. le Président. Alors là, de façon unanime, nous avons convenu de donner une dernière chance à la négociation, puisqu'on nous a dit qu'il y avait un comité, mais j'espère que, là, toutes les personnes qui vont s'asseoir autour de la table de ce comité-là, le ministère des Transports, la SAAQ, les contrôleurs routiers, la Sûreté du Québec et les gens du ministère de la Sécurité publique vont être de bonne foi, vont être de bonne foi. J'espère qu'on ne nous a pas mis, M. le Président, sur une voie d'évitement, en disant: On pellette par en avant, parce que, ça, M. le Président, je vous le dis tout de suite, on les attend fermement, à l'automne.

On leur a donné jusqu'à la fin de l'année 2008. On en a convenu. Parole donnée. Ça a été clairement dit. Mais là on parle de mois, on parle de mois pour arriver à une solution. Et j'espère, M. le Président, qu'on va mettre de côté une certaine intolérance puis une certaine arrogance, et là je vise directement le ministre de la Sécurité publique pour qu'il fasse des discussions de bonne foi, permettre une bonne fois que les gens s'expliquent, M. le Président. Il y a 320 personnes qui sont sur nos routes, à tous les jours, et qui veulent servir l'État, qui veulent servir le citoyen. Ils ont des compétences certaines. Est-ce qu'on va leur permettre? Ils veulent jouer un plus grand rôle de sécurité sur nos routes, ils sont en mesure de le jouer. Est-ce qu'il y a des accommodements qu'on peut faire? La réponse, M. le Président? C'est certain, c'est sûr. Qui dit non? Qui dit non? C'est le ministre de la Sécurité publique. J'espère qu'il va changer d'attitude. J'espère, M. le Président, qu'il va regarder ça de façon objective et qu'il va s'asseoir véritablement avec ces gens-là au nom de la sécurité publique. On va le voir au cours des prochaines semaines, des prochains mois, là, où ça va aboutir. Et j'attends beaucoup, beaucoup — question de confiance — mais j'attends beaucoup, au nom de ces hommes et ces femmes, qu'ils puissent jouer un rôle plus déterminant encore sur nos routes parce qu'encore une fois ce sont des gens qui sont d'une compétence certaine.

Ils veulent avoir plus de pouvoirs, ils veulent avoir plus de compétences, ils veulent jouer un plus grand rôle, et, nous, on veut améliorer la sécurité routière et, nous aussi, M. le Président, on veut le faire. Est-ce que les points de jonction vont se faire au cours des prochaines semaines, des prochains mois? J'ose l'espérer, M. le Président, j'ose l'espérer. S'il y avait échec au sujet de ce

comité, les causes et les personnes sont bien sûr désignées, sont bien sûr désignées, M. le Président.

Un autre élément important où nous avons profité de ce projet de loi n° 55 pour apporter des modifications concernant les pneus d'hiver. Or, M. le Président, on s'est montré avec une certaine ouverture, une ouverture certaine. Nous avons fait des compromis de modification parce que forcément il y avait, exemple, les motos qui n'avaient pas de pneus d'hiver. On ne pouvait pas leur imposer les pneus d'hiver.

● (15 h 40) ●

On l'a fait. On a apporté certaines catégories de voitures qui forcément, lorsqu'ils sortent l'année même, des fois ça prend un an ou deux pour avoir ses pneus d'hiver... On l'a fait. On nous a demandé, on nous a demandé de modifier la date qui était prévue à 42, c'est-à-dire du 15 novembre au 15 mars. On avait dit oui. Et là il me semblait — et je vois dans les documents, propres documents du gouvernement, dans le projet de loi, dans un amendement — que les gens avaient été vus, rencontrés. On nous dit: Du 1er décembre au 15 mars, mais à la toute dernière minute. Et là des gens doivent nous donner des explications, et j'espère qu'ils vont nous en donner lors de l'adoption finale du projet de loi. Comme ça, sans autre analyse, on dit non. Pourtant, ils avaient été d'accord au 1er décembre avec tout ce qu'ils avaient entendu. Avec tout ce qu'ils avaient entendu, ils avaient été d'accord. La preuve, c'est que, dans leur document d'amendement, c'était indiqué: au 1er décembre. Et là on nous dit, à la toute dernière minute, le jeudi, non. Subitement, on change la date du 1er décembre au 15 décembre.

Alors, M. le Président, ça semble un petit peu en tout cas nébuleux, toute cette chose-là. Qu'est-ce qui est arrivé dans les dernières minutes de l'étude article par article, pour changer cette date où on avait déjà modifié, déjà fait un compromis? Mais j'ai dit non, monsieur, à une compromission parce que ce n'est pas vrai qu'on va mettre en jeu la sécurité routière par rapport à un certain lobbyisme.

Alors, M. le Président, l'ensemble du projet de loi est une bonne mesure législative. Cet élément autre, si on avait pu se maintenir à ce qui avait été entendu, il me semble que ça aurait été complet. Et on n'a aucun document, on n'a aucun document qui vient renforcer une décision de dernière minute. On ne sait pas d'où c'est venu. Je le dis, nous avons donné notre aval à l'ensemble des mesures. Et ce qui est incompréhensible — je ne pense pas que le Parlement puisse fonctionner comme ça: à la toute dernière minute, dans un geste inexplicable et inexplicable, on change la date d'un mois, là, du 15 novembre au 15 décembre. Alors, sauf cet élément-là qui s'est passé, le travail en commission a été intéressant. Nous avons donné notre aval au principe, nous avons travaillé fort pour faire des modifications. D'ailleurs, il y en a eu 60 et quelques, sur 95 articles, des amendements, M. le Président, et c'était correct aussi parce qu'il y a tellement d'éléments tellement complexes, ça touche tellement de lois que nous avons donné de bonne foi la chance au coureur, comme on dit, pour apporter les modifications au projet de loi, sauf, je le dis, je n'ai pas fait de compromission au niveau des pneus d'hiver, qui met en cause la sécurité routière de nos gens. Et, sur ça, nous avons voté contre cette mesure-là. Nous étions d'accord pour modifier, faire un compromis du 15 novembre au

1er décembre, mais, sauf cet élément-là, M. le Président, j'espère qu'on va pouvoir poursuivre.

C'est un bon projet de loi. J'espère qu'en 2009 Mme la ministre va nous apporter d'autres projets de loi, d'autres mesures qui forcément vont améliorer la sécurité routière parce que je pense que nous sommes bien partis comme société. Ce n'est pas une question de gouvernement ou d'opposition politique, c'est un projet sociétal, M. le Président, et nous allons collaborer tant et aussi longtemps que les mesures porteront sur cet objectif-là: améliorer notre bilan routier. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Chagnon): Merci, M. le député de Beauharnois. Est-ce que j'ai d'autres intervenants? M. le député de Marquette...

M. Ouimet: Merci...

Le Vice-Président (M. Chagnon): ...à vous la parole.

M. François Ouimet

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Ça me fait plaisir de prendre la parole. Et, d'entrée de jeu, moi, j'aimerais souligner l'ouverture d'esprit des deux partis d'opposition, la belle collaboration que nous avons eue pour mener à terme ce projet de loi n° 55. Les deux oppositions, mon collègue député de Beauharnois, les collègues de l'ADQ également nous ont permis véritablement de faire un excellent travail en commission parlementaire.

Je veux juste limiter mon intervention pour répondre un peu aux propos de mon collègue député de Beauharnois qui disait que, la modification qui a eu lieu pour placer la date du 1er décembre, la faire passer au 15 décembre, que c'est inexplicable et inexplicable. Je pense que mon collègue va reconnaître qu'on a eu des discussions informelles entre nous pour tracer un peu la problématique entourant la question des pneus d'hiver. La décision que nous avons prise au mois de décembre s'était faite un peu rapidement. Je pense que tous on conviendra qu'on n'avait pas tout mesuré les conséquences du geste qu'on posait. C'était un geste qui allait dans le sens de la sécurité routière, c'est indéniable, sauf qu'on a eu des représentations par la suite notamment par les gens qui doivent installer, les installateurs des pneus d'hiver, qui nous ont clairement dit qu'avec les dates qu'on mettait de l'avant ça leur rendait la tâche impossible pour pouvoir répondre à la demande de gens qui vont vouloir faire installer leurs pneus d'hiver.

Donc, on a vérifié avec les collègues. C'est vrai. Si sur le document c'est le 1er décembre qui apparaît, c'est parce que, dans les discussions informelles, on sentait fort bien, chez notre collègue de Beauharnois, qu'il y avait de la résistance. Sauf que, M. le Président, il y a entre 150 000 et 250 000 de nos concitoyens, Québécois, Québécoises, qui se rendent aux États-Unis à chaque hiver. Pour eux ça représente un problème considérable pour la raison suivante: la loi, telle qu'elle était rédigée, M. le Président, les obligeait: une fois qu'ils arrivaient à la frontière des États-Unis, ils devaient franchir la frontière puis par la suite installer leurs pneus d'hiver, parce qu'on ne peut pas concevoir qu'un véhicule va rouler pendant

deux mois, pendant trois mois en Floride, au mois de janvier, au mois de février, au mois de mars, avec des pneus d'hiver. Et, lorsque ces gens-là revenaient, pour revenir au Québec, alors là pour se conformer aux dispositions de la loi, ils devaient munir leurs véhicules à nouveau de pneus d'hiver. Donc, c'était la difficulté. Mais je rappelle, je rappelle à mon collègue que, sur le plan de la sécurité, pendant une période de trois mois, tous les véhicules au Québec doivent être munis de pneus d'hiver. La seule petite modification qu'on a ajoutée, c'est de réduire un peu la période d'obligation pour réduire au maximum les irritants pour la plus vaste majorité de nos concitoyens.

Donc, je sais que mon collègue est en désaccord. J'ai l'impression qu'il m'en tient rigueur, personnellement. J'espère que le temps va bien arranger les choses...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ouimet: ...qu'il va me pardonner, parce que je l'ai apprécié beaucoup, il a fait un travail très constructif en commission parlementaire, et je suis convaincu qu'on va pouvoir continuer de compter sur sa belle collaboration. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Chagnon): Je vous remercie, M. le député de Marquette. Toutefois, je ne sens pas le besoin d'appeler le sergent d'armes pour vous protéger.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Vice-Président (M. Chagnon): Est-ce qu'il y a d'autres intervenants?

Mise aux voix du rapport

Puisqu'il n'y a pas d'autre intervenant, il est de mon devoir de vous souligner qu'à ce stade-ci je dois vous demander si le rapport de la Commission des transports et de l'environnement portant sur le projet de loi n° 55, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, est adopté. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Chagnon): Donc, le rapport est adopté, le rapport de la commission est adopté. M. le leader.

Ajournement

M. Fournier: M. le Président, sur l'appel au pardon de notre collègue, qui mérite toujours réflexion, je fais motion pour ajourner nos travaux au mardi 3 juin 2008, à 10 heures.

Des voix: ...

Le Vice-Président (M. Chagnon): Wouup, wouup, wouup! Est-ce que cette motion est adoptée?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Chagnon): Alors, la motion est adoptée. En conséquence, nous ajournons nos travaux à mardi, 10 heures, pour la période des affaires courantes et la période de questions. Bonne fin de semaine. Soyez tous prudents en retournant chez vous.

(Fin de la séance à 15 h 49)