



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Le mardi 1er décembre 1987

Vol. 29 - No 147

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Table des matières

Affaires courantes

Dépôt de documents	
Rapport annuel de la Commission des normes du travail	9921
Rapport annuel de la Société d'aménagement de l'Outaouais	9921
Rapport sur le régime de retraite des membres de l'Assemblée nationale	9921
Décision du Bureau de l'Assemblée	9921
Dépôt de rapports de commissions	
Vérification des engagements financiers	9921
Étude détaillée du projet de loi 213 - Loi concernant Gérald Parizeau Itée	9921
Auditions et étude détaillée du projet de loi	
241 - Loi sur les machines distributrices Richelieu inc.	9921
Questions et réponses orales	
Le respect de la Charte de la langue française au Québec	9922
Augmentation du nombre de films en langue anglaise	9923
Les reproches du Vérificateur général à la Régie de l'assurance-maladie du Québec (RAMQ)	9924
Retard dans l'application du programme d'aide au développement d'équipements de loisirs (PADEL)	9926
La sélection des locataires des habitations à loyer modique (HLM)	9927
Deux chèques de 250 \$ au lieu d'un seul de 500 \$ pour le financement d'un parti politique	9928
La mise en application du programme APPORT	9931
L'avenir de Laval, Laurentides et Lanaudière	9931
Permettre aux municipalités d'implanter des incubateurs d'entreprises	9932
Motions sans préavis	
Félicitations à l'Association québécoise de loisir pour personnes handicapées	
M. Yvon Picotte	9932
Mme Carmen Juneau	9933
Avis touchant les travaux des commissions	9934
Avis de sanction de projets de loi	9934

Affaires du jour

Projet de loi 239 - Loi constituant la Fédération des infirmières et infirmiers du Québec (FIIQ)	
Adoption du principe	9934
Commission plénière	9935
Adoption	9935
Projet de loi 243 - Loi concernant l'Organisation internationale des commissions de valeurs	
Adoption du principe	9935
Adoption	9936
Projet de loi 90 - Loi sur le statut professionnel et les conditions d'engagement des artistes de la scène, du disque et du cinéma	
Adoption du principe	9936
Mme Lise Bacon	9936
M. Gérald Godin	9942
Mme Christiane Pelchat	9944
Mme Carmen Juneau	9946
M. Claude Trudel	9948
Mme Jeanne L. Blackburn	9952
M. Jean Audet	9953
M. André Boulerice	9955
M. André J. Hamel	9958
M. Yves Blais	9959
M. Laurier Gardner	9961
M. François Gendron	9962
M. Charles Messier	9965
Mme Lise Bacon (réplique)	9966

Table des matières (suite)

Projet de loi 82 - Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et la Loi concernant les droits sur les divertissements en matière de taxes municipales	
Reprise du débat sur l'adoption du principe	9969
M. Jacques Rochefort	9969
M. Jean-Guy Parent	9973
M. André Bourbeau (réplique)	9976
Renvoi à la commission de l'aménagement et des équipements	9979
Avis touchant les travaux des commissions	9979
Projet de loi 73 - Loi modifiant le Code de la sécurité routière et la Loi sur l'assurance automobile	
Reprise du débat sur l'adoption du principe	9979
M. Jean Garon	9979
M. Robert Thérien	9989
Mme Louise Harel	9991
Motion de scission	9994
Plaidoyers sur la recevabilité	
M. François Gendron	9994
M. Marc-Yvan Côté	9995
M. Michel Gratton	9995
Décision de la Vice-Présidente	9995
Reprise du débat sur l'adoption du principe	9995
Mme Yolande D. Legault	9995
Mme Jeanne L. Blackburn	9997
Mme Claire-Hélène Hovington	9999
M. Jean-Pierre Jolivet	10001
M. Marc-Yvan Côté (réplique)	10005
Demande de directive	
M. François Gendron	10008
Renvoi du projet de loi à la commission de l'aménagement et des équipements	10011
Projet de loi 76 - Loi sur le camionnage	
Adoption du principe	10011
M. Marc-Yvan Côté	10011
M. Jean Garon	10018
M. Marc-Yvan Côté (réplique)	10025
Renvoi à la commission de l'aménagement et des équipements	10027
Consultations particulières	10028
Ajournement	10028

Abonnement: 50 \$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00 \$ - Index: 6 \$

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1060, Conroy, R.-C. Édifice "G", C.P. 28
Québec, Qc
GIR 5E6 tél. 418-643-2754

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0709-3632

Le mardi 1er décembre 1987

(Dix heures neuf minutes)

Le Président: À l'ordre, s'il vous plait! Un moment de recueillement. Veuillez vous asseoir. Nous allons maintenant procéder aux affaires courantes.

Déclarations ministérielles.

Présentation de projets de loi.

Dépôt de documents. M. le ministre du Travail, de la Main-d'Oeuvre et de la Sécurité du revenu.

Rapport annuel de la Commission des normes du travail

M. Paradis (Brome-Missisquoi): Oui, M. le Président, conformément à notre règlement, je dépose le rapport annuel 1986-1987 de la Commission des normes du travail.

Le Président: M. le ministre, votre rapport est maintenant déposé. M. le ministre des Affaires municipales.

Rapport annuel de la Société d'aménagement de l'Outaouais

M. Bourbeau: M. le Président, j'ai l'honneur de déposer le rapport annuel 1986-1987 de la Société d'aménagement de l'Outaouais.

Le Président: Votre rapport est déposé, M. le ministre.

J'ai également deux rapports à déposer à cette Assemblée.

Rapport sur le régime de retraite des membres de l'Assemblée nationale

J'ai l'honneur de déposer le rapport du comité d'étude extraparlémentaire sur le régime de retraite des membres de l'Assemblée nationale. Ce premier document est déposé.

Décision du Bureau de l'Assemblée

Enfin, je dépose également une décision portant le numéro 264 du Bureau de l'Assemblée nationale telle qu'adoptée le 18 novembre 1987. Je dépose cette décision.

Est-ce qu'il y a d'autres dépôts de documents?

Rapports de commissions. M. le vice-président de la commission de l'aménagement et des équipements et député de Drummond.

Vérification des engagements financiers

M. Saint-Roch: M. le Président, j'ai l'honneur de déposer le rapport de la commission de l'aménagement et des équipements qui a siégé les 13, 27 et 29 octobre 1987 ainsi que les 12 et 19 novembre 1987 afin de procéder à la vérification des engagements financiers relevant de sa compétence.

Le Président: M. le député de Drummond, votre document est déposé.

M. le président de la commission du budget et de l'administration et député de Vanier.

Étude détaillée du projet de loi 213

M. Lemieux: M. le Président, j'ai l'honneur de déposer le rapport de la commission du budget et de l'administration qui a siégé le 26 novembre 1987 afin d'entendre les intéressés et de procéder à l'étude détaillée du projet de loi d'intérêt privé numéro 213, Loi concernant Gérard Parizeau Itée. Le projet de loi a été adopté.

Le Président: M. le député, votre premier rapport est déposé.

Auditions et étude détaillée du projet de loi 241

M. Lemieux: M. le Président, j'ai aussi l'honneur de déposer le rapport de la commission du budget et de l'administration qui a siégé le 26 novembre 1987 afin d'entendre les intéressés et de procéder à l'étude détaillée du projet de loi privé 241, Loi sur les machines distributrices Richelieu inc. Le projet de loi a été adopté.

Le Président: Vos deux rapports sont maintenant déposés. Étant donné qu'il s'agit de projets de loi d'intérêt privé, M. le leader de l'Opposition, ces deux rapports sont-ils adoptés?

M. Gendron: Adopté.

Le Président: Adopté. Y a-t-il d'autres dépôts de rapports de commissions?

Dépôt de pétitions.

Ce matin, il n'y aura pas d'intervention portant sur une violation de droit ou de privilège ou sur une question de fait personnel.

Nous allons maintenant procéder à la période régulière des questions et réponses orales. Je vais reconnaître en première principale M. le chef de l'Opposition.

QUESTIONS ET RÉPONSES ORALES

M. Chevette: M. le Président, je peux attendre. Le premier ministre sera-t-il à la période de questions?

M. Gratton: M. le Président, je crois qu'il est dans l'antichambre.

Le Président: Alors, je vais reconnaître M. le député de Mercier en...

M. Gratton: Le voici, M. le Président.

Le Président: M. le chef de l'Opposition, en principale.

Le respect de la Charte de la langue française au Québec

M. Chevette: Merci, M. le Président. En fin de semaine, je pense que tous les Québécois ont pu entendre leur premier ministre lancer un appel à l'indulgence pour que soit bien excusée l'inaction de son gouvernement quant à la sauvegarde du français et également quant à l'application de la Charte de la langue française. Le premier ministre est allé assez loin. Il est allé jusqu'à prétendre qu'il n'est pas facile de faire respecter une loi dans un secteur privé qui interdit aux commerçants d'afficher dans la langue de leurs clients. Au surplus, le premier ministre a indiqué qu'il refuse d'admettre que le caractère français de la métropole soit menacé. Pourtant, il lance un appel à l'indulgence.

Le premier ministre ne convient-il pas, M. le Président, que seule une politique linguistique claire et précise et que seule également une volonté politique ferme et sans équivoque conduiraient au respect de la Charte de la langue française du Québec?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Bourassa: Je remercie le chef de l'Opposition de me poser une question ce matin et de me permettre de rectifier les faits. M. le Président, j'ai simplement dit - si le chef de l'Opposition lit le texte - que ce n'était pas une loi facile à appliquer. J'ai repris, ce faisant, ce que l'ancien ministre responsable de l'application de la loi 101, le député de Mercier, disait il y a deux ans quand il a reçu le prix Délégués parce que la loi 101 n'était pas appliquée dans son comté.

M. Godin: Ah!

M. Bourassa: M. le Président, en novembre 1985, alors qu'il était député en compagnie de son chef bien aimé d'alors, l'ancien député d'Anjou, le député de Mercier a effectivement reçu le prix Délégués. J'ai

simplement repris certains propos dudit député de Mercier comme quoi une loi qui restreint les libertés individuelles dans le secteur privé n'est pas une loi facile à appliquer.

Le Président: M. le chef de l'Opposition, en additionnelle.

M. Chevette: Oui, M. le Président. Ma question s'adresse à l'ex-député de Mercier et actuel premier ministre du Québec. Ma question est simple: Le premier ministre ne convient-il pas qu'une volonté politique claire, déterminée et affichée sans équivoque, avec une politique linguistique précise et claire, est le seul moyen d'obtenir le respect d'une loi au Québec?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Bourassa: M. le Président, l'ex-député de Mercier, qui est revenu il y a deux ans pour écarter du pouvoir le Parti québécois une nouvelle fois, va répondre au chef de l'Opposition que nous avons manifesté cette volonté, mais ce que nous admettons - en répétant ce que le député de Mercier disait - c'est que nous avons d'une certaine façon leurs valeurs fondamentales qui s'affrontent: la survie de la collectivité francophone - c'est une valeur fondamentale pour la société québécoise, notre responsabilité en Amérique du Nord - et le fait que la loi 101 se trouve à restreindre d'une certaine façon la liberté des commerçants, dans certains cas, d'afficher dans la langue de leurs clients.

Alors, ce que j'ai dit, c'est qu'il n'est pas étonnant que cette loi, comme le disait le député de Mercier, soit difficile à appliquer dans ce secteur. Également, quand il était à Hong Kong, il disait que Montréal était une ville bilingue. Il ne disait pas cela au Québec, mais à Hong Kong, il affirmait que Montréal était une ville bilingue.

Une voix: ...

M. Bourassa: Non, mais il était au pouvoir à ce moment-là, quand il l'a dit.

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

M. Bourassa: Alors, ce que je dis au chef de l'Opposition, c'est que la volonté politique existe. Elle est ferme. Les poursuites ont été prises. Les chiffres ont été rectifiés par la ministre responsable. On ne parle pas de 10 000 maintenant mais de 1200. Donc, il faut rectifier les faits et les regarder tels qu'ils sont pour porter un jugement meilleur que celui que porte, actuellement, le chef de l'Opposition.

Le Président: M. le chef de l'Opposi-

tion, en additionnelle.

M. Chevrette: M. le Président, j'espère que le premier ministre, qui lance des appels à l'indulgence, s'est basé sur quelque chose. Cela doit être parce qu'il sent quelque chose. Quant au caractère de la métropole, ma question est la suivante: Est-ce que le premier ministre peut soutenir que le caractère français de Montréal n'est pas menacé alors que ses propres avocats - je le réfère à la page 59 du mémoire de ses avocats devant la Cour suprême - plaident le contraire en disant qu'ultimement, c'est la survie d'une collectivité qui est mise en cause? Est-ce que le premier ministre maintient toujours que le caractère de la métropole n'est pas menacé?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Bourassa: Nous posons les gestes pour préserver le visage français de Montréal. La position du gouvernement, c'est de faire du français la langue prioritaire sans interdire l'utilisation des autres langues. C'est cela la position du Parti libéral. C'est cela la position du gouvernement. Alors, je dis au chef de l'Opposition que nous recherchons - c'est ce dont nous discutons depuis quelques mois - une formule qui puisse concilier ces deux objectifs. C'est tout ce que j'ai dit. C'est une interprétation qu'on a faite de mes propos et je respecte la liberté d'information. Tout ce que j'ai dit, c'est que l'application d'une telle loi n'était pas facile. On interprète cela comme un appel à l'indulgence. On peut l'interpréter de différentes façons. Mais c'est ce que j'ai dit. Alors, le chef de l'Opposition me permet - et je l'en remercie encore une fois, je lui exprime toute ma gratitude - de rétablir les faits, y compris certains propos tenus par certains de ses collègues.

Le Président: M. le chef de l'Opposition, en additionnelle.

M. Chevrette: M. le Président, est-ce que le premier ministre ne convient pas qu'il serait urgent d'agir, parce qu'on risque de se retrouver avec un jugement et un vide juridique au moment où la Chambre ne siègera pas? Est-ce que le premier ministre peut prendre l'engagement ce matin de présenter un projet de loi en y incluant la clause du nonobstant pour qu'on ne se retrouve pas dans un vide juridique?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Bourassa: M. le Président, nous avons déjà répondu à cette question. Je crois que la position du Parti libéral et du gouvernement est bien connue. On ne peut certainement pas se retrouver devant un vide

juridique étant donné que notre position actuelle et les gestes qui sont posés par la ministre responsable devraient rassurer l'Opposition à cet égard.
(10 h 20)

Le Président: M. le député de Mercier, en principale.

Augmentation du nombre de films en langue anglaise

M. Godin: M. le Président, en tant qu'inspirateur du premier ministre et en tant que l'un de ses gourous linguistiques, ma question s'adresse à la ministre des Affaires culturelles. Est-ce que la ministre sait que le film anglais actuellement envahit tout le Québec, aussi bien Québec que Montréal, et qu'on a plus de films anglais à Québec que de films français. Qu'est-ce qu'elle compte faire pour aider à la situation? À Québec seulement, je vois Nuts, sans allusion, je vois Hiding Out, Planes, Trains and Automobiles, Full metal jacket, Three Men and a Baby, sans allusion. Alors, est-ce que la ministre va agir pour qu'on ait plus de films français au Québec que de films anglais?

Le Président: Mme la ministre des Affaires culturelles.

Mme Bacon: M. le Président, le député de Mercier a l'air d'oublier qu'on doit vivre avec la loi qu'ils nous ont fait adopter, qui s'appelle la loi 109. Celle qui vous parle a travaillé à des amendements à cette loi qui seront présentés et dont nous discuterons la semaine prochaine. Je dois rassurer, ce matin, le député de Mercier qui veut faire tout un plat de cela. Qu'il regarde la loi 109 que son parti nous a fait adopter et qu'il fasse les corrections nécessaires s'il veut en proposer! Mais moi, j'en ai déjà, M. le Président.

Le Président: M. le député de Mercier, en additionnelle.

M. Godin: Je rappelle à la ministre qu'à l'époque de la loi 109, où nous étions au pouvoir, Famous Players s'appelait Cinémas unis et que, maintenant, c'est devenu Famous Players. Donc...

Le Président: Votre...

M. Godin: ...est-ce que les amendements sont prêts? Quand va-t-on les déposer? On va les adopter de bonne grâce.

Le Président: Mme la ministre des Affaires culturelles.

Mme Bacon: Les amendements sont prêts, M. le Président, et nous allons présenter les papillons en temps et lieu.

Le Président: M. le député de Mercier, en additionnelle.

M. Godin: Donc, je comprends que ce n'est pas une urgence pour elle non plus.

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

M. Godin: Est-ce que le français au Québec est une urgence pour elle, oui ou non? Le français dans le cinéma au Québec est-il une urgence pour la ministre, oui ou non?

Le Président: Mme la ministre des Affaires culturelles.

Mme Bacon: C'est la ministre elle-même qui a demandé à la régie de travailler sur des amendements à la loi et au règlement. Ce n'est pas l'Opposition qui l'a demandé, c'est la ministre elle-même qui l'a demandé à la régie et ce n'est pas la régie qui l'a proposé.

Des voix: Bravo! Bravo!

Le Président: M. le député de Mercier...

M. Godin: M. le Président, une dernière.

Le Président: ...en additionnelle.

M. Godin: Troisième et dernière question: quand, quand et quand?

Une voix: Bientôt!

Le Président: Je vais maintenant reconnaître M. le député de Bertrand, en principale.

Les reproches du Vérificateur général à la RAMQ

M. Parent (Bertrand): Oui, M. le Président, le Vérificateur général a déposé son rapport, il y a quelques jours, et, pour la troisième année consécutive, il dénonce le manque de contrôle à la Régie de l'assurance-maladie du Québec. Je cite à la page 21, le Vérificateur général qui dit: "La régie verse des sommes importantes sans avoir l'assurance de la conformité de ces paiements avec la Loi sur l'assurance-maladie et son règlement." La ministre peut-elle nous dire ce qu'elle entend faire à court terme pour corriger cette situation?

Le Président: Mme la ministre responsable de la Régie de l'assurance-maladie, vous avez la parole.

Mme Lavoie-Roux: M. le Président, je veux dire au député de Bertrand que nous

avons évidemment reçu les remarques du Vérificateur général et que nous avons l'intention d'y accorder toute l'importance qu'elles requièrent.

Je voudrais néanmoins corriger certaines impressions qui ont pu être créées. Si on parle des 3 000 000 \$ d'assurance-responsabilité et également des 63 000 000 \$ qui seraient reliés à la question des actes qui auraient été posés par du personnel paramédical et non par les médecins eux-mêmes. Je pense qu'il s'agit d'une opinion juridique, d'ailleurs, à laquelle le Vérificateur général a fait allusion. Il dit qu'il s'agit d'une opinion juridique. Il s'agit de vérifier, encore une fois. Il y a toujours eu confusion quant à l'interprétation de la loi. Il y a des articles qui semblent s'opposer et il peut y avoir une certaine marge d'interprétation juridique là-dedans. Nous allons l'examiner pour voir s'il y a moyen de rendre ceci plus clair.

Quant au contrôle des 300 000 000 \$, le Vérificateur général n'a pas dit qu'il n'y avait pas de contrôle, mais que ce contrôle lui semblait insuffisant. Je ferais remarquer au député de Bertrand que cette question remonte aux années 1982, 1983 et 1984, comme le signale d'ailleurs le Vérificateur général dans son rapport, et qu'elle est reliée au fait qu'à partir de 1977, on a décidé qu'il y aurait un seul agent payeur, la Régie de l'assurance-maladie, alors qu'auparavant, les établissements étaient eux-mêmes les agents payeurs pour une série de rubriques qui sont énumérées dans le rapport du Vérificateur général.

Le Président: En conclusion, Mme la ministre.

Mme Lavoie-Roux: M. le Président, ce que je veux dire au député de Bertrand, c'est que ces questions ont été reprises en 1986 par un comité tripartite composé du Conseil du trésor, de mon ministère et de la Régie de l'assurance-maladie. Elles ont fait l'objet de recommandations sur lesquelles nous prendrons des décisions très prochainement.

Le Président: M. le député de Bertrand, en additionnelle.

M. Parent (Bertrand): En additionnelle. Est-ce que Mme la ministre est consciente que, depuis quatre ans, le nombre d'enquêteurs a baissé de 20 % et que le nombre des poursuites internes par la régie contre les professionnels de la santé a baissé de 68 %? En fonction de cela, qu'est-ce qu'elle entend faire à court terme pour corriger cette situation?

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

Mme Lavoie-Roux: M. le Président, je ne fais pas dire au député de Bertrand qu'il s'agit d'un problème qui remonte déjà à quatre ans. Évidemment, ceci est relié, en partie, à certaines compressions budgétaires sur le plan administratif qui ont été demandées à la Régie de l'assurance-maladie et, en dépit de tout cela, il y avait dix personnes qui s'occupaient de ces contrôles. Il y en a huit maintenant. Est-ce qu'il y aurait possibilité de corriger? Je pense que ceci sera examiné avec l'ensemble des recommandations que nous fait le Vérificateur général.

Le Président: M. le député de Bertrand, en additionnelle.

M. Parent (Bertrand): En additionnelle. Comment se fait-il que la ministre n'ait pas le même empressement et le même réflexe que le Conseil des ministres a eu dans le cas des bénéficiaires de l'aide sociale?

Une voix: Les boubous macoutes.

Mme Lavoie-Roux: M. le Président, je pense que c'est une affirmation tout à fait gratuite de la part du député de Bertrand.

Une voix: De la démagogie.

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît! Mme la députée de Maisonneuve, en additionnelle.

Mme Harel: En additionnelle, M. le Président, à la ministre de la Santé et des Services sociaux. Est-ce qu'il n'y a pas effectivement plus d'empressement à sévir contre de jeunes assistés sociaux, parmi les plus démunis, qu'à faire piéger des médecins par des agents de la Sûreté du Québec et les faire poursuivre par le ministre de la Justice? Est-ce qu'il n'y a pas une nécessité sérieuse, présentement, de mener des investigations à l'encontre des professionnels qui "surfacturent"?

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

Mme Lavoie-Roux: M. le Président, je n'ai pas à porter de jugement sur des actes qui ne relèvent pas de ma compétence. Tout ce que je peux dire à la députée de Maisonneuve, c'est que nous allons examiner les recommandations du Vérificateur général sur les différents problèmes soulevés, dont certains remontent aux années quatre-vingt, et apporter les correctifs qui pourraient s'imposer.

Le Président: En additionnelle, M. le chef de l'Opposition.

M. Chevette: Au premier ministre.

Une voix: Envoie donc!

M. Chevette: Est-ce que le premier ministre, qui peut superviser ses ministres, peut nous assurer qu'en tant que premier citoyen du Québec, il fera en sorte qu'il y ait une équité dans le traitement des individus au Québec? Si on a démontré autant d'empressement pour trouver les fraudeurs de l'aide sociale, va-t-on également montrer de l'empressement vis-à-vis des hauts salariés de l'État et des professionnels?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Bourassa: Je crois que l'Opposition doit être consciente de ce que le gouvernement a déjà fait dans le cas, par exemple, de la loi 97 sur les directeurs généraux. Le gouvernement n'hésite d'aucune façon, dans quelque secteur que ce soit, à prendre les mesures conformes à l'intérêt collectif. Dans le cas soulevé par la députée de Maisonneuve, on connaît les appuis qu'a obtenus le gouvernement sur cette question. Le petit préféré de la députée de Maisonneuve - c'est une façon de parler dans les circonstances - et possible candidat à la direction du Parti québécois, nous a appuyé sur cette question.

Je dis que, quels que soient les secteurs, nous allons prendre les mesures les plus pertinentes. Dans le cas des médecins, le ministre des Finances examine déjà le rapport du Vérificateur général. Je ne crois pas que le chef de l'Opposition, s'il se réfère à des gestes, notamment à la loi 97, puisse accuser le gouvernement de faire quelque discrimination que ce soit, bien au contraire. (10 h 30)

Le Président: M. le chef de l'Opposition, en additionnelle.

M. Chevette: M. le Président, est-ce que le premier ministre attend toujours d'avoir deux ou trois scandales dans les journaux pour agir d'une façon ponctuelle et spontanée, alors que, dans le rapport du Vérificateur général de l'an dernier, on retrouvait exactement les mêmes remarques en ce qui concerne le corps médical et le traitement? Est-ce que le premier ministre n'entend pas plutôt offrir aux citoyens du Québec une loi, non pas exclusivement axée sur les cadres du secteur de la santé, mais qu'il légifère en fonction de l'ensemble de l'administration québécoise en matière de conflits d'intérêts?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Bourassa: Le chef de l'Opposition arrive avec un autre problème: la question des conflits d'intérêts. Pour les médecins,

d'accord, mais dans l'ensemble de ceux qui font affaire avec le gouvernement, ce que je dis, c'est que, dans le cas des directeurs généraux - on se souvient des problèmes qu'avait le chef de l'Opposition avec les directeurs généraux, je n'ai pas besoin de répéter sa solution - on a agi. S'il faut agir dans d'autres cas, on va le faire, mais il n'est pas question de favoriser une catégorie particulière de citoyens.

Le Président: Je vais reconnaître en principale Mme la députée de Johnson.

Retard dans l'application du PADEL

Mme Juneau: Merci, M. le Président. Pour la première fois depuis la mise sur pied du programme d'aide au développement d'équipements de loisirs, PADEL, il accuse un retard extrêmement négatif pour l'élaboration des projets en matière de loisirs. J'ai questionné mes collègues, à savoir s'ils avaient eu des réponses positives, et j'ai constaté qu'à peine 10 % avaient reçu des réponses de PADEL. Est-ce que le ministre pourrait nous dire à quoi sont dus ces retards et s'il va corriger la situation très bientôt?

Le Président: M. le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

M. Picotte: Merci, M. le Président. Je suis d'accord avec Mme la députée de Johnson que le programme PADEL au ministère est un programme des plus normés, comme on le sait, et que les nombreuses demandes qui sont acheminées à mon ministère nécessitent un processus administratif assez lourd. Compte tenu du fait que, cette année, nous avons réussi à améliorer un tant soit peu ces procédures pour devancer nos décisions, j'ai demandé à mes services administratifs d'examiner la possibilité pour que, l'an prochain, nous puissions être en mesure de faire connaître les réponses au programme PADEL à la mi-juillet ou, au plus tard, au début d'août pour permettre à ceux qui font une demande d'avoir une réponse à leur satisfaction.

Le Président: Mme la députée de Johnson, en additionnelle.

Mme Juneau: C'est difficile à prendre. Il a dit qu'il avait amélioré la situation. On est le 1er décembre. Comment va-t-on faire pour faire des tennis, des terrains de balle, des terrains de soccer le 1er décembre? Dites-moi cela!

Une voix: Bravo!

Le Président: M. le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

M. Picotte: M. le Président...

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

M. Picotte: ...Mme la députée de Johnson, quand elle prend cette attitude, ignore complètement ce qu'elle-même m'a suggéré en discussion. Elle ignore que non seulement elle en a demandé pour la part qui devait lui revenir, mais qu'elle en a obtenu de façon additionnelle, à sa demande, d'ailleurs.

Le Président: S'il vous plaît!

M. Picotte: Je ne sais pas comment on va faire pour faire des terrains de tennis à ce moment-ci, mais je sais très bien qu'elle a fait suffisamment de demandes pour que ce qui est faisable à cette période-ci soit fait, et c'est elle-même qui l'a demandé.

Le Président: Mme la députée de Johnson, en additionnelle.

Mme Juneau: M. le Président...

Une voix: ...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît! Mme la députée de Johnson.

Mme Juneau: C'est la première fois que PADEL n'est pas sorti le 1er décembre. Habituellement, ils disent que l'ancien gouvernement faisait ceci, faisait cela.

Le Président: Votre question, madame.

Mme Juneau: Quand le Parti québécois était au pouvoir, c'était toujours payé au mois de juillet.

Le Président: Votre question, madame.

Mme Juneau: Cela sortait au mois de juillet. Je veux savoir si le ministre va corriger la situation. Cela n'a pas de bon sens.

Le Président: M. le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

M. Picotte: M. le Président, Mme la députée de Johnson aurait avantage à lire son courrier. Il y a déjà quelques semaines que j'ai signé ces projets et que je lui ai envoyé copie des projets. Alors, ou elle n'a pas lu son courrier, M. le Président... Une chose est certaine, ces lettres sont signées depuis déjà un certain temps et même trois semaines avant la date de l'an passé. Je regrette, il y a sûrement une communication que Mme la députée de Johnson a oublié d'établir, mais elle était tellement consciente de ce qu'elle m'a demandé, M. le Président,

que je suis certain qu'elle en a même avisé les récipiendaires avant que j'aie eu le temps de le faire.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît! M. le leader de l'Opposition, en additionnelle.

M. Gendron: Je sais que, pour nous, ce sera difficile de prendre au sérieux le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche parce qu'il l'est rarement, mais comment peut-il être, je dirais, responsable envers sa responsabilité de ministre et prétendre ce qu'il a prétendu tantôt comme ministre, donc répondant de son actipn face à l'ensemble des citoyens du Québec, qu'il aurait amélioré la formule alors que, vérification faite... En tout cas, pour ce qui me concerne, onze projets PADEL avaient été demandés dans le comté d'Abitibi-Ouest, il y en a eu un et, effectivement, la réponse a été donnée la semaine dernière pour un terrain de tennis, à Macamic. En plein mois de décembre, vous savez bien que c'est impossible de le faire. Est-ce que le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche a répondu à la commande du président du Conseil du trésor de retarder le plus possible l'émission des programmes PADEL afin de "périmier" les crédits requis?

Le Président: M. le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

M. Picotte: M. le Président, je n'ai répondu à aucune commande du président du Conseil du trésor. Peut-être que le député d'Abitibi-Ouest, qui a déjà été président du Conseil du trésor, passait les mêmes commandes à mes prédécesseurs ou qu'il a été au Conseil du trésor passer les mêmes commandes. Chez nous, cela ne se passe pas ainsi. Je pourrai déposer demain, en cette Chambre, les nombreuses réponses que j'ai données à plusieurs programmes PADEL, M. le Président. Compte tenu du fait qu'il y a eu, à mon ministère, des demandes pour quelque 100 000 000 \$ et que le programme PADEL dispose d'à peu près 10 000 000 \$ à 12 000 000 \$, vous comprendrez, sans doute, qu'il y a plus de projets de refusés que d'acceptés. Mais cela n'est pas nouveau, cela existait, dans votre temps, de la même façon. Je dois vous dire que, même dans mon comté, quand j'étais dans l'Opposition, mes prédécesseurs n'avaient même pas la gentillesse de consulter celui qui vous parle, alors que ce n'est pas ce qui se passe nécessairement au moment où l'on se parle.

Le Président: Je vais maintenant permettre une question principale à la formation ministérielle. Je vais reconnaître M. le député de Vimont. M. le député, vous

avez la parole.

La sélection des locataires des HLM

M. Théorêt: Merci, M. le Président. Nous apprenions, la semaine dernière, qu'un projet de règlement élaboré par la Société d'habitation du Québec concernant la sélection des locataires des HLM avait soulevé chez certains groupes des inquiétudes, chez les gens qui sont normalement admissibles à ce type de logement et qui craignent d'être pénalisés par la formule proposée. Nous savons également que, pour répondre à ces inquiétudes, le ministre des Affaires municipales et responsable de l'Habitation a formé un comité de députés dont le mandat consiste à revoir toute cette question. Ma question s'adresse donc au ministre des Affaires municipales et responsable de l'Habitation. Le ministre peut-il nous dire quelle forme prendront, d'une part, ces consultations et quel sera l'échéancier?

Le Président: M. le ministre des Affaires municipales.

M. Bourbeau: M. le Président, la loi oblige la Société d'habitation du Québec à faire en sorte qu'un règlement uniforme existe à travers le Québec concernant la sélection des locataires dans les HLM. Un tel règlement est censé exister depuis 1979, mais il n'a jamais été en vigueur encore. Un projet de règlement, qui avait été élaboré par les associations des offices municipaux du Québec après une expérience pilote qui a duré deux ans, a circulé au cours des derniers mois et a fait l'objet de commentaires de la part de certains groupes.

J'ai récemment décidé de demander à la Société d'habitation du Québec de suspendre l'élaboration de ce projet de règlement et j'ai annoncé la formation d'un comité de députés, présidé par le député de Sainte-Marie, dont le mandat est d'élargir la consultation auprès des personnes et des groupes intéressés.

J'espère que ce comité, qui fera rapport bientôt, nous donnera un éclairage additionnel sur la question. Merci.

Le Président: Une question additionnelle? M. le député de Vimont, en additionnelle.

M. Théorêt: Est-ce que le ministre peut nous dire si, à la lumière des recommandations de ce dernier, le projet de règlement pourra être modifié de façon substantielle et s'il maintient toujours son...

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

M. Théorêt: ...objectif d'assurer l'accès le plus équitable possible aux locataires des HLM?

Le Président: Je m'excuse, M. le député de Vimont.

M. le ministre des Affaires municipales.

M. Bourbeau: M. le Président, je peux assurer le député que, si les consultations qui seront faites par le comité peuvent permettre d'améliorer le projet de règlement, d'atteindre une plus grande équité et une plus grande justice - et c'est l'objectif que nous recherchons - nous n'hésiterons en aucune façon à modifier le projet de règlement.

Une voix: Très bien!

Le Président: Je vais reconnaître en additionnelle M. le député de Shefford.

M. Paré: Merci, M. le Président. En additionnelle, est-ce que le ministre est prêt à prendre à nouveau l'engagement qu'il a déjà pris à savoir qu'il y aurait prépublication avant l'entrée en vigueur du nouveau règlement, même s'il y a eu peut-être un comité bidon, entre guillemets?

Le Président: M. le ministre des Affaires municipales.

M. Bourbeau: Le député de Shefford aurait intérêt à consulter la loi. Celle-ci dit qu'on doit aller en prépublication lors d'un règlement. Je peux en faire une obligation personnelle, puisque c'est l'obligation que m'impose la loi de procéder par prépublication.

M. Gratton: Bon!

Le Président: M. le député de Shefford, toujours en additionnelle?
(10 h 40)

M. Paré: Oui, en additionnelle.

Le Président: En additionnelle.

M. Paré: Est-ce que le ministre convient que la loi 137 a fait en sorte d'enlever cette obligation de prépublication pour tous les programmes, tous les projets venant de la Société d'habitation du Québec?

Le Président: M. le ministre des Affaires municipales.

M. Bourbeau: Ce n'est que dans des cas d'extrême nécessité où l'intérêt public commanderait une action immédiate, par exemple dans des cas où des sommes d'argent très considérables seraient en cause, que le gouvernement pourrait déroger à la

règle générale.

Dans le cas d'un règlement comme celui sur la sélection des locataires, qui est censé être en vigueur depuis 1979, mais que l'ancien gouvernement n'a jamais eu le courage d'apporter devant le public, il n'y a aucune espèce de raison de procéder rapidement. Nous allons consulter, élargir les consultations et, quand celles-ci seront terminées, nous prendrons nos décisions; mais, je le répète, l'objectif est de faire en sorte que ce règlement soit équitable et juste à l'endroit de tous les gens qui sont sur les listes d'attente des HLM.

Une voix: Très bien!

Le Président: Je vais maintenant reconnaître une principale.

M. le leader de l'Opposition, en principale.

Deux chèques de 250 \$ au lieu d'un seul de 500 \$ pour le financement d'un parti politique

M. Gendron: L'avant-dernière semaine, j'écrivais une lettre au ministre du Revenu relativement au souper bénéfique organisé par le Parti libéral du comté de Bellechasse, à l'occasion duquel on demandait aux hommes d'affaires invités une contribution supplémentaire de 500 \$ qui leur permettrait d'avoir un tête-à-tête avec certains ministres.

Dans la lettre que j'expédiais au ministre du Revenu, je vous faisais particulièrement mention des incitations faites par les organisateurs politiques libéraux auprès des hommes d'affaires les enjoignant de faire deux chèques de 250 \$ signés de mains différentes permettant ainsi à deux personnes plutôt qu'à une de bénéficier d'une déduction fiscale plus élevée en vertu de la Loi régissant le financement des partis politiques.

Ma question au ministre du Revenu est: Peut-il nous dire si, comme ministre du Revenu, il trouve légales ces manoeuvres visant à faire deux chèques différents permettant ainsi à deux personnes plutôt qu'à une de bénéficier, à même les fonds publics, d'une déduction de 125 \$ plutôt qu'une simple déduction de 140 \$?

Le Président: Je vais permettre la question mais avant que vous ne répondiez à la question, M. le ministre du Revenu, vous n'avez pas à donner d'opinion juridique ici en cette Chambre. Vous pouvez répondre à la question.

M. Séguin: Oui, M. le Président. J'aurais peut-être préféré que mon collègue me pose d'autres questions, comme celle relative au rapport du Vérificateur qui a été rendu public jeudi dernier, mais je veux bien y répondre, car je sais qu'il va vouloir y

revenir et moi aussi. Tout ce que je peux indiquer, c'est qu'il m'a écrit et que je lui ai répondu. Peut-être qu'il a maintenant déjà reçu la réponse. À sa question, tout ce que je peux référer, c'est que c'est à son collègue le député de Lac-Saint-Jean qui avait posé la question que le premier ministre a donné les éléments de la réponse qui a clarifié la situation.

Personnellement, je n'ai aucune connaissance des faits qu'il rapporte. Tout ce que je peux lui enjoindre de faire, c'est de faire connaître les faits qu'il pense savoir pour nous permettre de vérifier s'il y a eu irrégularité. Ma responsabilité comme titulaire au ministère du Revenu, c'est que si on constatait qu'il y avait effectivement irrégularité, on prendra les actions qui s'imposent.

Le Président: M. le leader de l'Opposition, en additionnelle.

M. Gendron: Oui, M. le Président. Je veux bien croire que le ministre du Revenu est, tout compte fait, assez nouveau, mais est-il conscient, comme ministre du Revenu, qu'il y a des pouvoirs prévus dans la loi sur le revenu, et en particulier l'article 38 de la Loi sur le ministère du Revenu qui lui confère des pouvoirs d'enquête et de vérification sur l'utilisation des fonds publics? A fortiori, pour quelqu'un qui était présent au même souper-bénéfice, c'est étonnant que vous n'ayez aucune connaissance des faits.

Le Président: M. le ministre du Revenu.

M. Séguin: M. le Président, tout ce qu'on pourrait dire, c'est que mon collègue le député d'Abitibi-Ouest en sait plus que moi. C'est à croire que lui-même était là le même soir au même souper puisqu'il connaît des faits que j'ignore et que la plupart de mes collègues ignorent, même ceux qui étaient présents à ce souper. C'est probablement un fait isolé. Je ne peux que l'enjoindre de nouveau, s'il connaît des faits, à nous les faire connaître. Je l'enjoins d'ailleurs à le faire puisqu'il m'a déjà écrit mais il a eu la prudence, dans sa lettre, de ne faire connaître aucun fait. Est-ce parce qu'il ne les connaît pas ou parce qu'il craint de les faire connaître?

M. le Président, je réitère que personnellement, je n'ai aucune connaissance, ni avant ni pendant ni après ce fameux incident de ce souper et que si lui ou son collègue qui a posé la question antérieurement ont des faits à faire connaître, qu'ils le fassent.

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

M. Gendron: Je n'ai pas hâte de

prendre connaissance de votre réponse parce que si vous n'avez pas vu que dans ma lettre j'ai évoqué des faits, je suis déjà inquiet de la réponse dont je n'ai pas pris connaissance. Effectivement, dans ma lettre, je vous faisais valoir les faits précis.

Des voix: La question! La question!

M. Gendron: Oui. Ma question très précise...

Le Président: Oui.

M. Gendron: ...M. le ministre du Revenu, c'est que je voudrais savoir, au-delà de la réponse que vous m'avez envoyée dans votre lettre, à la suite de la lettre que je vous ai envoyée, est-ce que oui ou non vous avez l'intention comme ministre du Revenu de vous prévaloir des dispositions prévues à l'article 38 et d'ordonner, à tout le moins, des vérifications supplémentaires sur l'utilisation des fonds publics? Si vous décidez de faire enquête, cela me fera plaisir de vous fournir des faits, parce que nous en avons.

Le Président: M. le ministre du Revenu.

M. Gratton: Question de règlement.

Le Président: M. le leader du gouvernement, question de règlement.

M. Gratton: Oui, M. le Président. La question du député est irrecevable dans la mesure où elle s'adresse à la mauvaise personne. Le député d'Abitibi-Ouest sait déjà que le Directeur général des élections, qui est responsable de l'application de la Loi électorale, fait présentement, sinon une enquête, du moins des vérifications sur les allégations qui ont été portées à la connaissance de l'Assemblée nationale. Il me semble que la question posée au ministre du Revenu pourra être pertinente une fois que le Directeur général des élections aura constaté qu'il y a eu mauvaise utilisation ou mauvaise application de la loi. Nous n'en sommes pas encore là. Je pense que le ministre du Revenu a très bien répondu que si on a des cas précis, des allégations précises à faire, il est prêt à faire les vérifications qui s'imposent. Mais, dans les circonstances, il n'appartient pas au ministre du Revenu de répondre à cette question.

Le Président: M. le leader de l'Opposition, sur la même question de règlement.

M. Gendron: Oui, sur la question de règlement.

Le Président: Dernière intervention.

M. Gendron: M. le Président, vous êtes sans doute conscient qu'il est évident que le leader du gouvernement ne l'a pas ce matin - je veux bien croire qu'il est tôt ce matin pour commencer le travail - mais la question s'adresse au ministre du Revenu en vertu de la Loi sur le ministère du Revenu, parce que le ministère du Revenu est touché dans le retour de 125 \$ deux fois plutôt qu'une. C'est peut-être la question la plus pertinente qui s'est posée ici, qui n'a rien à voir avec le financement des partis politiques. Moi, je pose ma question en vertu des pouvoirs du ministre du Revenu et, en conséquence, je pense qu'elle est totalement recevable.

M. Gratton: Sur la même question de règlement, M. le Président.

Le Président: Sur une question de règlement, M. le leader du gouvernement.

M. Gratton: Si le député d'Abitibi-Ouest a un cas précis, des noms, des personnes qui auraient mal appliqué la Loi électorale, M. le Président, ça, je pense qu'il a l'obligation de le faire connaître au ministre du Revenu, qui pourra agir ensuite. Mais, si on n'a pas de cas, si on essaie de semer des doutes, il n'appartient pas à quiconque ici à l'Assemblée nationale d'y répondre avant que le Directeur général des élections ait terminé ses vérifications.

Le Président: Dernière...

M. Gendron: Oui, dernière...

Le Président: Je vais vous permettre de répliquer au dernier argument.

M. Gendron: Dernier argument, M. le Président.

Le Président: Toujours sur la même question de règlement, je serai prêt à rendre ma décision après.

M. Gendron: Selon la Loi sur le ministère du Revenu, le ministre - je veux juste lire ce qui importe - du Revenu peut examiner les biens, etc., et déterminer le montant de tout droit qui devrait être payé, déduit, retenu ou perçu. Il me semble que c'est exactement dans les pouvoirs généraux du ministre.

Le Président: C'est exactement l'article 75. Je vais permettre la question. S'il n'y a pas de fait, M. le ministre va nous répondre. Mais c'est de la compétence du ministre du Revenu. M. le ministre, si vous voulez vous exécuter, vous avez la parole.

M. Séguin: M. le Président, je me permettrai simplement de répondre ceci. Je

pense que c'est assez simple. On n'a même pas besoin d'alléguer l'article 38. La loi sur le ministère, c'est une disposition que je pourrais bien sûr alléguer, mais il y a la Loi sur les impôts du Québec également qui donnerait au ministre toute latitude de faire vérifier la déclaration fiscale qui serait produite par un contribuable qui réclamerait des déductions, par exemple, pour contribution politique.

(10 h 50)

Alors, en temps et lieu, on pourra vérifier, quand le rapport d'impôt sera produit par ces personnes, s'il y a eu irrégularité. Je répète à mon collègue que, personnellement, je n'ai aucune connaissance de ce qu'il rapporte. Dans sa lettre, il n'a donné aucun indice sur l'identité des contribuables ou sur les faits permettant de voir s'il y a irrégularité. Il a dit, tantôt, qu'il n'avait pas pris connaissance de ma réponse. Elle...

M. Gendron: Je ne l'ai pas eue.

M. Séguin: ...a été expédiée. Alors, qu'il attende de prendre connaissance de la réponse que je lui ai expédiée; elle est claire et simple. Je l'invite à m'écrire de nouveau pour me faire connaître les détails qu'il connaît et que je ne connais pas. À ce moment-là, on pourra aviser, s'il y a lieu d'intervenir.

Le Président: Alors, je vais reconnaître M. le député de Shefford, en principale.

Une voix: On va regarder le...

M. Paré: Oui, M. le Président. Est-ce que M. le ministre...

Le Président: M. le député de Shefford, en principale.

M. Paré: Merci, M. le Président.

Une voix: ...

Le Président: Messieurs! M. le député de Shefford, en principale.

M. Paré: Merci, M. le Président. Est-ce que le ministre de la Justice est dans les environs, M. le Président? J'aurais une question à lui poser.

Le Président: M. le leader du gouvernement, il y a une question qui pourrait être posée à M. le ministre de la Justice.

M. Gratton: M. le Président, je m'en excuse, je n'ai été averti qu'après le début de la période de questions, puisqu'on sait qu'on avertit toujours le bureau du leader de l'Opposition des ministres qui sont absents.

C'est seulement après le début de la période de questions que j'ai été averti que le ministre de la Justice donne présentement une conférence de presse à Montréal.

Le Président: Alors, je vais reconnaître Mme la députée de Maisonneuve, en principale.

**La mise en application
du programme APPORT**

Mme Harel: M. le Président, ma question s'adresse au ministre de la Main-d'Oeuvre et de la Sécurité du revenu. Comment le ministre entend-il maintenir son engagement et celui de son collègue des Finances de mettre en application, pour le 1er janvier, le programme APPORT destiné aux parents qui, à faible revenu, sont sur le marché du travail?

Le Président: M. le ministre de la Main-d'Oeuvre et de la Sécurité du revenu et du Travail.

M. Paradis (Brome-Missisquoi): Oui.

Le Président: M. le ministre.

M. Paradis (Brome-Missisquoi): Je remercie Mme la députée de Maisonneuve de sa question. Elle a maintenant, cette semaine, un peu plus de liberté pour s'occuper de ses dossiers, ayant compilé son pointage de la semaine dernière.

Je lui indiquerai, un peu comme je l'ai fait au moment de l'étude des engagements financiers du ministère de la Main-d'Oeuvre et de la Sécurité du revenu, que nous avons, sur le plan de l'application quotidienne, sinon mensuelle, du programme APPORT, auquel vous avez fait référence, mis en place tous les systèmes informatiques, programmes et autres, de façon à pouvoir être en mesure de fonctionner et ce, à partir du moment où l'a annoncé le ministre des Finances, soit le 1er janvier de l'an prochain.

Le Président: Mme la députée de Maisonneuve, en additionnelle.

Mme Harel: M. le Président, si cela va bien pour moi, cela semble moins bien aller pour la réforme du ministre. A-t-il l'intention de déposer un projet de loi pour mettre en application ce programme qui a été prévu pour le 1er janvier et qui est attendu?

Le Président: M. le ministre de la Main-d'Oeuvre et de la Sécurité du revenu et du Travail.

M. Paradis (Brome-Missisquoi): Je sais, M. le Président, qu'on se retrouve en fin de

période de questions. Je pense déjà avoir répondu à cette question, il y a quelques semaines, en votre absence, M. le Président, je vous le souligne. La même question m'a été adressée. J'ai eu l'occasion, à ce moment-là, de fournir la réponse appropriée à Mme la députée et je la réfère à cette réponse.

Le Président: Vous avez toujours la parole, Mme la députée de Maisonneuve, en additionnelle.

Mme Harel: M. le Président, la réponse, nous l'attendons encore. Est-ce que le ministre a l'intention de déposer, en cette Chambre, avant la clôture de la présente session, un projet de loi qui va nécessiter le consentement de l'Opposition? Alors, il devrait plutôt être dans de bonnes dispositions pour obtenir de nous ce consentement, mais il nous faut connaître ce projet de loi. A-t-il l'intention de déposer un tel projet de loi? Quand va-t-il le faire?

Le Président: M. le ministre de la Main-d'Oeuvre et de la Sécurité du revenu et du Travail.

M. Paradis (Brome-Missisquoi): M. le Président, comme d'habitude, je veux bien collaborer avec l'Opposition. Mme la députée de Maisonneuve, qui se souvient de certains éléments de la réponse que je lui apportée, il y a quelques semaines, vient d'invoquer un consentement qui pourrait s'avérer nécessaire dans l'éventualité où le mécanisme retenu serait le dépôt et l'adoption d'un projet de loi.

Le Président: M. le député de Terrebonne, en principale.

M. Blais: Merci, M. le Président.

Le Président: M. le député de Terrebonne, en principale.

**L'avenir de Laval,
Laurentides et Lanaudière**

M. Blais: Il y a quelque trois ou quatre semaines, je posais une question, au ministre responsable de l'OPDQ et des régions, sur la division des régions. Cela fera deux ans, demain, que le Parti libéral a pris le pouvoir et, durant la dernière campagne électorale...

Des voix: Bravo! Bravo!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît! Je voudrais entendre complètement la question de M. le député de Terrebonne. M. le député de Terrebonne. À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Blais: Il leur reste donc deux ans; on se souviendra d'eux aussi. Je demandais... Ils avaient promis durant la campagne électorale et tous les députés de la région de Laurentides-Lanaudière avaient promis une décision prompte et vive pour le choix des régions. Cela fera deux ans demain et nous ne savons pas encore si Laval, Laurentides et Lanaudière formeront une seule région, deux régions ou trois régions. À quand la réponse du ministre, s'il vous plaît?

Le Président: M. le ministre des Transports.

M. Côté (Charlesbourg): Pas aujourd'hui, M. le Président.

Le Président: M. le député de Terrebonne, en additionnelle.

M. Blais: M. le Président, le ministre en ayant une réponse aussi succincte veut-il nous dire qu'il a remis sa décision aux calendes grecques ou peut-on s'attendre à une réponse selon la responsabilité que son premier ministre lui a demandée de prendre au nom des citoyens de Laval, Laurentides et Lanaudière?

Le Président: M. le ministre des Transports.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, comme le sait fort pertinemment bien le député de Terrebonne, il faut qu'il coule un peu d'eau sous les moulins. Dans ce sens, des comités ministériels ont déjà approuvé la démarche. Il reste à d'autres comités ministériels à le faire. Aussitôt que ce sera fait, je le souhaite ardemment d'ici à Noël, nous pourrons annoncer la décision.

Le Président: Je vais reconnaître maintenant, en additionnelle?

M. Brassard: En principale.

Le Président: En principale, une dernière question pour cette période de questions. Je vais reconnaître M. le député de Lac-Saint-Jean.

Permettre aux municipalités d'implanter des incubateurs d'entreprises

M. Brassard: Une principale très courte, M. le Président. On sait que plusieurs municipalités au Québec ont l'intention de mettre en place des incubateurs d'entreprises. En particulier, la ville d'Alma dans mon comté a un projet en ce sens. Cependant, il y a des obstacles juridiques dans les lois municipales qui empêchent actuellement les municipalités d'aller de l'avant dans ce sens. Nous avons déjà posé

la question au ministre des Affaires municipales à savoir s'il était de son intention d'amender le Code municipal afin de permettre aux municipalités d'aller de l'avant dans la mise en place d'incubateurs d'entreprises. On nous indiquait que cela pourrait se faire cet automne. Nous sommes arrivés au début de décembre. Est-ce que le ministre est toujours disposé à déposer avant l'ajournement de décembre un projet de loi en ce sens afin de permettre aux villes et aux municipalités d'aller de l'avant dans la mise en place d'incubateurs d'entreprises?

Le Président: M. le ministre des Affaires municipales.

M. Bourbeau: M. le Président, un projet de loi visant à permettre aux municipalités de s'intéresser aux incubateurs d'entreprises est présentement à l'étude dans les comités interministériels. Il fait l'objet actuellement de travaux au sein des différents comités. Je ne suis pas en mesure de dire à ce moment si le document sera prêt à temps pour être déposé dans les prochains jours pour adoption avant Noël. Mon intention est certainement de permettre aux municipalités d'avoir dans les meilleurs délais les pouvoirs de s'intéresser à cette question.

Le Président: Cette dernière réponse met fin à la période régulière de questions. Nous allons procéder maintenant aux autres articles au feuillet. Ce matin, il n'y aura pas de vote reporté.

Motions sans préavis. Je vais reconnaître une première motion sans préavis, M. le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

Félicitations à l'Association québécoise de loisir pour personnes handicapées

M. Yvon Picotte

M. Picotte: Merci, M. le Président. Que cette Assemblée félicite l'Association québécoise de loisir pour personnes handicapées pour cette heureuse initiative qu'est le Prix réseau AQLPH.

Le Président: Est-ce qu'il y a consentement pour débattre cette motion? M. le leader de l'Opposition. Il y a consentement. Vous avez déposé copie de votre motion, M. le ministre?

M. Picotte: Oui, M. le Président.

Le Président: Vous avez maintenant la parole. J'accorde la parole à M. le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

M. Picotte: Merci, M. le Président.

Remis déjà depuis trois ans aux municipalités, aux organismes communautaires et clubs sociaux, ce prix souligne de façon particulière et d'une manière des plus positives les efforts de divers intervenants sociaux pour l'intégration des personnes handicapées dans leurs activités quotidiennes.

C'est ainsi que, samedi dernier, sept municipalités du Québec, trois organismes communautaires et un club social se sont vu remettre de la part de l'AQLPH une marque de reconnaissance des plus méritées. Ces municipalités sont la corporation municipale de Maria, Trois-Pistoles, Fleurimont, Dorval, Anjou, Hull et Québec.

(11 heures)

Le même honneur a été dévolu aux organismes communautaires suivants: la table de concertation éducative et culturelle de Drummondville, le Y des femmes, la Corporation pour le développement de l'île Saint-Quentin à Trois-Rivières, la Fédération québécoise de ski et le Club optimiste de Sorel inc.

Au nom de l'AQLPH et de tous les Québécois et Québécoises, félicitations à tous ces gens et à ces municipalités. Puisse leur implication donner l'exemple à toute la société québécoise! Merci, M. le Président.

Le Vice-Président: Sur la même motion, Mme la députée de Johnson.

Mme Carmen Juneau

Mme Juneau: Merci beaucoup, M. le Président. Au nom de ma formation politique, je joins ma voix à celle du ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche pour vous dire à quel point nous sommes heureux pour ces personnes à part égale que sont les personnes handicapées.

Chaque année, dans ma région, il y a des compétitions d'athlétisme pour les personnes handicapées. J'y assiste toujours avec plaisir non seulement pour voir ce qui va se passer, mais surtout pour voir la joie dans les yeux de ces personnes qui portent à la fois, de temps en temps, le flambeau pour les jeux des personnes handicapées - de temps en temps, elles participent personnellement soit à des courses à relais ou à autre chose - de voir la joie dans les yeux de ces personnes qui sont, finalement, des humains tout comme nous, mais qui, malheureusement, n'ont pas les privilèges que nous avons, de participer, dis-je, à ces jeux et avec fierté, de pouvoir obtenir un prix pour leur catégorie.

Je suis fière aussi que le ministre souligne qu'on les a honorés en fin de semaine dernière parce que, comme je vous le disais tout à l'heure, ce sont des gens à part entière et nous devons, tous et chacun, leur faire une place dans notre cœur et dans la société. Je vous remercie beaucoup, M. le

Président.

Le Vice-Président: Merci, Mme la députée. Cette motion proposée par M. le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche est-elle adoptée?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président: Adopté. Pour une autre motion sans préavis, M. le député de Saint-Jacques.

M. Boulerice: Oui, M. le Président. Je sollicite, j'ose l'espérer, l'appui du parti ministériel pour la motion qui se lit comme suit: "Que l'Assemblée nationale du Québec souhaite la tenue d'élections libres en Haïti dans les meilleurs délais et qu'elle demande au gouvernement canadien de suspendre toute aide financière au gouvernement haïtien, c'est-à-dire le CNG, et de maintenir les mesures d'aide humanitaire destinées directement au peuple haïtien."

Une voix: Très bien! Bravo!

Le Vice-Président: Y a-t-il consentement pour que nous discussions de cette motion, M. le leader du gouvernement?

M. Gratton: M. le Président, contrairement à celle du ministre, il n'y a pas consentement puisque nous n'avons pas pu nous entendre sur le libellé de la motion. Nous offrons notre collaboration à l'Opposition pour trouver un libellé auquel nous pourrions souscrire et nous accepterions alors une telle motion sans préavis, M. le Président.

M. Gendron: M. le Président.

Le Vice-Président: Très bien. Oui, M. le leader de l'Opposition.

M. Gendron: Oui. Le règlement est très clair, on ne peut pas expliquer les motifs. Alors, il n'y aura pas consentement de l'Opposition pour s'entendre sur un texte; on sent très bien qu'ils ne veulent pas contribuer sur le fond de la question soulevée par la motion sans préavis. En conséquence, il n'y aura jamais d'entente sur le...

Le Vice-Président: Un instant!

Une voix: Démagogue!

M. Gratton: Sur la question...

Le Vice-Président: Un instant! Une question de règlement, M. le leader du gouvernement.

M. Gratton: M. le Président, je pèse bien mes mots, mais j'ai l'impression que le leader de l'Opposition n'est pas lui-même aujourd'hui parce que ce sont des propos quasi malhonnêtes qu'il tient là.

J'ai bien expliqué, M. le Président, qu'on a tenté d'en arriver à un texte de motion auquel nous aurions pu souscrire, comme on le fait dans tous les cas où on a un consentement unanime prédéterminé et que, dans ce cas-là, on n'a pas réussi à le faire et donc, qu'on ne juge pas de nos intentions sur le fond. Je dis simplement qu'on est toujours prêt à discuter et à nous entendre sur un libellé qui nous serait acceptable.

Le Vice-Président: Très bien. À ce moment-ci, je constate purement et simplement qu'il n'y a pas consentement; donc, la motion n'est pas reçue et n'est pas débattue.

Une voix: ...

Le Vice-Président: Il y a certains commentaires que je préférerais ne pas entendre à l'Assemblée, s'il vous plaît.

Aux avis touchant les travaux des commissions, M. le leader du gouvernement.

Avis touchant les travaux des commissions

M. Gratton: M. le Président, j'avise l'Assemblée qu'aujourd'hui, après les affaires courantes, jusqu'à 13 heures et de 15 heures à 18 heures, à la salle Louis-Joseph-Papineau, la commission de l'aménagement et des équipements poursuivra l'étude détaillée du projet de loi 87, Loi modifiant la Loi sur la Régie du logement et le Code civil.

M. le Président, je voudrais donner, en quelque sorte, un préavis puisque nous procéderons en cours de séance d'aujourd'hui à l'adoption du principe des projets de loi 73 et 76. Je ne veux pas présumer de la décision de l'Assemblée nationale, mais, si le principe de ces deux projets de loi était adopté à une heure raisonnable, c'est-à-dire avant 20 heures ou quelque peu après 20 heures, il serait dans mon intention de donner l'avis pour que la commission de l'aménagement et des équipements siège immédiatement après l'adoption du principe de ces projets de loi pour procéder à l'étude détaillée, mais seulement si l'heure convient ou que le principe de ces deux projets de loi est adopté.

Le Vice-Président: M. le leader de l'Opposition.

M. Gendron: Je trouve raisonnable l'indication que vient de donner le leader du gouvernement. Si l'heure convient, on n'aura pas d'objection à ce qu'il utilise un droit

prescrit.

Le Vice-Président: Très bien. Toujours en ce qui concerne les travaux des commissions, j'ai moi-même les avis suivants à vous transmettre: Je vous avise que la commission de l'économie et du travail se réunira aujourd'hui, le 1er décembre, de 11 h 30 à 13 heures et de 15 heures à 18 heures, ainsi que de 20 heures à 22 heures, à la salle 101 de l'édifice Pamphile-Le May, afin de vérifier les engagements financiers du ministère de l'Industrie et du Commerce.

Quant à elle, la commission du budget et de l'administration se réunira aujourd'hui, le 1er décembre 1987, de 15 heures à 17 h 30, à la salle Louis-Hippolyte-Lafontaine, afin de vérifier les engagements financiers du ministère des Approvisionnements et Services.

Aux renseignements sur les travaux de l'Assemblée, est-ce qu'il y a quelques questions? Il n'y a pas de question?

Avis de sanction de projets de loi

J'ai simplement un avis à vous transmettre. Veuillez prendre avis qu'il y aura sanction de projets de loi aujourd'hui, à midi, au cabinet du lieutenant-gouverneur.

Ceci met donc fin aux affaires courantes et, pour les affaires du jour, je demanderais à M. le leader du gouvernement de m'indiquer l'article du feuilleton que je devrais appeler.

M. Gratton: M. le Président, je vous prierais d'appeler l'article 73 du feuilleton.

Projet de loi 239

Adoption du principe

Le Vice-Président: À l'article 73 du feuilleton. Mme la députée de Dorion propose la motion d'adoption du principe de projet de loi privé 239, Loi constituant la Fédération des infirmières et infirmiers du Québec. Mme la députée de Dorion, est-ce que vous avez une intervention?

Mme Trépanier: ...

Le Vice-Président: Non, pas d'intervention?

M. Gratton: M. le Président, si on me permettait, Mme la députée de Dorion aurait un amendement à proposer dont l'Opposition a été saisie et qui, je pense, recueille l'assentiment général de l'Assemblée. Ce que je proposerais, c'est que nous puissions en faire les écritures pour aller en commission plénière auquel moment Mme la députée pourra faire lecture de l'amendement et le déposer. Nous pourrions ensuite procéder aux

autres étapes du projet de loi.

Le Vice-Président: Très bien, M. le leader du gouvernement. Simplement un détail technique. Nous pourrions adopter, dès maintenant, le principe du projet de loi et, à la troisième lecture, nous pourrions proposer l'amendement et faire les écritures pour la troisième lecture. Est-ce que le principe du projet de loi 239, Loi constituant la Fédération des infirmières et infirmiers du Québec, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président: Adopté. Mme la députée de Dorion propose maintenant l'adoption du projet de loi 238, Loi constituant la Fédération des infirmières et infirmiers du Québec. Mme la députée de Dorion.

Mme Trépanier: M. le Président, je voudrais déposer l'amendement suivant visant à clarifier l'article 3 du projet de loi constituant la Fédération des infirmières et infirmiers du Québec. L'amendement se lirait comme suit: Que l'article 3 soit modifié en ajoutant à la fin la phrase suivante: Elle a son siège social à Montréal.

Le Vice-Président: Très bien, Mme la députée de Dorion. Je vais simplement vous demander de déposer le texte de l'amendement proposé.
(11 h 10)

Commission plénière

Très bien, nous allons donc faire les écritures. Nous référons donc le tout à la commission plénière. Est-ce que l'amendement est adopté en commission plénière? Adopté?

Une voix: Adopté.

Le Vice-Président: Est-ce que le rapport de la commission plénière est adopté?

Une voix: Adopté.

Adoption

Le Vice-Président: Le rapport d'adoption de l'amendement et du projet de loi tel que modifié est maintenant devant l'Assemblée pour la troisième lecture. Est-ce que le projet de loi 239, Loi constituant la Fédération des infirmières et infirmiers du Québec, est adopté?

M. Gendron: Un instant, M. le Président.

Le Vice-Président: Oui.

M. Gendron: Ce sera très court. En troisième lecture, le proposeur a un droit de réplique. Nous sommes tout à fait d'accord, sauf que je trouverais plus sage, du moins, en ce qui me concerne, que nous sachions s'il s'agissait d'une omission, d'une erreur technique ou d'un changement d'orientation pour apporter la modification concernant le siège social. J'aimerais que la députée profite de l'occasion pour nous donner la réponse. À la suite de la réponse, vous devinez d'avance notre consentement.

Le Vice-Président: Très bien. Je vais céder la parole à Mme la députée de Dorion qui, en réplique, pourra donner la réponse à la question posée. Très bien, Mme la députée de Dorion.

Mme Trépanier: M. le Président, ce sera très bref. Je veux dire au leader de l'Opposition que ce projet de loi privé vise à constituer la Fédération des infirmières et infirmiers du Québec. C'est le regroupement de trois fédérations qui existaient auparavant, dont les sièges sociaux étaient à différents endroits au Québec. C'est une omission, effectivement. Pour être plus clair, il faut qu'il y ait, dans la loi, un endroit spécifique pour le siège social de cette nouvelle fédération. C'est le but de cet amendement, M. le Président.

Le Vice-Président: Très bien. Est-ce que le projet de loi 239, Loi constituant la Fédération des infirmières et infirmiers du Québec, est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Vice-Président: Adopté. M. le leader du gouvernement.

M. Gratton: M. le Président, je vous prierais maintenant d'appeler l'article 74 du feuilleton.

Projet de loi 243

Adoption du principe

Le Vice-Président: À l'article 74 du feuilleton, M. le député de Saint-Louis propose maintenant l'adoption du principe du projet de loi d'intérêt privé 243, Loi concernant l'Organisation internationale des commissions de valeurs. Est-ce que le principe de ce projet de loi est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Vice-Président: Adopté. Si je comprends bien, nous passons maintenant à l'étape de l'adoption du projet de loi?

Une voix: Cela prend un consentement...

Adoption

Le Vice-Président: Est-ce qu'il y a consentement pour procéder à l'adoption du projet de loi? Consentement. Est-ce que le projet de loi 243, Loi concernant l'Organisation internationale des commissions de valeurs est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Vice-Président: Adopté. M. le leader du gouvernement.

M. Gratton: M. le Président, l'article 27 du feuilleton, s'il, vous plaît.

Projet de loi 90

Adoption du principe

Le Vice-Président: À l'article 27 du feuilleton, Mme la ministre des Affaires culturelles propose maintenant l'adoption du principe du projet de loi 90, Loi sur le statut professionnel et les conditions d'engagement des artistes de la scène, du disque et du cinéma. Je cède la parole à Mme la ministre des Affaires culturelles et vice-première ministre.

Mme Lise Bacon

Mme Bacon: M. le Président, nous discutons aujourd'hui de l'adoption du principe du projet de loi 90 sur le statut professionnel et les conditions d'engagement des artistes de la scène, du disque et du cinéma. Il s'agit d'un projet majeur, tous en conviennent. De façon à bien en saisir l'ampleur, permettez-moi de faire un rappel des motifs qui ont milité en faveur de la préparation d'un tel projet.

Je situerai d'abord le contexte historique et juridique dans lequel il s'inscrit, et, notamment, celui de la commission parlementaire de mai 1986 où fut abordée la problématique d'ensemble du statut de l'artiste.

Le projet de loi propose de résoudre un point majeur qui nous fut soumis à cette occasion, soit la reconnaissance professionnelle des artistes. Cependant, il me semble utile de mettre en lumière que, si importante soit-elle, une seule loi ne pourra apporter toutes les réponses, globalement et définitivement, aux problèmes multiples de la reconnaissance sociale et économique des artistes dans toutes les situations d'exercice de leur profession.

Il y a des mentalités à changer, des préjugés à repousser, des programmes à réviser. Il y a aussi place à de nombreuses

améliorations dans l'intervention de tous les ordres de gouvernement et des changements à faire dans les rapports entre les intervenants culturels pour que les obstacles qui affectent la situation socio-économique des artistes soient éventuellement levés.

Comme la loi que je propose pour adoption à l'Assemblée nationale est une première, une loi novatrice, un pas de géant a-t-on dit, j'insisterai sur les considérations qui la justifient et les principes qui en ont guidé la rédaction. Mais, d'abord, parlons du contexte historique et juridique. Les demandes des artistes, interprètes et créateurs de recevoir une reconnaissance juridique de leur statut de travailleurs autonomes ont été exprimées à plusieurs reprises. C'est en juillet 1984 qu'ils en saisissaient officiellement le gouvernement d'alors et, parallèlement, ils réclamaient une loi qui définisse un régime de négociation des conditions de travail, régime adapté au type de prestations de services qui leur est propre.

On se souviendra, en 1982, de la décision du Conseil canadien des relations du travail de considérer comme employés les animateurs et les commentateurs du réseau français de Radio-Canada. Il fut démontré qu'en regard du Code canadien du travail, le statut de pigiste et d'entrepreneur indépendant n'avait aucune assise légale et que, par conséquent, toutes les ententes collectives qui avaient pu être conclues reposaient sur la bonne foi des parties de les signer et aussi de les respecter. Cette décision marquait le début d'un long et difficile cheminement vers une solution convenable.

À cette époque, Gratien Gélinas écrivait dans *La Presse* et je le cite: "Rendons-nous à la limite de notre indiscutable pouvoir de pression auprès du législateur. Les autorités gouvernementales qui ont si souvent profité gratuitement de notre notoriété en nous plaçant à leur profit au rang des fiertés nationales ne sauraient refuser de réfléchir sur la grave responsabilité historique et politique qu'elles assumeraient en permettant que nous soyons humiliés dans notre statut professionnel." C'était dans *La Presse* du 3 mars 1983.

En décembre 1983, le ministre des Affaires culturelles d'alors accordait une subvention à l'Union des artistes pour réaliser une étude détaillée sur le statut socio-économique et juridique de l'artiste interprète. Cette étude en quatre volets a donné lieu à la préparation d'un mémoire sur la fiscalité et l'artiste, mémoire déposé devant le sous-comité fédéral sur l'imposition des créateurs et des interprètes. Cette étude a en outre servi à la préparation d'un projet de loi en matière de relations du travail transmis au ministre en juillet 1984. Dans ce projet, l'Union des artistes demandait que

ait confirmé par une loi le statut réel de l'artiste interprète pigiste et que les lois du travail soient adaptées à la nature particulière des activités de ses membres. Cette demande resta lettre morte de la part de l'ancien gouvernement.

Dès les premiers mois de mon entrée en fonction comme titulaire du ministère des Affaires culturelles, j'ai pris connaissance du dossier et j'ai multiplié les rencontres avec de nombreux intervenants culturels au Québec et hors Québec pour saisir toutes les dimensions de la problématique du statut de l'artiste. Ces consultations m'ont convaincue de demander qu'une tribune officielle soit donnée aux créateurs et interprètes pour qu'ils présentent leurs préoccupations au gouvernement et que celui-ci y soit sensibilisé. Dans mon esprit, les artistes et les créateurs méritaient qu'enfin on leur fournisse un véhicule privilégié pour dresser l'état de leur situation socio-économique et pour susciter aussi la concertation entre tous les intervenants intéressés.

La commission parlementaire de mai 1986 leur faisait une place au sein de nos institutions parlementaires qu'ils n'avaient jamais été appelés à occuper auparavant. Je cite le président de l'Union des artistes qui déclarait aux membres de la commission: "C'est la première fois dans l'histoire du Québec que les artistes, auteurs, compositeurs et créateurs montent sur cette colline pour défendre une cause qui, cette fois, leur appartient en propre, une cause qui est la leur." En donnant la parole aux artistes et surtout en s'assurant que celle-ci soit entendue par les représentants de la population québécoise, nous voulions affirmer notre volonté de faire avancer la prise de conscience de celle-ci quant à la place que les artistes occupent dans notre vie de tous les jours comme dans notre univers social et notre univers économique.

(11 h 20)

La commission parlementaire a permis d'entendre ce que les intervenants culturels pensaient devoir être le rôle de l'État et la direction qu'ils souhaitaient que le gouvernement prenne pour asseoir ce rôle. Cette commission parlementaire a été un instrument incomparable de sensibilisation du public et des décideurs, un lieu propice à l'écoute d'une réflexion d'ensemble sur la situation de l'artiste dans ses rapports avec l'État, avec la société, avec ses pairs et avec l'industrie de la culture. Il y fut naturellement question des difficultés, des problèmes de relations du travail que vient corriger le projet de loi à l'étude.

À la séance d'ouverture, j'indiquais que c'était à cause de problèmes de cette nature soulevés par les artistes que j'avais demandé la tenue de cette commission parlementaire. Bien que délicate, la question des relations du travail dans le domaine des arts devait

être abordée pour la première fois par le gouvernement et il me semblait à ce moment-là que la difficulté du problème n'était pas une raison suffisante pour ne pas l'examiner ensemble dans toutes ses composantes et sous tous ses angles. L'exercice s'est avéré aussi utile que fructueux. La suite des événements le prouve, M. le Président.

En commission parlementaire, il est apparu que des secteurs d'activité artistique peu ou pas représentés par l'union étaient aux prises avec les mêmes difficultés évoquées par celle-ci. D'autres syndicats ou associations professionnelles négociaient ou voulaient négocier des ententes avec les producteurs et tous se retrouvaient devant le même vide juridique. Sept organismes dont deux regroupements, la Conférence canadienne des arts et la Conférence des associations de créateurs et créatrices du Québec, ont d'ailleurs livré un plaidoyer en faveur d'une reconnaissance juridique indispensable à la négociation de conventions collectives.

Dans son mémoire, la Conférence canadienne des arts demandait, et je cite "Que la commission reconnaisse la nécessité d'une législation consacrant un statut juridique spécifique de l'artiste et son droit d'association afin de lui permettre de défendre et protéger ses droits vis-à-vis de ses interlocuteurs." La conférence poursuivait ainsi: "Ces associations, une fois reconnues, devraient avoir juridiction complète sur leur territoire d'activité amenant ainsi les producteurs dans leur secteur à négocier des grilles tarifaires et des conditions de travail pour les artistes, qu'ils soient membres ou non de l'association." De son côté, la Conférence des associations de créateurs et créatrices du Québec affirmait que sa présence devant la commission ne visait, tout compte fait, qu'un seul objectif. Je cite encore: "Nous souhaitons - disait-elle - que le gouvernement du Québec reconnaisse théoriquement et pratiquement un statut social, un statut économique et juridique aux créatrices et créateurs qui participent activement au développement de notre société."

Par ailleurs, la Guilde des musiciens, la Société des auteurs, chercheurs, documentalistes et compositeurs, qu'on appelle communément la SARDEC, l'Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio Artists et d'autres ont appuyé la proposition de l'Union des artistes d'accorder la reconnaissance juridique des associations professionnelles.

En scrutant attentivement les recommandations, il devenait de plus en plus évident qu'il nous fallait sérier les problèmes évoqués et, par conséquent, moduler nos réponses selon les ordres de questions juridiques auxquelles ils se référaient. En

premier plan, le respect des champs de compétence s'impose et, pour cette raison, nous ne pouvons considérer agir par législation dans les domaines couverts par les lois de la radio et de la télédiffusion de juridiction fédérale. C'est pour un motif analogue que nous ne pouvions que choisir une stratégie de revendication face à la Loi sur le droit d'auteur. De même, avons-nous dû transmettre à différents ministères du gouvernement les questions qui s'adressaient à eux pour qu'ils examinent avec nous les pistes de solutions les plus satisfaisantes possible. C'est ainsi qu'une synthèse de recommandations fut transmise au ministère de la Main-d'Oeuvre et de la Sécurité du revenu et au ministère du Travail, de l'Enseignement supérieur et de l'Éducation, de la Justice, des Finances, du Revenu, des Communications et au Conseil du trésor.

Avant de revenir sur le propos central du projet de loi, permettez-moi d'insister sur le fait que nous sommes conscients de ne régler qu'une partie, bien qu'une partie importante, des problèmes reliés au statut des artistes et des créateurs. Le travail est loin d'être terminé. D'autres défis nous attendent. En priorité, nous devons examiner en détail la situation des artistes et des créateurs en arts visuels, en littérature, en métiers d'art qui ne sont pas touchés par le projet de loi. Dans la plupart des cas chez ces artistes, les contrats sont davantage des contrats de vente ou des contrats d'entreprise dans lesquels la problématique du droit d'auteur est prépondérante. Aussi nous faut-il analyser ces problèmes davantage en fonction du contexte juridique du droit commercial et du droit d'auteur qu'en fonction du droit du travail.

Lors de l'élaboration du projet de loi, nous avons rencontré plusieurs de ces artistes et créateurs qui ont convenu avec nous de leur situation particulière et de la difficulté de les inclure dans cette loi. Certains d'entre eux travaillent déjà à nous soumettre des propositions les concernant, propositions qui pourraient très bien faire l'objet d'un autre projet de loi au printemps.

Dans un même ordre de priorités, avec mes collègues des ministères du Revenu et des Finances, nous verrons à dégager une solution acceptable et juste aux questions fiscales qui nous ont été soumises. Parmi celles-ci, il est important de revoir ce que dans le langage de la fiscalité on appelle les critères d'expectative raisonnable de profits, autrement dit les règles d'interprétation qui permettent au ministère du Revenu de déterminer qui peut se prévaloir des dispositions fiscales pour les travailleurs autonomes et notamment la déduction de certaines dépenses encourues dans l'exercice de leur travail. Plusieurs autres aspects de la fiscalité tenant compte des particularités des activités artistiques devront faire l'objet de

discussions avec le ministère des Finances et aussi le ministère du Revenu.

Enfin, il nous faudra poursuivre sur plusieurs autres fronts les actions que nous avaient dictées les quelque 45 organismes et individus qui avaient déposé des mémoires à la commission parlementaire.

M. le Président, le message était clair. Nous étions conviés à passer à une action énergique, à poser des gestes concrets qui appuient le discours de la revalorisation du statut social, économique et juridique des artistes. Dans une première étape et parallèlement à l'étude d'une solution législative de problèmes qui nous avait été exposée, j'ai présenté un énoncé d'orientation au Conseil des ministres en décembre dernier qui exposait les principes qui devaient sous-tendre l'intervention gouvernementale, à savoir l'indépendance du milieu artistique par rapport à l'État et, aussi, l'équité sociale et économique envers les artistes. Conformément à cette approche, le Conseil des ministres a adopté les trois axes de développement que le ministère des Affaires culturelles entendait privilégier, soit, premièrement, l'affermissement du marché de l'art; deuxièmement, la consolidation des milieux artistiques et, troisièmement, la promotion de l'excellence disciplinaire.

Une somme de 1 400 000 \$ a été dégagée pour soutenir des mesures concrètes dans chacun de ces axes. J'en retiens une en particulier puisqu'elle a un lien direct avec l'objet du projet de loi et qu'elle vise elle aussi à consolider le milieu artistique. Nous avons décidé, en effet, d'allouer 375 000 \$ de crédits supplémentaires aux associations professionnelles et regroupements d'artistes pour leur permettre d'assurer une meilleure défense des intérêts professionnels de leurs membres et leur offrir aussi des services mieux organisés. Celles qui choisiront d'investir le champ ouvert de la négociation d'entente ou encore d'élaborer des contrats types sont mieux pourvues maintenant pour le faire. Une somme de 125 000 \$ a aussi été réservée pour soutenir des projets de perfectionnement en gestion des arts et en gestion de la carrière.

Enfin, la somme assez remarquable de recommandations qui demandaient de retoucher divers aspects des programmes a suscité une réflexion sur l'organisation et aussi la gestion, mais surtout l'accessibilité de ces programmes. À la suite de ces constats, le ministère s'est engagé à réviser l'ensemble des programmes. Par ailleurs, les budgets d'aide aux artistes et aux créateurs ont été augmentés de 525 000 \$.

Toujours dans cette perspective d'amélioration du statut de l'artiste, nous avons multiplié les démarches auprès des autres ministères visés par les recommandations de la commission parlementaire et, avec le ministère de la Main-

d'Oeuvre et de la Sécurité du revenu, nous explorons les avenues possibles de solutions aux problèmes de sécurité sociale, de même qu'à ceux de la formation professionnelle et du perfectionnement des artistes.

(11 h 30)

Avec le ministère de la Justice, nous avons abordé la question de recours devant la justice pour le respect des droits ou le recouvrement des sommes dues en vertu de la loi sur les droits d'auteur.

Des démarches ont été faites auprès de la commission de la santé et de la sécurité du travail pour mettre en place des moyens visant la prévention des maladies ou accidents particuliers aux métiers artistiques et pour chercher aussi, dans l'ensemble, des mécanismes d'indemnisation qui sont appropriés.

C'est en pensant à l'avenir à plus long terme que nous avons conclu une entente avec le ministère de l'Éducation pour la réalisation d'interventions auprès des jeunes en milieu scolaire par des créateurs. La mise en place d'une telle mesure s'était imposée à la suite des propos répétés par plusieurs organismes considérant que le ministère se devait d'avoir une action importante de sensibilisation des jeunes en arts et 250 000 \$ serviront de soutien à des projets de cette nature.

Dans le domaine du droit d'auteur, le gouvernement du Québec sera bientôt saisi d'un projet de politique de gestion et d'acquisition de droits pour l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux. Cette politique devrait permettre, d'une part, une saine gestion des droits du gouvernement sur les oeuvres qu'il produit et, d'autre part, elle devrait définir une ligne de conduite cohérente et aussi respectueuse des droits d'auteur que le gouvernement acquiert.

Nous continuons donc à faire pression auprès du gouvernement fédéral pour hâter la révision de la loi sur les droits d'auteur conformément aux valeurs et aux principes défendus par le gouvernement du Québec dans ce dossier depuis l'apparition du livre blanc sur les droits d'auteur.

La position du Québec véhiculée officiellement auprès des autorités fédérales compétentes en cette matière vise la protection du droit absolu des créateurs d'autoriser l'utilisation de leurs oeuvres et aussi d'en obtenir les bénéfices et ce, dans tous les chapitres couverts par la loi fédérale.

Cette position est appuyée sans réserve par les regroupements de créateurs et les sociétés de perception de droits. J'ai fait part de mes réactions aux amendements proposés. J'ai encouragé la ministre des Communications fédérale à faire connaître rapidement les modifications qu'elle entendait soumettre dans la seconde étape du processus de révision de la loi.

Sur le plan intergouvernemental, la ministre des Affaires culturelles exerce un rôle de première importance. Pour une seconde année, nous assumons la coprésidence du comité intergouvernemental sur le statut de l'artiste dont j'ai appuyé la création à la conférence des ministres chargés de la culture tenue à Calgary en septembre 1986.

Je peux dire avec fierté que le Québec fait figure de chef de file. La législation que nous proposons le met à l'avant-plan sur la scène nord-américaine et probablement internationale. À notre connaissance, aucun autre État n'a consenti à confirmer par un texte de loi un régime particulier de relations du travail pour les artistes. Encore une fois, le Québec innove par rapport au reste du Canada.

En somme, tous ces chantiers ministériels, interministériels, intergouvernementaux sont autant de lieux où le ministère des Affaires culturelles tient un rôle de conscience, de leader pour faire progresser la reconnaissance des artistes créateurs et interprètes et l'affirmation aussi de leurs droits. C'est pour me conseiller sur l'ensemble de ce plan de travail et ce, de manière continue et suivie, que j'ai formé le groupe-conseil sur le statut de l'artiste et du créateur. Je dois dire qu'il s'acquitte de son mandat sans réserve, en toute liberté, et que, par la qualité même des personnes qui le composent, à savoir Mmes Madeleine Dansereau, Marie Laberge, Jeanne Renaud et MM. Louis Caron, Fernand Dansereau, Luc Plamondon et Yves Trudeau, ces avis éclairent les décisions que nous devons prendre.

Sa vigilance aussi nous rappelle à la tâche prioritaire, à la suite de cet état, de nous pencher sur les conditions des artistes et créateurs qui n'entrent pas dans le champ d'application du présent projet de loi et dont je viens de parler.

Après l'étape de la commission parlementaire, celle de la définition des objectifs que nous devons nous donner et de la mise en route d'un ambitieux plan de travail, c'est maintenant le moment de consacrer, dans un texte de loi, le statut professionnel des artistes de la scène, du disque, du cinéma et le cadre de négociation de leurs conditions d'engagement.

Les motifs qui m'ont incitée à proposer ce projet de loi relèvent, au plan social et économique, de l'équité fondamentale que l'État se doit d'avoir envers toutes les catégories de citoyens. Je reprendrai ici les propos que je tenais à l'ouverture de la commission parlementaire: "Les retombées du travail créateur profitent à l'ensemble de la société et il est donc équitable que les secteurs public et privé apportent aussi leur contribution.

"On ne saurait exploiter quelque secteur que ce soit sans se préoccuper d'assurer le

bien-être et l'avenir des artistes qui sont à l'origine de notre développement culturel. Il ne s'agit pas d'inventer des principes de gestion particuliers à l'intention du monde des arts, mais d'y appliquer en les adaptant au besoin les mêmes principes et modes de gestion qui guident nos actions dans d'autres secteurs de la vie économique. On ne saurait exploiter le talent des créateurs et interprètes sans se soucier de leur accorder des droits et les moyens de les faire respecter et sans développer un environnement propice à l'exercice de leur discipline."

Le vide juridique que le projet de loi vient combler constituait jusqu'à ce jour un cas d'exception pour les artistes en matière de relations du travail. Les lois ouvrières reconnaissent, en effet, pour les seuls salariés le droit d'association et le droit à la négociation collective. Dans les secteurs visés par le projet de loi, les artistes créateurs et interprètes oeuvrent très souvent simultanément dans plusieurs domaines et pour différents producteurs. Par exemple, un comédien pourra signer un contrat d'annonce publicitaire, un autre pourra signer un contrat pour un rôle dans un film ou à la télévision tout en s'acquittant d'un engagement dans une production théâtrale. D'une durée limitée dans le temps, ces contrats variés avec des employeurs différents permettent davantage à ces artistes d'être assimilés aux travailleurs autonomes qu'à des salariés. De plus, la liberté requise pour la pratique même d'un art accentue le caractère autonome de la profession.

L'absence d'assise légale pour fonder un cadre de relations du travail approprié au caractère spécifique du travail de ces artistes a contribué à leur sentiment d'insécurité. Incertains d'être en mesure de pouvoir négocier des conditions décentes d'engagement, incertains de pouvoir les faire respecter s'ils parvenaient à conclure des ententes, ils étaient conscients de ne pas bénéficier des mêmes avantages que d'autres groupes de citoyens. Par ailleurs, s'il est évident qu'une solution doit être apportée au plan juridique, il n'est pas moins clair que cette solution doit éviter une intervention abusive de l'État. L'option retenue consiste essentiellement à reconnaître le statut de travailleur autonome pour les artistes des secteurs visés et aussi d'établir un régime de négociation d'ententes collectives adapté à ce statut.

En faisant cela, nous légalisons des pratiques existantes et leur assurons un support juridique, tout en donnant la possibilité à des associations professionnelles qui n'ont pas d'entente d'en conclure si leurs membres le souhaitent. Les dispositions contenues dans le projet de loi établissent le mécanisme par lequel les syndicats ou associations professionnelles seront habilités à

agir comme agents négociateurs. Elles s'en tiennent à encadrer les règles du jeu. Elles ont été conçues de manière à préserver le dynamisme des milieux artistiques et aussi à rester ouvertes à l'évolution sans avoir à réviser la loi. Je ne crois pas que l'État ait la mission, la responsabilité même de déterminer toutes les éventualités quant à la portée de la loi, pas plus qu'il n'a à se substituer au rôle des artistes et créateurs en privilégiant par les moyens dont il dispose tel mode d'expression, telle vision du monde, telle idéologie.

Il ne faut pas confondre mission et statut de l'artiste. Je crois que l'État a le devoir de faire en sorte que l'artiste et le créateur soient traités avec équité par rapport aux autres citoyens. Ce n'est là que reconnaître leur apport exceptionnel à l'édification de la culture. En plus de satisfaire un principe d'équité, le projet de loi doit veiller au respect de la liberté d'association. Il faut voir à préserver ce difficile équilibre entre, d'une part, la non-obligation pour un artiste d'adhérer à un syndicat ou à une association professionnelle et, d'autre part, le nécessaire respect des conditions minimales d'engagement par le producteur lié par une entente collective. (11 h 40)

Enfin, la volonté de légiférer dans un domaine comme celui des arts ne doit pas assujettir, au sens strict du terme, la création artistique. C'est de liberté d'expression, d'individualité et d'originalité qu'il s'agit ici. La liberté d'adhésion en est l'indispensable corollaire et, pour cette raison fondamentale, la portée du projet de loi se devra d'être limitée au champ des relations du travail.

Le projet de loi ne prétend donc pas régler de manière définitive ni complète tout ce que recouvre la réalité du statut de l'artiste, encore moins définir in extenso et pour toutes les fins qui est artiste et qui ne l'est pas, qui est créateur et qui ne l'est pas. Il aborde essentiellement deux ordres de problèmes reliés à leur statut professionnel et à leur rapport avec les producteurs dans le cadre de la négociation d'ententes collectives de travail.

Si nous regardons les dispositions du projet de loi, le statut professionnel relève des rapports individuels entre l'artiste et l'État. Pour les fins du régime proposé, le projet établit une présomption dans le sens que les créateurs et interprètes pratiquant leur art sur scène, sur disque et au cinéma agissent à leur propre compte s'ils ont des engagements de plusieurs producteurs ou s'ils ont des contrats à durée déterminée demandant des prestations distinctes du même producteur. Cette qualification des liens contractuels soustrait, dans l'ensemble, les artistes du régime des relations du travail appliqué aux salariés.

L'association comme agent négociateur concerne aussi les rapports entre les artistes et les producteurs. Bien que l'Union des artistes, la Guilde des musiciens et la Société des auteurs, des chercheurs, documentalistes et compositeurs aient pu déjà conclure des ententes avec des producteurs pour le respect de conditions minimales d'engagement, aucune loi n'oblige les parties à négocier et n'encadre les négociations. La plupart des associations professionnelles d'artistes et de créateurs dans les domaines visés par le projet de loi ont revendiqué au gouvernement une reconnaissance officielle de leur rôle d'agent négociateur. Le projet de loi répond à cette requête en attribuant ce rôle pour un ou plusieurs secteurs de négociations si l'association rassemble la majorité des artistes des secteurs concernés et si les règlements sont conformes aux exigences prévues.

Pour valider le respect des conditions que je viens d'énumérer, le projet de loi institue une commission de reconnaissance des associations d'artistes. Et outre ce pouvoir de reconnaissance, la commission aura pour fonctions, notamment, de définir les secteurs de négociation d'ententes collectives en prenant en considération la communauté d'intérêts des artistes et l'historique des relations du travail dans les domaines d'activité en cause, d'agir aussi comme médiateur à la demande d'une partie à la négociation d'une entente collective et à la demande des deux parties comme arbitre de différends. Elle aura aussi comme fonction de donner son avis au ministre sur toute question relative à l'application de la loi, incluant la mise en oeuvre des mesures propres à favoriser la protection du statut professionnel de l'artiste en harmonie avec le développement des entreprises de production.

Cette commission sera formée de trois membres nommés par le gouvernement pour une période déterminée qui ne dépasserait pas cinq ans. Seul le président exercera ses fonctions à temps plein. Le projet prévoit qu'en plus du vice-président et de la troisième personne formant la commission, le gouvernement peut, pour une bonne expédition des affaires, nommer des membres à titre temporaire. Les décisions rendues par cette commission dans son champ de compétence sont finales et sans appel.

Lorsque la commission a reconnu une association dans un secteur, celle-ci a le pouvoir, notamment, de préparer pour ses membres des contrats types et de négocier avec un producteur ou une association de producteurs une entente collective. Un producteur ou les artistes d'un secteur peuvent demander à la commission de vérifier si l'association déjà reconnue rassemble toujours la majorité des artistes de ce secteur. Une telle demande ne peut

toutefois être faite que dans les six mois qui précèdent l'expiration d'une entente collective. Si l'association n'a pas signé d'entente, la demande de vérification ne pourra intervenir qu'un an après la date de reconnaissance. Une association peut voir sa reconnaissance annulée si, à la demande d'une partie intéressée, il est établi que ses règlements ne sont plus conformes ou qu'elle ne les applique pas adéquatement.

Le projet de loi prévoit que les producteurs individuels qui, associés, ont l'obligation de reconnaître aux fins de la négociation dans le secteur en cause comme seule représentante des artistes qu'ils engagent l'association qui a obtenu la reconnaissance de la commission. L'une ou l'autre des deux parties peut prendre l'initiative de la négociation d'une entente collective en donnant un avis écrit d'au moins dix jours à l'autre partie pour l'inviter à une rencontre. Elle en avise ainsi la commission.

Les parties sont tenues d'entreprendre la négociation au moment prévu dans l'avis et de les poursuivre avec diligence et aussi avec bonne foi. À toute phase des négociations, l'une des deux parties peut demander la médiation de la commission. La commission a donc le pouvoir d'agir comme arbitre, à la demande des deux parties, et le recours à des moyens de pression pour amener l'autre partie à conclure une entente est prévu à compter du 60e jour de la date de réception par la commission de l'avis entamant le processus.

Pendant la durée d'une entente ou d'une décision arbitrale, il est cependant interdit de recourir à des moyens de pression sous peine d'amende établie dans la loi. De plus, une association liée par une entente avec un producteur ne peut, sous peine de sanction, faire pression sur une personne pour empêcher un producteur de présenter une oeuvre ou de la produire.

Le projet prévoit qu'une entente collective ou une décision arbitrale ne peut s'étendre sur plus de trois ans. Lorsque l'entente est en vigueur, elle lie le producteur et tous les artistes du secteur. Si l'entente a été conclue avec une association de producteurs, elle lie tout producteur associé au moment de la signature même s'il cesse de faire partie de l'association. Ce lien s'étend également à tout nouveau membre de l'association des producteurs en cause.

Le projet comporte également des dispositions pénales exposant les contrevenants à des amendes analogues à celles prévues au Code du travail. Enfin, il assure la continuité d'application des ententes collectives existantes au moment de l'entrée en vigueur de la loi.

Ce projet de loi s'adresse donc à certaines catégories d'artistes, interprètes et créateurs, ou plus précisément à des artistes

dans certains rapports de travail. Il vise à régulariser ces contextes et à clarifier le lien contractuel entre artistes et producteurs en assurant l'autonomie nécessaire à l'exercice de la profession.

Les principaux intéressés par ce projet de loi ont été invités à venir faire part de leurs commentaires à la commission parlementaire, et leurs propositions et suggestions qui permettraient de clarifier certaines dispositions de ce projet, d'en améliorer le contenu seront écoutées attentivement et, par la suite, nous examinerons les amendements qui pourraient être apportés, s'il y a lieu.

En adoptant ce projet de loi, l'Assemblée nationale prendra un tournant définitif dans l'engagement de l'État face aux créateurs, face à celles et ceux qui reflètent et créent l'imaginaire d'une société et qui participent, au premier chef, à son identité culturelle. Ils en sont, M. le Président, le coeur. Ils ont besoin plus que tout autre secteur de moyens de s'alimenter, de progresser un peu à l'abri des règles du jeu qui prévalent sur le continent nord-américain dans le champ culturel.

Le projet de loi sur le statut professionnel, les conditions d'engagement des artistes des arts de la scène, du disque et du cinéma s'inscrit dans cette même ligne de pensée qui a fait que le gouvernement libéral du Québec a institué voilà maintenant 25 ans le ministère des Affaires culturelles, assurant ainsi une représentation des préoccupations des milieux artistiques et littéraires au sein du Conseil des ministres.

Aujourd'hui, doté d'une reconnaissance de la société québécoise en tant que société distincte, le gouvernement libéral du Québec propose d'affirmer encore davantage ce caractère distinct. En innovant une fois de plus, il s'est mis, M. le Président, à l'écoute de ceux et celles qui savent si bien le refléter et il veut les appuyer de façon tangible. Je pense que ce projet de loi à l'étude s'inspire de cette volonté. J'ose croire qu'il sera adopté à l'unanimité par l'Assemblée nationale, M. le Président.

Des voix: Bravo!

Le Vice-Président: Pour la poursuite du débat, je cède la parole à M. le député de Mercier.

M. Gérald Godin

M. Godin: M. le Président, en tant que critique officiel de mon parti aux affaires culturelles, je dois reconnaître que la ministre a fait ses devoirs. Elle a d'abord convoqué les gens du milieu en commission parlementaire; nous avons écoutés attentivement et nous avons pu entendre, de leur part, le genre de statut qu'ils souhaitaient

avoir au Québec.

(11 h 50)

On peut dire que le projet de loi 90 reconnaît aux artistes un statut légal. C'est un première, peut-être même mondiale, M. le Président, et on doit donc féliciter la ministre pour son travail bien accompli, bien fait. On peut dire que les fondations de la maison sont bien posées, bien établies. Maintenant, le rôle de l'Opposition n'est pas de lancer des fleurs au gouvernement, mais bien de voir ce qui manque dans un bâtiment.

Je m'attarderai sur quatre points qui touchent la question du projet de loi 90: premièrement, la fiscalité, deuxièmement, les budgets des institutions culturelles, troisièmement, les artistes qui ne sont pas dans le groupe d'élites qui gagnent 20 000 \$ et plus au Québec, par année, ceux qui sont les démunis du milieu, dont le projet de loi ne tient aucun compte et, en terminant, je ferai des suggestions à la ministre pour que, lors de l'étude article par article en commission parlementaire, nous puissions trouver des solutions aux problèmes que je vais soulever.

Je commencerai par la fiscalité. La ministre a convoqué l'Union des artistes, il y a déjà un an et demi, et ce n'est qu'il y a quelques semaines que le ministre du Revenu annonçait, avec sa collègue des Affaires culturelles, qu'un comité serait mis sur pied pour réviser la fiscalité propre aux artistes, au Québec. Nous croyons que le travail aurait dû être fait et cette mesure annoncée il y a déjà un an. Au moment où la ministre demandait à un comité de légistes et de fonctionnaires de son ministère une étude pour ce projet de loi, il aurait fallu aussi que le ministère du Revenu se penche sur les revendications que les artistes ont fait connaître lors de la commission parlementaire et arrive, en même temps que le projet de loi, avec un guide d'interprétation de la fiscalité québécoise qui tienne compte du statut autonome des artistes québécois, qui ne sont pas nécessairement membres d'un syndicat, mais qui ont des ententes particulières avec leurs employeurs. Sur ce point, M. le Président, nous estimons qu'il y a un retard inexplicable.

Il est sûr que le gouvernement du Québec attend, lui aussi, le rapport Wilson sur la réforme fiscale, mais, comme la ministre le disait tout à l'heure, le Québec est chef de file en ces matières et il aurait pu indiquer au ministre fédéral, M. Wilson, ses intentions face aux revendications de l'Union des artistes dans le domaine de la fiscalité. Le Québec, là, serait donc, non pas chef de file, mais à la remorque du fédéral et nous croyons, vu l'expérience que le Québec a déjà acquise en ces matières, vu la volonté ministérielle très manifeste dans ce projet de loi, qu'il aurait dû être le chef de

file et aurait dû dire une fois de plus au fédéral ce qui est bon pour les artistes sur le plan fiscal. Autrement, les artistes risquent d'être les victimes de l'ignorance du comité fédéral, du rapport Wilson, de la réalité fiscale du Québec en ce qui concerne les artistes.

Entre autres, dans le document déjà connu sur le rapport Wilson, on nous dit que le bureau de l'écrivain ne sera plus considéré déductible d'impôt, dans les réformes proposées. Nous croyons que, pour un écrivain, son bureau, l'endroit où sont ses livres, ses machines à écrire ou ses ordinateurs, maintenant, doit être un endroit déductible, car c'est là qu'il produit des oeuvres qui lui donnent des revenus qui, eux, sont taxables.

En ces matières, je reproche au ministère et au gouvernement de ne pas avoir été le chef de file, de ne pas avoir été le phare qui éclaire la route que le fédéral devra suivre. Nous craignons de nous retrouver avec des décisions fédérales qui ne tiennent pas compte de la réalité spécifique, et surtout qui ne soient pas en accord avec le principe merveilleux que ce projet de loi met de l'avant au Québec, au Canada et même dans le continent nord-américain tout entier. Il aurait fallu que le ministre du Revenu et la ministre des Affaires culturelles travaillent la main dans la main non pas il y a une semaine, mais il y a un an, pour arriver avec des projets de réforme fiscale qui tiennent compte de la réalité décrite par les gens entendus lors de la commission parlementaire.

Je tiens aussi à souligner un problème très clair. Si on regarde les revenus des membres de l'Union des artistes au Québec, pour 1984, on découvre que 47 % des artistes membres de l'union gagnent moins de 2000 \$ par année, donc sont bénéficiaires de l'aide sociale, et que 20 % gagnent de 2000 \$ à 5000 \$. Donc, 67 % gagnent moins de 5000 \$. On peut donc dire qu'ils sont sous le seuil de la pauvreté. Il est sûr que la loi leur donne maintenant, quand ils travaillent, des revenus dignes de ce nom, mais le problème est que beaucoup d'entre eux et d'entre elles sont souvent sous le seuil de la pauvreté plusieurs mois par année et il n'y a rien dans le projet de loi ni dans la conception que le gouvernement actuel se fait du statut de l'artiste qui leur permettra de survivre, comme le dirait La Fontaine, jusqu'à l'an nouveau, c'est-à-dire jusqu'au prochain engagement qu'ils auront.

Je pense qu'il y a là un trou majeur dans ce projet de loi et dans la réflexion ministérielle et nous tâcherons, en commission parlementaire, de trouver une solution à ce problème, c'est-à-dire que les artistes aient accès aux caisses sociales qui existent au pays, soit à l'assurance-chômage, soit au régime de rentes ou à d'autres

régimes pour permettre aux artistes de ne pas crever de faim, de ne pas être au seuil de la pauvreté durant les périodes où ils n'ont pas d'engagement, ce qui est le cas pour plusieurs d'entre eux.

L'autre jour, le président de l'Union des artistes lui-même, M. Turgeon, me disait que 80 % des artistes travaillent moins d'un mois par année au Québec. Donc, ce sont eux les grands oubliés de ce projet de loi et, je tiens à le souligner, malgré que nous soyons d'accord avec le principe de la loi qui est devant nous, nous croyons que ce projet de loi contient de grands trous et a oublié des gens importants au Québec, soit précisément la relève. Si de jeunes comédiens de talent crèvent de faim pendant des mois en attendant des engagements éventuels, il est à craindre que la relève ne soit plus là dans quelques années, c'est-à-dire que la relève s'épuise dans la misère et qu'elle prenne d'autres voies, d'autres chemins pour ne pas crever de faim. On risque de perdre ainsi de jeunes comédiens et comédiennes de talent qui auront renoncé à leur métier malgré leur talent et leur potentiel, faute de pouvoir y gagner leur vie honorablement et de manière à mettre du pain sur leur table et du beurre sur leur pain. Le grand trou de la loi, à mon avis, il est là et nous devons travailler ensemble, le gouvernement et l'Opposition, pour trouver une solution à ce problème.

Je tiens également à souligner le fait qu'il y a des réalités qui n'ont pas été couvertes par le projet de loi. Je parlais des caisses sociales. Je pense que, dans le cas des danseurs exposés à des accidents plus fréquents que tout autre groupe d'artistes au Québec, il faut prévoir qu'ils soient admissibles à la caisse de la CSST, la Commission de la santé et de la sécurité du travail, parce qu'il y a des risques d'accidents dans le domaine de la danse qu'aucun autre milieu artistique au Québec ne subit. Nous devons donc penser à eux et faire les amendements qui s'imposent dans le projet de loi 90 pour que ces groupes de personnes aient accès aux caisses sociales qui leur permettent d'échapper à la misère et surtout de continuer à pratiquer leur art et à travailler pour que, précisément, comme le disait la ministre, la culture québécoise dans la société distincte soit encore plus forte, se manifeste encore plus et montre encore plus que le Québec comme province croit à la culture. C'est déjà en partie prouvé grâce à des mesures comme celles-ci, mais je pense qu'il faut aller encore plus loin et c'est ce que nous tenterons de faire dans les semaines qui viennent.

D'autre part, comme nous l'a dit un des comédiens bien connus au Québec: Pas d'argent, pas de statut. Ce que nous voulons dire par là, c'est que la ministre a promis il y a déjà quelques années que le 1 % du budget du Québec serait atteint, donc une

augmentation de 35 000 000 \$ du budget de son ministère d'ici à la fin du mandat actuel, pour que les organismes culturels subventionnés puissent honorer leurs engagements dans la pratique, c'est-à-dire de verser aux comédiens, artistes et créateurs les sommes qui leur permettront d'avoir un statut d'artiste honorable et respectable. Donc, comme ils ont dit: Pas de budget, pas de statut.

Il faut aussi que les budgets du ministère suivent le statut de l'artiste tel qu'il apparaît dans le projet de loi et que les sommes soient débloquées par le gouvernement et le ministère pour que les organismes culturels puissent faire honneur à ce projet de loi. En fin de compte, ce sont les théâtres, les troupes de danse et les groupes culturels qui vont reconnaître le statut dans la pratique. Si les budgets ne sont pas augmentés par l'Etat, ce sera un statut vide de sens et surtout vide de reconnaissance financière et économique de la part du gouvernement.

Donc, les quatre points sont les suivants. En ce qui concerne la fiscalité, le comité a été créé trop tard pour vraiment répondre aux besoins des artistes tels qu'exprimés il y a déjà un an et demi. Deuxièmement, le 1 % du budget du Québec consacré à la culture doit suivre ce projet de loi pour qu'il y ait non seulement un statut, mais un budget et un revenu, parce que pas de budget, pas de revenu, pas de statut. (12 heures)

Nous suggérons aussi à la ministre de se pencher avec son équipe sur l'accès aux caisses sociales pour les artistes qui sont, soit au chômage, comme c'est le cas dans bien des circonstances, et également que les danseurs ou tout autre artiste exposé à des accidents du travail, littéralement, puissent bénéficier comme tout travailleur du Québec des caisses sociales en cas d'accidents du travail.

Mme la Présidente, ce sont nos remarques pour l'instant et nous travaillerons ensemble à améliorer le projet de loi 90. Merci beaucoup.

La Vice-Présidente: Merci, M. le député de Mercier.

Mme la députée de Vachon.

Mme Christiane Pelchat

Mme Pelchat: Merci, Mme la Présidente. Le projet de loi 90 aujourd'hui à l'étude est certainement un des projets de loi les plus importants de la présente session, mais aussi un des plus importants projets de loi dans l'affirmation de notre spécificité culturelle. Ce projet de loi est décisif parce qu'il reconnaît aux artistes, créateurs et interprètes un statut professionnel. Il s'agit

d'une première au Québec, mais aussi d'une première en Amérique du Nord. Il est aussi très significatif parce qu'il y a longtemps que le milieu culturel attendait un tel projet de loi. Vous me permettez, à cette étape-ci, de faire la petite histoire qui nous a menés à ce projet de loi.

Depuis plusieurs années, les porte-parole des associations d'artistes font des représentations auprès du gouvernement du Québec afin que ce dernier leur accorde un statut particulier. Ces demandes ont surtout été faites par l'Union des artistes qui représente à elle seule plus de 4000 membres, c'est-à-dire 4000 artistes. L'UDA a cristallisé ces demandes en 1982 lorsqu'elle déposait à l'Assemblée nationale un projet de loi privé. Malheureusement, ce projet de loi n'a pas été retenu. Par la suite, en 1984, l'Union des artistes récidivait en déposant, cette fois directement au ministre des Affaires culturelles de l'époque, Clément Richard, un nouveau projet de loi. Finalement, les élections de 1985 ont certainement réactivé le dossier puisque, dès sa nomination, la ministre des Affaires culturelles, Lise Bacon, convoquait une commission parlementaire afin de faire la lumière sur cette question.

À l'issue de la commission parlementaire, la ministre me mandatait, accompagnée de mes collègues, Jean Audet, député de Beauce-Nord, et André Hamel, député de Sherbrooke, pour faire le suivi des recommandations faites à la commission. Nous avons pu travailler en compagnie des fonctionnaires au débrouillage des recommandations et faire en sorte d'acheminer les requêtes aux ministères concernés. Ainsi, nous avons été associés de près à l'élaboration du projet de loi 90.

En ce qui nous concerne, ce projet de loi est fidèle aux représentations faites lors de la commission parlementaire sur le statut de l'artiste, à tout le moins pour les artistes interprètes évidemment. Les commentaires des artistes et de leurs représentants sont assez révélateurs de la grande satisfaction qu'engendre le contenu même de la loi.

Il est évident, Mme la Présidente, que la loi ne prétend pas répondre à toutes les demandes, mais il s'agit d'une base solide pour allouer aux artistes des outils nécessaires pour mieux se défendre et protéger leurs droits.

Alors, qu'en est-il de ce projet de loi? Nous pouvons dégager cinq grands principes directeurs dans ce projet de loi qui constituent des changements majeurs pour notre société. Premièrement, la modification principale est certainement la reconnaissance officielle dans un texte de loi du statut professionnel de travailleur autonome. Deuxièmement, un grand changement est la reconnaissance officielle des associations d'artistes. Troisièmement, un autre change-

ment majeur est l'obligation pour les producteurs de reconnaître les associations d'artistes en tant qu'agents négociateurs dûment autorisés à négocier des conventions collectives. Quatrièmement, les artistes auront une garantie que les conditions minimales d'engagement négociées seront respectées et elles ne pourront être modifiées au cours de la durée de l'entente négociée. Cinquièmement, une autre contribution du projet de loi 90 est la possibilité pour les artistes, pour les associations et pour les producteurs d'avoir recours à des mécanismes de médiation, voire même à l'arbitrage si cela était nécessaire.

Mme la Présidente, le présent projet de loi vise à établir un régime de négociation d'entente collective. Ce régime proposé vise à permettre à une association reconnue d'artistes de négocier avec un producteur ou une association de producteurs, dans un secteur de négociation prédéterminé, une entente collective liant les producteurs et les artistes représentés par l'association.

Le projet de loi prévoit la création d'une commission de reconnaissance des associations d'artistes qui sera chargée de voir à l'application du régime de négociation.

Le projet de loi 90 est la résultante directe de la commission parlementaire sur le statut de l'artiste qui a eu lieu au mois de mai 1986. On se rappellera que cette commission a eu lieu à la suite d'une motion présentée par la ministre des Affaires culturelles. Vous vous souvenez tous qu'il s'agissait là d'une première qui invitait tout le milieu des arts à s'adresser aux élus pour dresser un tableau général de leur situation.

Évidemment, la commission parlementaire a abordé tous les secteurs du milieu culturel, de la vie culturelle. Comme premier jalon, le projet de loi 90 s'adresse aux artistes de la scène, du disque et du cinéma, et, évidemment, de la vidéo. À l'issue de cette commission, nous avons pu dégager deux objectifs implicites des demandes qui touchent les artistes-interprètes. C'est en essayant de concilier ces deux objectifs que nous nous sommes rendu compte qu'il fallait aller au-delà des lois existantes, des cadres qui régissent notre système de relations du travail actuel. C'est la raison pour laquelle le projet de loi institue un nouveau régime de négociations collectives et, aussi, une commission de reconnaissance qui relèveront de la ministre des Affaires culturelles et non du ministre du Travail, comme c'est le cas pour les autres régimes de négociation.

Concrètement, les artistes pourront, une fois le projet de loi adopté, être reconnus à titre de travailleurs autonomes à des fins fiscales. Le ministre du Revenu, M. Yves Séguin, s'est d'ailleurs engagé à une révision de l'application de la Loi sur les impôts qui

permettrait aux artistes de réclamer certaines dépenses au même titre que les travailleurs autonomes plutôt que comme des employés salariés.

Le premier objectif visé par la demande des associations d'artistes est atteint par cette reconnaissance. Cependant, la grande difficulté engendrée par cette reconnaissance vient du fait qu'un tel statut empêche habituellement cette catégorie de travailleurs de bénéficier d'un régime de relations du travail prévu au Code du travail. Cet encadrement des négociations constitue le deuxième objectif intrinsèque aux demandes des associations d'artistes. C'est parce qu'il n'y a aucune loi qui oblige les parties à négocier que l'Union des artistes, la Guilde des musiciens, la SARDEC ont demandé un statut particulier pour les artistes. Aujourd'hui, les associations négocient avec les producteurs des conditions d'engagement de gré à gré sans obligation législative.

Que l'on se rappelle certaines négociations qui se sont soldées par un jugement de la Cour supérieure entre l'Union des artistes et l'ADISQ et on conviendra que c'est ce genre de situation que tous souhaitent éviter en demandant d'instituer un tel cadre de négociation.

Le projet de loi reconnaît aussi le droit des parties à exercer des moyens de pression, mais assujettis à certaines conditions. Actuellement, les associations d'artistes exercent une pression par boycottage pour forcer les producteurs à négocier. Ce boycottage ne repose que sur une solidarité constante de tous les membres des associations. Au moment de l'adoption du projet de loi 90, le boycottage par tiers interposé sera interdit et pendant la durée d'une entente collective les parties ne peuvent, pour régler leurs différends, utiliser les moyens de pression.

Toutes ces dispositions telles qu'exposées peuvent vous sembler bien techniques, Mme la Présidente. Cependant, je crois utile de les rappeler puisque, depuis le 12 novembre, date du dépôt de ce projet de loi, j'ai entendu plusieurs commentaires et interrogations qui méritaient d'être éclairés. Je crois que là où la ministre des Affaires culturelles marque des points, là où elle fait figure de pionnière, c'est d'avoir réussi à trouver une façon de concilier les deux objectifs, à première vue inconciliables, c'est-à-dire la reconnaissance des artistes comme travailleurs autonomes et la possibilité pour les associations représentant ces travailleurs de pouvoir négocier des ententes collectives.

(12 h 10)

Mme la Présidente, au-delà des considérations techniques, je crois qu'il serait bon de rappeler que ce projet de loi vise à répondre à des problèmes que vivent des

milliers d'individus au Québec, ces créateurs interprètes qui, quotidiennement, sont présents pour exprimer l'imaginaire, notre culture et, tout simplement, nous divertir. Ce projet de loi vise à allouer aux artistes des moyens pour s'assurer qu'ils recevront, en retour de l'exercice de leur art, une rétribution minimale et aussi qu'ils pourront se produire en étant à l'abri de certains abus qui se produisent facilement utilisables sans normes et sans encadrement.

De telles garanties, pour les artistes, doivent être perçues comme un minimum vital, comme la reconnaissance de leur contribution culturelle, sociale mais aussi économique à notre société. En effet, les industries culturelles québécoises sont en constant développement. On peut parler d'industries de pointe.

Les emplois du secteur culturel ont augmenté de 95 % entre 1971 et 1981. Les ventes au détail de l'industrie culturelle se sont chiffrées à 616 000 000 \$ en 1985. Ces chiffres sont fort éloquentes quand on les compare à d'autres secteurs comme celui du meuble, des sports et même de celui de l'électricité. Cependant, les revenus des premiers artisans, de ceux qui sont à la base même de l'industrie sont très maigres, comme en faisait état le collègue du comté de Mercier. Pour illustrer ce paradoxe, l'UNESCO comparait la situation de l'artiste à celle d'une pyramide inversée où l'artiste, tout en bas de l'édifice, supporterait le poids de l'industrie en question tout en étant celui qui en bénéficie financièrement le moins.

Lors de la commission parlementaire, les représentants ont très bien exposé la situation des artistes. Les membres de la commission ont très bien saisi l'importance d'agir. La ministre des Affaires culturelles a aussi très bien saisi la problématique. J'aimerais citer un passage de son discours lors de la fin de la commission parlementaire. Alors: "Pour ma part, je comprends qu'il est peut-être difficile d'assumer pleinement un rôle d'artiste ou de créateur en 1986. Toutes ces femmes et ces hommes qui consacrent le meilleur de leurs énergies à la création artistique sont encore et toujours sans statut social particulier, sans reconnaissance spécifique comme citoyens ayant un rôle et une responsabilité particulière dans notre société. Cette absence de reconnaissance sociale engendre inévitablement un climat d'insécurité qui n'a rien de très valorisant ou de très gratifiant.

"Pourtant, malgré ces conditions, les artistes et créateurs entendus en commission nous ont réitéré leur grande passion pour leur profession. Je les crois. Notre société ainsi que l'État ont le devoir de reconnaître tant au niveau institutionnel que juridique cette catégorie de citoyens."

Mme la Présidente, vous conviendrez avec moi que ce passage témoigne

abondamment de la conviction, dont faisait preuve la ministre des Affaires culturelles, de mener à terme ce dossier. Hé bien! C'est maintenant chose faite.

Pour avoir été associée de près à l'élaboration de ce projet de loi, je peux vous dire que ce ne fut pas une mince tâche. Je veux, à mon tour, rendre hommage à la ministre des Affaires culturelles. N'eût été de son extraordinaire volonté politique et de son ouverture d'esprit, je ne suis pas certaine que nous serions ici en train de nous féliciter de ce projet de loi.

Vous comprendrez que c'est avec joie que je me joindrai à mes collègues ministériels pour voter en faveur de l'adoption de la loi sur le statut de l'artiste. L'Opposition en fera de même, j'en suis certaine.

En terminant, j'aimerais remercier et féliciter encore une fois la ministre, le gouvernement, mais aussi toutes les personnes qui sont venues en commission parlementaire, au mois de mai 1986, et celles qui viendront cette semaine se faire entendre et plaider la cause des artistes. Je vous remercie, Mme la Présidente.

Des voix: Bravo! Bravo!

La Vice-Présidente: Merci, Mme la députée de Vachon. Mme la députée de Johnson.

Mme Carmen Juneau

Mme Juneau: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je pense qu'il faudrait ne pas savoir lire ou ne pas comprendre pour être tout à fait négatif avec ce que nous vivons, ce que nous sommes en train de discuter aujourd'hui. Je lisais les journaux lorsque le projet de loi 90 a été déposé. On dit: "La ministre Bacon fait un malheur." "Lise Bacon lance et compte." "Le statut de l'artiste, ça y est. Bravo!" Finalement, beaucoup de choses positives. Et je pense qu'il faut admettre que c'est vraiment un projet de loi qu'on attendait depuis fort longtemps, et avec raison. Je ne peux faire autrement que de me réjouir, Mme la ministre des Affaires culturelles, du dépôt de la loi 90 concernant le statut de l'artiste.

C'est un dossier fort complexe parce que, pendant plusieurs jours, le monde artistique est venu ici s'exprimer lors d'une commission parlementaire, et nous avons entendu de leur bouche ce qui se passait dans chacun de leurs domaines respectifs. Nous avons travaillé, je pense, autant l'Opposition que le parti au pouvoir, pour essayer de trouver une solution adéquate pour bien situer l'artiste dans son monde et avoir une réponse ouverte et positive à leurs demandes. Je lisais aussi une intervention de la ministre le jeudi 29 mai 1986, à l'issue des

travaux parlementaires portant sur le statut de l'artiste. Elle disait: "Ce pas, c'est celui de la concertation entre les décideurs quant à la revalorisation du statut de l'artiste, celles et ceux qui en bénéficieront par la suite." Je ne vous lirai qu'un autre paragraphe. "Ce pas, c'est également une meilleure compréhension des objets d'études sur lesquels les membres de la commission se sont penchés. Ces objets d'études touchent, je me permets de vous le rappeler succinctement, tant la formation et le perfectionnement que les droits pécuniaires liés aux droits d'auteur, les dispositions fiscales spécifiques, la sécurité sociale, bref, tout ce qui concourt à la promotion et à la défense de la vie professionnelle de l'artiste et du créateur."

Je trouve que ce paragraphe traduit ce que la ministre aurait souhaité que le projet de loi puisse contenir. Je pense que c'était aussi la traduction des attentes de tout ce monde artistique qui était venu nous présenter ses mémoires. Je ne me dédis pas. Je pense que le projet de loi 90 est vraiment un pas en avant, significatif pour le monde artistique. C'est vrai. Et j'applaudis moi aussi parce que je trouve cela vraiment un pas significatif. Par contre, je ne peux faire comme la députée de Vachon, encenser la ministre complètement parce qu'il y a des objets manquants dans ce projet de loi. Je vois la ministre qui sourit. Elle comprend très bien ce que je veux dire.

Il y a des choses que les artistes devront attendre avant d'avoir le fin mot de l'histoire. On a dit du côté du volet de la fiscalité, si je m'en remets aux réponses du ministre du Revenu, ce matin, lors de la période de questions, j'ai été très heureuse de comprendre qu'il y avait eu un comité de travail formé pour entourer le ministre et l'aider à trouver des réponses pour le statut de l'artiste, parce que, ce matin, on se rendait compte qu'il y avait des choses qui lui échappaient. Il y a eu un comité de formé, dis-je, et j'en suis très fière parce que ces gens vont probablement aider le ministre à se faire une idée sur ce que pourrait être le volet fiscal du statut de l'artiste. (12 h 20)

Ce comité sera représenté par l'Union des artistes, par des membres des ministères du Revenu et des Finances ainsi que des Affaires culturelles. Ce comité a pour mandat de recommander des modifications à la Loi sur l'impôt afin que celle-ci tienne compte de façon satisfaisante du statut particulier de l'artiste dans notre société. J'aimerais bien cela entendre le ministre du Revenu nous dire ce qu'il entend, lui, par trouver des "mesures satisfaisantes"? Est-ce que "satisfaisantes" pour lui, cela va l'être aussi pour le monde artistique? J'ai bien hâte de voir de quoi le ministre du Revenu, avec le comité, va accoucher et ce qu'il va

entériner.

Il y a une chose qui me chicote, Mme la Présidente. Pourquoi a-t-on attendu de mettre sur pied un comité de recommandation au ministre du Revenu après le dépôt du projet de loi? Est-ce que cela va prendre encore un an et demi avant qu'on accouche de suggestions valables qui rencontrent les besoins des artistes? Est-ce qu'on va attendre à la veille des prochaines élections pour mettre sur la table tous les volets qui pourraient inciter davantage les gens à voter du côté du Parti libéral? Est-ce que c'est cela qu'on attend? Pourquoi n'a-t-on pas pensé, lors de la commission parlementaire, puisque la ministre le disait dans son intervention, à mettre sur pied, en même temps que les gens qui travaillaient à la préparation du projet de loi 90, ce fameux comité qui aurait recommandé au ministre du Revenu certains volets qui pourraient être ce que les artistes attendent?

J'ai hâte, en tout cas, de voir ce qui va advenir des recommandations du comité. Il me semble que cela aurait été plus honnête de dire: On attend que le gouvernement fédéral fasse le premier pas et, après cela, le comité va réagir. Cela aurait peut-être été plus honnête. On sait très bien que vous êtes en train de regarder ce qui va se faire du côté du fédéral, pour, après cela, revenir ici et voir ce qu'on pourrait faire de différent ou encore la petite note qui pourrait être vraiment du gouvernement provincial.

Je voulais aussi vous parler du volet sécurité sociale dont le projet de loi ne fait pas mention ou si peu et qu'on n'est pas encore en mesure de nous dire ce que comprendra le volet sécurité sociale. Je voudrais bien savoir quelles sont les négociations entreprises par la ministre avec le gouvernement fédéral concernant la participation des artistes à l'assurance-chômage. J'aimerais aussi qu'on me dise ce qu'il en est du dossier du régime de retraite des artistes à la Régie des rentes du Québec. Est-ce que la ministre ou ses collègues pourraient nous donner des réponses? J'aimerais aussi qu'on me dise quels sont les résultats des interventions de la ministre auprès de la Commission de la santé et de la sécurité du travail. Est-ce que la ministre a rencontré... Est-ce qu'il y a eu un autre comité de formé, soit pour rencontrer le fédéral concernant l'assurance-chômage, pour le Régime de rentes ou la Commission de la santé et de la sécurité du travail? Est-ce que, aujourd'hui, pendant qu'on discute de ce projet de loi, on est en mesure de nous informer sur ces volets qui sont des volets de la sécurité sociale de nos artistes? Est-ce que la ministre pourrait, dans son droit de réplique, nous informer? Où en sont rendues les discussions sur ces trois volets?

Est-ce que, dans le projet de loi 90, Mme la ministre des Affaires culturelles, il y a un volet à la formation? Vous nous en avez parlé dans votre intervention du 29 mai 1986. Est-ce que, dans le projet de loi 90, il y a un volet à la formation? L'enseignement des arts et le principe de formation continuent de faire l'objet de commentaires de la part de divers intervenants. Est-ce que la ministre pourrait faire le point sur ce volet? C'est un volet important quant au statut de l'artiste. J'aimerais bien cela et je vais être tout oreilles pour entendre la réplique de la ministre pour savoir si vraiment elle a scruté cela davantage pour pouvoir à la fois nous offrir des réponses non seulement à nous, parlementaires, mais à l'ensemble du monde des artistes.

Il y a plusieurs commentaires et un certain nombre de questions sur le projet de loi 90 qui pourraient conduire à des amendements. Finalement, rien n'est prévu, dans le cas où aucune association d'artistes n'obtiendrait l'appui de la majorité des artistes d'un secteur donné, nécessaire à sa reconnaissance comme association habilitée à négocier les conditions de travail dans un secteur de négociation. Que va-t-il se passer à ce moment-là, Mme la ministre? Êtes-vous en mesure de nous donner une réponse?

Je suis inquiète pour les artistes de nos régions. Je suis inquiète parce que je ne suis pas assurée, Mme la ministre, que nos artistes régionaux auront le même traitement que ceux de Montréal ou de Québec. Je vis dans une région qui s'appelle l'Estrie et où il y a plusieurs théâtres, plusieurs artistes, plusieurs créateurs et plusieurs comédiens. Je voudrais savoir si les gens de chez nous auront le même traitement que les gens des grandes villes. Je pourrais parler de tous les théâtres que j'ai en région: le théâtre de la Dame de coeur, le théâtre de l'Hexagone; à l'université, le théâtre du Sang-neuf de Sherbrooke; un nouveau théâtre au sujet duquel j'ai écrit à la ministre la semaine dernière et qui vient de voir le jour, le théâtre de l'Accès de Sherbrooke. Je voudrais savoir si les créateurs de ma région, la région de l'Estrie, seront aussi inclus et protégés par le projet de loi 90. J'ai bien hâte d'entendre la ministre pour me rassurer entièrement sur la façon dont elle va traiter les artistes, les créateurs des différentes régions du Québec, par rapport à ceux des grands centres urbains.

Les artistes des grands centres urbains, je pense, ont peut-être plus de facilités que ceux dans les régions. Lors de la tournée des députés de ma formation politique, je me suis rendue à Gaspé et on me disait là que, pour avoir des artistes, c'était tellement dispendieux de faire venir une troupe de théâtre ou un artiste, cela coûtait dans les 10 000 \$ à 12 000 \$ et qu'ils ne pouvaient pas se payer une troupe d'artistes, pour un

soir, ou un artiste ou un créateur. Ils ne pouvaient pas payer pour ce besoin culturel que la population de ces centres éloignés peut avoir. La ministre va-t-elle prévoir dans son projet de loi 90 ou ajouter certains règlements qui pourraient aider les centres éloignés à faire venir des artistes chez eux, même s'ils demeurent loin? Je pense que ces gens-là ont droit aussi à ce volet culturel très important pour l'évolution de chacun des êtres humains.

Si la ministre pouvait faire suite à son engagement qui était de donner 1 % du budget de l'État québécois au monde artistique, je pense qu'à ce moment-là, on réglerait beaucoup de problèmes; les gens qui demeurent en région pourraient eux aussi recevoir chez eux des artistes qui pourraient répondre à la demande.

Mme la Présidente, je suis persuadée que les gens de ma formation politique et moi-même, bien entendu, nous ne pourrions voter contre ce projet de loi, étant donné que c'est vraiment un pas en avant. Mais je pense que nous avons besoin d'un éclairage supplémentaire concernant les volets que j'ai mentionnés plus tôt. J'espère que la ministre prendra soin de bien définir, pour les créateurs de ma région, pour les comédiens de ma région, comme pour ceux des centres éloignés, toute la possibilité pour eux d'être inclus dans le projet de loi 90 et d'avoir eux aussi, même s'ils sont dans des régions éloignées, la possibilité de participer à tout ce qui pourrait être positif pour le monde culturel. Je vous remercie beaucoup. Mme la Présidente.

La **Vice-Présidente**: Merci, Mme la députée de Johnson. M. le député de Bourget.

M. Claude Trudel

M. Trudel: Merci, Mme la Présidente. C'est avec évidemment beaucoup de fierté que je salue aujourd'hui le dépôt du projet de loi 90 que vous me permettez, j'en suis assuré, d'appeler dorénavant le "projet de loi Bacon", reconnaissant le statut professionnel de l'artiste.
(12 h 30)

C'est un grand jour pour les artistes, mais c'est aussi un grand jour pour tous les Québécois. C'est enfin un jour historique en Amérique du Nord. Je salue donc les artisans de ce projet de loi, Mme la ministre en tête, bien sûr, et tous les artistes qui l'ont aidée à mettre en oeuvre ce que le Parti libéral avait si fièrement inclus dans le programme de son premier mandat, à savoir maîtriser notre avenir culturel en assurant la priorité aux créateurs dans tous les domaines de l'activité culturelle.

Je suis fier d'avoir été, à titre de porte-parole du PLQ durant la campagne

électorale de 1985, à l'origine de cet engagement de ma formation politique, engagement qui faisait suite à une série de rencontres au cours de l'été 1985 avec le président de l'Union des artistes, M. Serge Turgeon. Je suis particulièrement satisfait - je veux en féliciter chaleureusement Mme la ministre des Affaires culturelles - de constater que le projet de loi 90 est le fruit d'une concertation de tous les instants avec le milieu culturel, et spécialement avec l'Union des artistes et ses représentants, répondant ainsi au vœu maintes fois exprimé par son président, tant à la Conférence canadienne des arts que devant la commission parlementaire en 1986.

En effet, ce dernier déclarait: "Les artistes n'attendent certainement pas de la société, de leurs gouvernements qu'on les définisse, mais bien plutôt qu'on les reconnaisse." Et il ajoutait: "On ne définira pas sans nous, ni au-delà, ni en deçà de nous, ce que nous sommes."

À vrai dire, Mme la Présidente, ce projet de loi, qui reconnaît le statut professionnel de l'artiste nous permet d'accéder, en tant que collectivité, à un stade de civilisation qui nous place au rang des grands pays de ce monde. J'ose même affirmer que le Québec sera, dès l'adoption de cette loi, parmi les leaders culturels du monde occidental car, il faut bien le dire, peu de pays de l'Europe de l'Ouest reconnaissent à l'artiste un statut comparable à celui des professionnels des disciplines libérales. Devrais-je ajouter que, là-bas comme ici, les artistes sont des marginaux qui ne sont ni juridiquement, ni législativement comparables aux agriculteurs, aux pêcheurs et encore moins aux avocats, aux médecins, aux ingénieurs et à bien d'autres.

Je souligne cependant que l'Irlande et la Hollande sont les deux têtes de file dans ce domaine, à l'exception, bien sûr, des pays de l'Est comme la Chine qui, idéologiquement, ont reconnu depuis déjà longtemps que le travailleur culturel fait partie de la masse oeuvrante de la société. La Hollande a développé plusieurs modèles de revenu garanti applicables à ses artistes et à ses compositeurs, alors que l'Irlande exempte ses artistes de tous les impôts sur le revenu qu'elle relève, de quoi faire rêver, vous l'admettez, non seulement nos artistes, mais ceux du reste du monde.

Enfin, certains pays d'Afrique accordent à leurs artistes le statut d'ambassadeur de la culture et accompagnent ce statut des avantages fiscaux dont jouissent normalement leurs diplomates. Cependant, de ce côté-ci de l'Atlantique, le gouvernement du Québec est le premier gouvernement à reconnaître le caractère distinct de ses artistes. Le gouvernement du Québec est le premier gouvernement à démarginaliser un groupe important de citoyens qui sont parmi les plus

nécessaires à l'évolution de notre société sur tous les plans.

Je serais même tenté de dire que le gouvernement du Québec est le premier gouvernement d'Amérique à reconnaître que la vie d'une société est directement liée à la création artistique. N'est-ce pas le Conseil régional de la culture des Laurentides qui disait, l'an dernier, en commission parlementaire: "C'est à l'estime que porte un peuple à ses artistes qu'on peut juger du degré de sa maturité. Les artistes sont la conscience d'un peuple. À la fois sages et voyants, ils et elles nous guident vers une meilleure connaissance de nous-mêmes et de la société."

Les artistes sont les hérauts de notre histoire, ils en sont l'âme. Je répète, c'est à la manière dont une société agit envers ses artistes que l'on peut se faire une idée précise de son estime pour les valeurs de liberté nécessaires à sa croissance, que l'on peut évaluer son respect des valeurs de création qui marquent les différentes étapes de cette croissance.

Mme la Présidente, il est d'une importance capitale que notre société reconnaisse, par le biais d'une loi, le principe que les artistes peuvent, comme tous les autres citoyens, exister professionnellement et, par voie de conséquence, s'exprimer librement sans faire l'objet d'une censure. Il est également capital que nos artistes puissent s'associer librement pour négocier collectivement.

Notre société doit fournir aux groupes reconnus de professionnels les moyens nécessaires qui leur permettent d'avoir un niveau de vie satisfaisant tout comme un milieu de travail normal et sécuritaire. Pourquoi nos artistes devraient-ils passer toute leur vie à payer chèrement le choix qu'ils ont fait d'assurer à leurs semblables une meilleure qualité de vie? Le projet de loi Bacon vient précisément répondre à cette question en reconnaissant à nos artistes le statut de travailleur autonome avec, bien sûr, toutes les conséquences fiscales et autres qu'un tel statut entraîne, en mettant aussi en place un régime de négociation collective régissant les rapports entre les artistes et les producteurs.

Mme la Présidente, vous le savez, l'artiste est présent partout. Il est plus que nécessaire que nous le reconnaissons tous en lui donnant les outils pour qu'il puisse poursuivre son travail de créateur. Le gouvernement libéral du Québec reconnaît la contribution de l'artiste à la société, contribution qui se manifeste tant dans le domaine social qu'économique et industriel. Vous le savez, le travail de l'artiste génère des retombées économiques dont l'importance n'est plus à démontrer. Les industries du disque, de l'édition, du spectacle et les organismes de production artistique sont de

puissants générateurs d'emplois. Plus de 75 % des montants investis servent à payer des salaires permettant ainsi à l'État de récupérer en impôts une somme plus importante que celle qu'il investit. L'investissement culturel et artistique est profitable tant sur le plan économique que social. Le projet de loi Bacon vient "complémenter" ces investissements en assurant à l'artiste la possibilité de jouir de conditions salariales et de conditions de travail plus raisonnables que celles qu'il a connues jusqu'à maintenant.

Je vous rappelle, Mme la Présidente, qu'au Canada, en 1986, les artistes syndiqués ont pu s'assurer d'un revenu moyen de 23 300 \$ après 15 ou 20 ans dans la profession. Les non-syndiqués n'ont touché, pour leur part, que des revenus moyens de l'ordre de 9500 \$ et encore, sous forme de revenus de diverses sources, donc, dans la très grande majorité des cas, provenant de l'exercice de plus d'un métier.

Le projet de loi Bacon permettra, je le souhaite ardemment, de corriger cette situation dans un avenir rapproché. Cela est d'autant plus important que le nombre d'artistes professionnels est en croissance constante. D'après les plus récentes statistiques, la main-d'oeuvre artistique se développe deux fois plus rapidement que la moyenne canadienne. Voilà qui témoigne de façon éloquente de la force économique de l'activité culturelle. Ne nous leurrions cependant pas. L'absence de travail guette nos artistes à tout moment. Quelques bonnes années peuvent être suivies de nombreuses années de vaches maigres. Dans le cadre actuel des lois canadiennes et québécoises, les revenus gagnés ne peuvent pas être étalés sur une période plus longue que celle au cours de laquelle l'artiste se les a procurés, ce qui signifie, entre autres, que ce dernier devra investir une part importante de son revenu pour assurer sa subsistance pendant les années de léthargie bien involontaire, puisque l'assurance-chômage n'existe pas pour la plupart d'entre eux.

Comment peut-on penser à un tel investissement avec un revenu dépassant rarement, voire exceptionnellement, 35 000 \$ ou 40 000 \$ et ce, pour les plus chanceux? Et que dire de ceux et celles dont les revenus n'atteignent pas le seuil de pauvreté? Est-ce à dire que 15 à 20 ans de frais de scolarité ont été investis pour rien? Est-ce à dire que l'artiste doit nécessairement accepter de vivre sous prétexte que, voyez-vous, la créativité s'épanouit dans la pauvreté? Je ne crois pas que notre société puisse continuer indéfiniment à accepter que ses artistes soient traités comme des citoyens de seconde zone. Il est de notre devoir de faire valoir l'importance de la création artistique et de donner à ce groupe de citoyens les moyens d'assurer le

développement continu de leur créativité par le biais des négociations collectives et par le respect de la propriété intellectuelle de l'oeuvre artistique. Car ce produit est mis au service de la collectivité.
(12 h 40)

Il est donc normal que l'artiste soit rétribué pour l'usage qu'on fait de son oeuvre. Il est également normal que l'artiste ait droit, comme la plupart de ses concitoyens, à une compensation à la suite d'accidents du travail. Au cours de l'année 1985, plus de 40 % des danseurs et chorégraphes canadiens ont eu à subir les conséquences d'un arrêt de travail dû à un accident du travail. 17 % des artistes en arts visuels, 16 % des musiciens et 14 % des comédiens ont subi le même sort.

Enfin, je vous le rappelle, Mme la Présidente, une infime partie de nos créateurs peuvent vivre de leur travail de créateur. Chez nous, il est malheureusement encore impensable de développer à temps plein sa capacité de créateur. Plus de 70 % des auteurs canadiens doivent trouver un travail complémentaire alors que 40 % des artistes de la scène admettent avoir un deuxième emploi. 60 % des artistes en arts visuels doivent faire autre chose pour joindre les deux bouts. 37 % des artistes canadiens de la scène vivent sous le seuil de la pauvreté. Un artiste en arts visuels sur deux et près de 70 % des auteurs ne réussissent pas à cumuler des revenus décents. Plusieurs de nos artistes, surtout ceux qui oeuvrent en peinture, en sculpture, en sérigraphie et autres arts visuels, investissent plus dans la réalisation de leur art qu'ils n'en retirent. Et que penser des jeunes danseurs et des jeunes chorégraphes?

Mme la Présidente, il est impossible de reconnaître le rôle essentiel de l'art dans la vie et le développement d'une société sans, par voie de conséquence logique, protéger par une loi adéquate les droits professionnels et la liberté d'expression et de création des artistes. L'UNESCO, dans ses recommandations adoptées à Belgrade le 27 octobre 1980, recommande à tous les États membres d'assurer également aux artistes - et je cite - "la liberté et le droit de constituer les organisations syndicales et professionnelles de leur choix et de faire en sorte que les organisations représentant les artistes aient la possibilité de participer à l'élaboration des politiques culturelles, des politiques d'emploi, y compris la formation professionnelle des artistes, ainsi qu'à la détermination de leurs conditions de travail."

Dans les pays occidentaux, ce principe n'est pas encore accepté par l'ensemble des citoyens. En Amérique du Nord, le Québec ouvre la route, montre la voie, et ce n'est qu'un début vers d'autres considérations qui amèneront notre société à reconnaître que l'art reflète, conserve et enrichit l'identité

culturelle et le patrimoine spirituel de notre société, que l'art constitue un moyen d'expression et de communication universelle et qu'il peut être considéré comme un dénominateur commun des différents peuples qui habitent notre planète.

Mme la Présidente, à tous les échelons de la planification gouvernementale, il est urgent d'adopter un projet de loi comme celui que Mme la ministre des Affaires culturelles vient de déposer et de le compléter par une série d'autres lois protégeant l'existence même de l'oeuvre d'art - je parle évidemment ici des droits d'auteur - en assurant sa propriété intellectuelle. Notre gouvernement doit également assurer l'éducation artistique de tous les Québécois tout autant que la formation professionnelle de ses artistes.

S'agissant de la formation professionnelle, du nécessaire enseignement des arts au Québec, on me permettra, si vous le voulez bien, Mme la Présidente, de revenir aujourd'hui sur un projet de mandat d'initiative que j'ai proposé à mes collègues de la commission de la culture, à savoir une étude sur l'enseignement des arts au Québec, tant celui offert par nos conservatoires de musique et d'art dramatique que par certains de nos cégeps, tant la formation professionnelle comme telle que l'enseignement général des arts dans nos écoles publiques et privées. Voilà, il me semble, une réflexion qui doit être mise à jour et je m'engage aujourd'hui à la soumettre à nouveau à l'approbation de la commission que j'ai l'honneur de diriger avec, je le souhaite vivement, l'appui des membres de l'Opposition.

De tout temps, le regroupement des forces vives d'une profession a mené les sociétés en général à reconnaître l'existence même de cette profession et, par conséquent, à négocier des conditions de travail mieux adaptées aux conditions de vie. Chez nous, les musiciens sont ceux qui jouissent des conditions de travail ainsi que d'un salaire qui sont le plus près de ceux des autres corps de métier bien qu'il me faille ajouter que ces salaires ne reflètent pas encore l'équilibre souhaité avec les professions qui demandent une formation et des habiletés semblables.

Les musiciens ont réalisé ces quelques gains en se regroupant au sein d'un syndicat qui a négocié pour eux des bases salariales qui, à l'époque, semblaient devoir être toute entière.

Nous pouvons dire aujourd'hui que l'existence de ce syndicat qui a fait jurer plus d'un employeur culturel québécois est à la source même de la situation actuelle du musicien dans notre société.

Le droit au regroupement et le droit à la négociation profitent à tous, même à ceux qui, pour des raisons objectives, ne peuvent

être admis dans ces syndicats. Je pense à ceux qui ne sont pas professionnels encore mais qui sont sur le point de le devenir. Je pense à ceux et celles qui sont créateurs et qui s'y adonnent à temps partiel. Je pense à ceux et celles qui travaillent dans leur propre sous-sol et qui ne sont pas reconnus sur la place publique. Je pense également à ceux qui profiteront du fait que l'artiste pourra dorénavant espérer vivre de son art.

Peut-être suis-je un peu idéaliste, peut-être suis-je un peu rêveur en disant qu'un jour ces artistes pourront espérer entrer dans cette profession comme on devient médecin, avocat, dentiste, administrateur ou électricien.

Mme la Présidente, bien que le droit à la négociation collective et le droit au statut professionnel constituent un pas important voire un pas de géant dans la bonne direction, ils ne régleront pas tous les problèmes. L'octroi de ces droits marque le début d'une maturité sociale qui activera certains changements sociaux importants. Peut-être, et j'ose le croire, le ministère de l'Éducation activera-t-il sa réforme de l'enseignement des arts au primaire et au secondaire pour en faire un enseignement universel comme on enseigne les mathématiques, la physique, la chimie et bien d'autres matières qui sont reconnues comme faisant partie du bagage intellectuel nécessaire à l'existence même de l'homme sage et humaniste.

Tous les jeunes Québécois doivent entrer en contact direct avec les disciplines artistiques au cours de leur enfance et de leur adolescence. Tous les jeunes Québécois doivent faire de la musique, du théâtre, de la danse, du dessin.

Mme la Présidente, vous m'indiquez que le temps s'écoule rapidement. Je terminerai en vous disant que le temps viendra où les parents seront fiers d'apprendre de leur enfant qu'il se destine à cette profession. Le temps viendra où l'artiste sera présent à l'école, présent à la ville, présent aux différents ordres de gouvernement. Le temps viendra où nous reconnaitrons que l'enseignement de l'art ne doit pas être dissocié de la pratique de l'art, que la gestion de l'art ne doit pas être dissociée de la vie de l'artiste. Le temps viendra où les collectivités réclameront la présence de l'artiste et reconnaitront l'innovation et la recherche de celui-ci comme un service à ses concitoyens. Cette collectivité devra assurer les conditions nécessaires à l'épanouissement de l'oeuvre de l'artiste. Cette collectivité reconnaitra l'importance de l'artiste en lui accordant des conditions de vie qui encourageront la continuation de son travail créateur.

Nous sommes privilégiés d'avoir au Québec une colonie artistique aussi importante. Nous sommes privilégiés d'avoir

chez nous une création artistique d'une telle qualité. Il est normal et nécessaire de reconnaître légalement le statut professionnel de l'artiste et de prévoir pour lui des jours financièrement et socialement meilleurs.

Il est donc maintenant normal d'envisager de continuer notre action par une série de compléments à ce premier pas et d'encourager nos collègues responsables des autres ministères directement impliqués à revoir avec nous les conditions de travail réservées aux artistes. Enfin, nous pourrions aussi convaincre toute la population du Québec que nous nous devons tous d'assurer le développement de nos artistes. Il en va de notre survie.

Mme la Présidente, je reprends à mon compte ce que M. Serge Turgeon disait en conclusion de son brillant exposé devant la commission parlementaire que j'avais l'honneur de présider le 20 mai 1986, et je cite: "Sans nous aujourd'hui, disait-il en parlant des artistes, demain ne sera pas, convaincus que nous sommes qu'une société sans artiste est un monde sans âme."

Depuis le dépôt du projet de loi 90, Mme la Présidente, je n'ai jamais été aussi fier d'être libéral. Merci beaucoup.

La Vice-Présidente: Merci, M. le député de Bourget. Mme la députée de Chicoutimi.

Mme Jeanne L. Blackburn

Mme Blackburn: Merci, Mme la Présidente. J'aurais le goût de réagir brièvement aux propos du député de Bourget pour lui dire que, bien que sa vision du développement de la culture au Québec me semble un peu idyllique, je dois dire que j'ai le goût de la partager. Pour être cohérent avec les propos, aurait-il encore fallu que ce gouvernement puisse accorder les budgets nécessaires à son développement. (12 h 50)

Cependant, je dois dire tout de suite que le projet de loi 90, qui consacre le statut de certains artistes et non pas de tous les artistes - et je pense en particulier aux arts visuels - est un pas dans la bonne direction.

Comme mes collègues, je me réjouis de la présentation de ce projet de loi. Cependant, je suis en même temps obligée de m'inquiéter de la portée et de la valeur de ce projet de loi par rapport à quatre questions. Je vous les rappelle brièvement. D'abord, la définition de l'artiste qui sera fournie par le bulletin du ministère des Finances pour lui donner accès à certaines déductions fiscales. La ministre nous dit: Ce n'est pas notre intention de définir le statut de l'artiste, de définir qui pourra être considéré comme admissible à ces programmes de déductions fiscales. C'est un

problème majeur sur lequel je reviendrai.

La deuxième question que ce projet de loi laisse en suspens, à mon avis, est: Est-ce que ce projet de loi pourra effectivement favoriser l'émergence de la relève ou si, au contraire, il n'aura pas comme effet de ralentir son développement pour ne pas dire complètement l'annihiler?

Est-ce que cette loi viendra conforter, renforcer la vision montréalaise du développement culturel ou si elle permettra effectivement le développement des arts de la scène, de la culture de façon générale dans toutes les régions du Québec?

Dans l'hypothèse où ce projet de loi qui est envisageable donne de meilleures conditions de travail aux différents professionnels des arts, est-ce que nos producteurs ont les moyens pour effectivement remplir les conditions qui pourront être faites ou accordées par le biais d'une convention collective?

Je me permets de reprendre brièvement chacun de ces éléments et j'espère qu'à l'occasion de la commission parlementaire, on pourra apporter certaines modifications pour assurer les bénéficiaires de cette mesure que ce projet de loi aura la portée qu'on en attend. D'abord, dans le projet, il y a toute la question de la reconnaissance d'une association d'artistes. C'est à l'article 7 paragraphe 2 où l'on dit que ce sont les finissants d'écoles professionnelles qui sont les personnes visées, les stagiaires des compagnies de danse, ceux de l'Union des artistes. En fait, on ne connaît pas vraiment les critères qui donneront accès à cette association d'artistes quel que soit le secteur.

Est-ce que ceux qui sont formés sur le tas seront reconnus comme étant en phase de formation? Est-ce que ceux qui seront dans les écoles non subventionnées seront admissibles? Est-ce que ceux qui sont dans les écoles non subventionnées, mais qui sont dans les troupes de ballet, dans les troupes de théâtre amateur ou autres, seront reconnus éventuellement pour faire partie d'associations d'artistes? Par ailleurs, il y a toute la définition, également, d'artiste ou d'artiste comme travailleur autonome. Artiste comme travailleur autonome, ça donnera accès à des déductions fiscales.

Le gouvernement aurait pu en même temps qu'il préparait son projet de loi prévoir que le ministère des Finances établisse un bulletin qui définisse le statut de l'artiste comme travailleur autonome. Est-ce que sera considéré comme un travailleur autonome le maître de ballet, celui qui fait les répétitions? Qui pourra bénéficier des mesures fiscales? On l'ignore totalement. Cela aurait été intéressant si le gouvernement du Québec avait fait cette démarche de définir l'artiste comme travailleur autonome. Il aurait pu éventuellement influencer la définition qui en sera donnée

prochainement, on le croit, par le gouvernement fédéral. Il aurait pu donner le ton pour que les définitions du gouvernement fédéral pour bénéficier des exemptions fiscales conviennent parfaitement ou s'adaptent mieux à la situation des travailleurs de la scène québécois.

La seconde question. Est-ce que cette loi favorisera l'émergence de la relève? Rien ne l'indique vraiment, parce qu'on n'a pas en main cette définition qui nous permet d'être assurés que ceux qui sont en formation, que les jeunes travailleurs, les jeunes diplômés qui n'ont pas d'expérience dans ces différents secteurs, auront une reconnaissance qui leur donnera accès et à l'association et à la négociation éventuellement.

Par ailleurs, ce projet de loi est assez silencieux - je dirais qu'il me laisse sceptique - quant à la possibilité de développer les arts de la scène et les arts de façon générale dans les régions. Cela ne se présente pas tout à fait dans les régions de Chicoutimi, de Rimouski, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de l'Abitibi comme cela se présente à Montréal. On n'a pas de grands producteurs, ni de grands artistes et, souvent, ceux qu'on a sont fort polyvalents et excellents dans différents secteurs d'activité. Est-ce que le projet de loi pourra permettre, dans les régions, comme on nous l'a rappelé, d'ailleurs, si justement en commission parlementaire, d'éviter qu'on ait cette espèce de vision montréalaise du développement des arts et permettre - c'était l'invitation qui était faite à la ministre d'alors - de prendre toutes les mesures pour que le développement et le rayonnement de la vie artistique ne comportent pas qu'une vision montréalaise, mais s'attachent plutôt à une identité québécoise s'alimentant de toutes les disciplines et de toutes les régions? Rien, dans le projet de loi, ne me permet de penser que les dispositions, qui permettent la négociation et la reconnaissance en association des artistes, n'auront l'effet réel de favoriser le développement des arts dans les régions.

Les producteurs - c'est probablement là que réside l'essentiel du problème - qui sont-ils? Les producteurs au Québec sont, généralement, encouragés par des subventions qui leur viennent du ministère des Affaires culturelles, du Conseil des arts du Canada et du ministère des Communications. Du moment que le gouvernement n'a pas donné suite à l'engagement qu'il avait pris, à savoir de consacrer 1 % du budget au développement de la culture au Québec, même si on peut négocier le plus beau des contrats pour les artistes qui ont à travailler avec certains producteurs, même si ces contrats constituent des demandes plus que raisonnables, est-ce que les producteurs québécois seront en mesure de produire, alors

qu'ils n'auront pas un soutien suffisant de la part du gouvernement du Québec?

Ce projet de loi, avec lequel je suis d'accord, j'aimerais bien que la ministre puisse y apporter quelques modifications, de manière à nous assurer qu'il favorisera, premièrement, l'émergence de la relève et, deuxièmement, le développement des arts dans les régions.

J'ai l'intention de participer à la commission parlementaire pour, avec le gouvernement, travailler à améliorer ce projet de loi. Il faudrait s'assurer que ce projet ne nous fasse pas oublier l'essentiel qui est finalement les budgets. Je me permets de citer un article du journaliste Jean-Jacques Samson, **Le Soleil**, 28 novembre 1987, qui était intitulé: "La journée des bulletins des ministres québécois". Parlant de la ministre des Affaires culturelles, Lise Bacon: "la reconnaissance du statut de l'artiste fait oublier, comme par magie, le désengagement de l'État par rapport à la culture." J'espère que ce projet de loi n'aura pas comme effet de nous faire oublier que, dans ce secteur comme dans tous les secteurs de l'activité humaine, l'argent demeure le nerf de la guerre.

En conclusion, Mme la Présidente, j'ai l'intention, comme l'a signalé le porte-parole officiel de l'Opposition, le député de Mercier, d'appuyer ce projet de loi, mais j'ai également l'intention de participer aux travaux de la commission parlementaire pour travailler avec le gouvernement à la bonification et à l'amélioration de ce projet de loi. Je vous remercie, madame.

La **Vice-Présidente**: Merci, Mme la députée de Chicoutimi. Compte tenu de l'heure, nous allons suspendre nos travaux jusqu'à 15 heures cet après-midi.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 4)

La **Vice-Présidente**: À l'ordre, s'il vous plaît!

Nous allons reprendre le débat sur l'adoption du principe du projet de loi 90, Loi sur le statut professionnel et les conditions d'engagement des artistes de la scène, du disque et du cinéma. Je suis prête à reconnaître le prochain intervenant, M. le député de Beauce-Nord.

M. Jean Audet

M. Audet: Merci, Mme la Présidente. En mai 1986, les artistes ont marché sur Québec pour une raison bien particulière. À la suite de l'invitation de la ministre des Affaires culturelles, Mme Bacon, ils venaient en commission parlementaire pour se faire

entendre - une première au Québec - ils venaient faire entendre leurs préoccupations, éclairer députés et ministres sur les problèmes qu'ils ont à vivre en tant qu'artistes et les éclairer aussi sur ce que sont vraiment le rôle, la profession, l'engagement d'un artiste comme tel. C'était la première fois au Québec que cela se produisait à l'Assemblée nationale.

Les artistes étaient ici, et vous me permettez de citer le président de l'UDA qui mentionnait: "Nous sommes ici sans nos masques, sans artifice et sans rien d'autre qu'une volonté ou un désir, comme citoyens à part entière, de nous faire reconnaître par cette société qui est la nôtre pour ce que nous sommes." Ils seraient ici parce qu'on se souviendra que l'ancienne administration avait créé beaucoup d'attentes chez les artistes. À la suite de cette commission, on disait, dans certains articles, que le PQ, à son époque, avait carrément manqué le bateau. Après avoir subventionné la préparation d'un projet de loi par l'UDA, demandé à M. Claude Charron un rapport complémentaire qui fut positif, le ministre de l'époque, M. Clément Richard, n'avait pas eu la volonté politique de passer aux actes.

Et à la suite de cette commission, les artistes étaient quand même sceptiques, parce que le dossier cheminait depuis bon nombre d'années, face à la commission et à ce qui en découlerait. Ce scepticisme n'était pas que du côté des artistes. Qu'on regarde ce qu'écrivaient à l'époque les chroniqueurs culturels. Les gens de l'Opposition, les critiques en la matière, dont c'était un peu le dossier, se sentaient un peu mal à l'aise de voir que notre gouvernement, le gouvernement libéral, un gouvernement réputé pour son administration, son économie, pouvait être sensible aux arts et aux artistes.

Je me souviens de certains propos de mes collègues d'en face lors de la commission - quand je dis "d'en face", il faut bien s'entendre, je parle toujours de l'Opposition - qui en plus d'être sceptiques, étaient un peu jaloux, un peu envieux par rapport à ce qui se passait à cette époque à l'Assemblée nationale. Quand je parle de scepticisme, je fais référence, puisqu'on a beaucoup écrit sur le statut de l'artiste, à un article de M. Jean-Jacques Samson dans *Le Soleil* du samedi 27 mai où il concluait en disant: "Mme Bacon n'a plus qu'à livrer les victuailles dans un état satisfaisant et l'image de son gouvernement sera ennoblie." Voilà, c'est fait, Mme la Présidente. Les sceptiques ont été confondus, puisque, aujourd'hui, nous sommes ici à l'Assemblée nationale, un an et quelques mois après, pour discuter du projet de loi 90 qui concerne le statut professionnel et les conditions d'engagement des artistes de la scène, du disque et du cinéma.

Voilà qui est fait, mais je voudrais, puisque j'ai été particulièrement impliqué dans ce dossier, vous dire à ce stade-ci que ce ne fut pas un dossier facile. À la suite de la commission, beaucoup d'attentes ont été créées, un comité a été formé - comité dont j'ai été très fier de faire partie à la demande de la ministre - et j'ai été à même de constater, si vous me permettez l'expression, dans quel bateau nous étions embarqués, puisque, à cette époque, c'était très difficile de parler de la cause du statut de l'artiste comme les organismes en commission l'entendaient. Il a fallu faire preuve d'initiative, il a fallu du côté de la ministre... Je lui rends hommage pour son courage et sa détermination. Il en a fallu de la détermination pour aller rencontrer collègues et ministres et les convaincre des besoins des artistes, leur faire part de leurs attentes pour qu'aujourd'hui nous puissions en arriver à un projet de loi bien concret, le projet de loi 90.

Je veux aussi parler de créativité du côté de la ministre. Je me rappelle, à titre de représentant du comité, que nous avons consulté des gens, nous avons eu des rencontres et combien de personnes nous ont dit que ce dossier était impossible, combien de gens nous ont dit que nous ne pourrions pas livrer la marchandise. Cette créativité, ce courage et cette détermination que je viens de mentionner de la part de la ministre des Affaires culturelles, Mme Bacon, je pense que c'est en grande partie grâce à cela, grâce à elle, aujourd'hui, que les artistes sont si fiers du projet de loi 90. (15 h 10)

Évidemment, mes collègues d'en face, les gens de l'Opposition... On a entendu ce matin certains nous dire qu'ils étaient heureux de ce projet de loi, que c'était une bonne chose, mais si vous l'avez remarqué, Mme la Présidente, ce fut très bref. Aucun d'eux n'a mentionné les grandes lignes du projet de loi, sauf mes collègues du gouvernement qui l'ont fait. Mais, dans l'Opposition, personne n'a eu la décence, dans un débat qu'on disait - on se rappellera la commission parlementaire - non partisan, aucun n'a fait allusion aux grandes lignes de ce projet de loi. On a tenté de détourner le débat sur d'autres dossiers. Ils peuvent crier sur certains dossiers, mais je dois dire que notre moyenne, après un an et demi, en ce qui concerne le statut de l'artiste, c'est avantageusement comparable aux dix années de l'ancienne administration, dossier qui était, je le répète, semble-t-il, leur cause.

À la suite de cette commission, à la suite de tout le travail qui a été fait depuis un an, on en arrivait, le 12 novembre dernier, au dépôt du projet de loi. Je voudrais citer un article du **Journal de Québec**, de Normand Girard, à la suite d'une rencontre qu'il avait eue avec le président

de l'UDA, M. Turgeon: "Ils sont rares, vous savez, les gouvernements qui ont osé donner à leurs artistes un cadre de relations du travail. Ils sont rares les gouvernements qui ont fait de leurs artistes, qui sont des citoyens à part, des citoyens à part entière. Enfin, ça, c'est acquis et je pense que c'est une grande première non seulement ici, non seulement pour tout le pays, pour tout le Québec, mais c'est une grande première aussi dans une bonne partie du monde.

"Ce qui se passe aujourd'hui, pour moi, je pense que c'est l'aboutissement de 50 années d'une longue marche, de quête d'un statut. Et, aujourd'hui, enfin, un gouvernement, c'est celui-là - c'est notre gouvernement - nous dit que oui: vous nous avez démontré que les artistes ont des droits comme les autres citoyens et cela mérite d'être souligné." Ce n'est qu'un article que je cite parmi tant d'autres qui ont eu tant d'éloges à l'égard de notre ministre des Affaires culturelles.

Mme la Présidente, au lieu d'aller dans la redondance, je conclurai simplement sur une pensée que je dédierai aux artistes, mais particulièrement à la ministre, une petite pensée qui, dans le contexte, s'inscrit très bien. Elle dit ceci: Notre travail devient toujours un chef-d'oeuvre personnel - je vois le député de Saint-Jacques qui rigole; j'espère qu'il est attentif, qu'il a les oreilles grandes ouvertes - notre travail devient toujours un chef-d'oeuvre personnel quand on y moule l'empreinte unique de notre créativité.

Mme la ministre, mes plus sincères félicitations et vous pouvez être assurée de tout mon appui. Merci beaucoup.

Des voix: Bravo! Bravo! Bravo!

La Vice-Présidente: Merci, M. le député de Beauce-Nord.

M. le député de Saint-Jacques.

M. André Boulerice

M. Boulerice: Mme la Présidente, à entendre mon affable collègue de Beauce-Sud ou Beauce-Nord, de Beauce, de toute façon - une belle région qui un jour, sans doute, je l'espère, sera représentée à l'Assemblée nationale - je suis en train de me demander si on discute d'un projet de loi pour ériger une statue à la ministre ou si on parle du statut de l'artiste. Je suis bien prêt à reconnaître certaines choses à Mme la ministre, je sais d'ailleurs que c'est la gentilhommie coutumière qui me caractérise, mais je trouve qu'il y a quand même une certaine enflure de la part de mon collègue de Beauce.

Quand on regarde ce projet de loi, au départ, il faut se dire quelque chose. Si aujourd'hui il y a ça, c'est aux artistes

d'abord et avant tout qu'on le doit. Ce sont eux qui, dans la dignité, dans la fermeté, dans le respect, ont posé des gestes en cascade, mobilisant l'opinion publique. On voyait d'ailleurs dans les théâtres cet été une pétition à signer, que je signalais et que je faisais signer d'ailleurs pour les appuyer. C'est d'abord et avant tout grâce à leur ténacité et à leur travail qu'on en est arrivé aujourd'hui à un projet de loi qui vise essentiellement à reconnaître à l'artiste un statut de travailleur autonome, de reconnaître à l'artiste un droit à l'association légitime, d'établir un régime de négociation, d'ententes collectives qui va permettre à une association d'artistes de négocier en leur nom des conditions minimales de travail dans un secteur d'activité qui leur est spécifique et de créer également une commission de reconnaissance des associations d'artistes.

L'article 4 consacre le statut de travailleur autonome de l'artiste comme étant réputé pratiquer un art à son propre compte.

Il y a bien des facettes de l'art. Je ne vous donnerai pas un cours sur l'art, mais cela va très loin. Là, on parle des artistes de la scène, du disque, du cinéma. Il va falloir également penser à nos chorégraphes, nos danseurs, nos peintres, nos sculpteurs, nos céramistes. C'est très vaste. Déjà, ici, l'appellation est un peu limitative, dans un premier temps. J'ose espérer qu'il y en aura un deuxième.

Quant au droit d'association, eh bien, il y aura la liberté de négocier ses conditions de travail avec un producteur, mais il ne peut conclure une condition moins avantageuse que celle prévue à cet effet dans l'entente collective. Cela nous va aussi. Il y a le régime de négociation d'ententes collectives qui sont les articles 7 à 37 qui prévoient justement que la Commission de reconnaissance des associations d'artistes reconnaît pour chaque secteur de négociation, c'est-à-dire ceux du cinéma, du disque et de la scène, mais malheureusement pas ceux que j'ai énumérés, qui ont été oubliés, reconnaît donc pour chaque secteur de négociation qu'elle définit une association qui représente la majorité des artistes oeuvrant dans ce secteur.

Tout producteur ou toute association de producteurs doit alors négocier avec cette association d'artistes reconnus, l'entente collective fixant justement ces normes minimales de travail qui sont applicables pour la durée de l'entente, soit une période de trois ans. L'entente lie forcément à la fois les artistes et les producteurs de ce secteur. Cette commission va être composée de trois membres nommés par le gouvernement. Un président qui va exercer ses fonctions à plein temps heureusement et une commission qui aura justement le mandat de

décider de toute demande relative à la reconnaissance, de statuer sur la conformité à la présente loi des règlements, d'agir comme médiateur à la demande d'une partie à la négociation d'une entente collective, d'arbitrer les différends qui lui sont soumis conjointement par les parties, de donner son avis au ministre sur une question relative, de définir les secteurs de négociation pour lesquels une reconnaissance peut être établie, en se rappelant que la décision de la commission est finale et sans appel.

Il y a aussi diverses dispositions qui sont ajoutées comme les mesures transitoires et rétroactives pour les ententes collectives qui lient une association d'artistes et un producteur au moment de l'entrée en vigueur de la loi, ce qui m'apparaît un article justifié. Le projet de loi va prévoir des amendes allant jusqu'à 15 000 \$ pour des infractions commises à l'égard du respect des ententes collectives. Cela aussi est un article dans la loi auquel je souscris et dont d'ailleurs je me réjouis de l'écriture dans le texte. En accordant à l'artiste le statut de travailleur autonome et en déterminant les balises d'un régime de négociation entre les associations d'artistes et les producteurs, le projet de loi constitue - je pense qu'il faut le dire, il faut s'en réjouir... Jamais je n'oserais et jamais nous n'oserions, nous de notre formation politique, qui avons toujours accordé aux arts tellement d'importance dans nos budgets annuels, nous permettre d'être mesquins et de ne pas dire que ce projet de loi constitue un pas en avant, un pas significatif dans le dossier complexe du statut de l'artiste. Pardon?

Une voix: Un pas de géant.

(15 h 20)

M. Boulerice: Un pas significatif parce que, là, votre pas de géant, c'est un peu poussé. Vous allez le voir, tantôt. Il reste encore des cailloux en arrière. Ce régime de négociation va permettre aux associations d'artistes d'obtenir justement ces conditions minimales de travail avec les producteurs concernés des secteurs précis. J'insiste toujours sur le mot "précis" parce qu'il y a le cinéma, le disque, le théâtre. Mais, encore là, il ne faudrait surtout pas oublier ceux que j'énumérais tantôt: nos peintres, nos sculpteurs, nos céramistes, nos danseurs, nos chorégraphes et tous ces gens.

Le projet de loi instaure en ce sens un cadre légal, qui fixe les modalités de fonctionnement d'un régime de négociation entre associations d'artistes et producteurs. Il vient, dans un sens, officialiser une pratique de négociation qui était déjà amorcée par certaines associations d'artistes, dont justement l'Union des artistes, dont le siège, d'ailleurs, est dans la circonscription de Saint-Jacques, permettez-moi de vous le rappeler, Mme la ministre.

Le projet de loi donne suite de façon satisfaisante, selon les commentaires - mais je pense que nous entendrons également d'autres commentaires jeudi, en commission parlementaire - aux revendications exprimées par les artistes lors des travaux de la commission parlementaire de mai 1986 que je pilotais au nom de l'Opposition et auxquels je n'ai cessé de m'intéresser au chapitre d'un volet important de la problématique du statut de l'artiste: celui des relations du travail. Oui, nous étions heureux de les accueillir comme nous étions heureux de les revoir pour la commission. "Je me souviens". Je me permettrai de regretter la décision du président de l'Assemblée nationale de ne pas les avoir laissés entrer dans leur habit de travail à l'Assemblée nationale alors que, moi, j'ai pu être ici avec mon habit de travail.

Il y a les autres volets du statut de l'artiste, par contre. Malheureusement, on n'en parle pas car, au-delà du volet des relations du travail, il y a d'autres volets qui sont importants pour le statut de l'artiste et sur lesquels le gouvernement ne s'est pas encore prononcé. Il y a le volet de la fiscalité; c'est silencieux là-dessus. Il y a le volet de la sécurité sociale; encore là, il n'y a rien. Il y a le volet de la formation; encore là, il n'y a rien.

Quant au volet fiscal, lorsqu'il y a eu dépôt du projet de loi que nous présente Mme la ministre des Affaires culturelles, le ministre du Revenu, M. Séguin, annonçait la création d'un comité de travail formé de représentants de l'Union des artistes et des ministères du Revenu, des Finances et des Affaires culturelles. Ce comité a pour mandat de recommander des modifications à la Loi sur l'impôt afin que celle-ci tienne compte, de façon satisfaisante, du statut particulier de l'artiste dans notre société. Le volet fiscal est un volet qui est d'une importance primordiale pour l'artiste, quand on connaît d'ailleurs cette courbe en dents de scie que peuvent constituer les revenus de la plupart des gens du milieu de la culture au Québec.

Les artistes ont formulé bon nombre de recommandations qui visent à corriger leurs problèmes avec le fisc québécois. Alors, la mise en oeuvre de mesures fiscales par le gouvernement va nous permettre d'évaluer si l'État, particulièrement le ministre du Revenu, donnera un sens au concept de travailleur autonome reconnu à l'artiste tel qu'il est inscrit au projet de loi 90.

Pourquoi avoir attendu plus d'une année et demie après les travaux de la commission parlementaire sur le statut de l'artiste pour mettre sur pied un comité sur la fiscalité de l'artiste qui est composé de représentants du ministère du Revenu et des artistes? Pourquoi avoir encore attendu et créé un autre comité? Pour faire une image, je

pourrais vous dire que lorsqu'on veut labourer, il n'est pas interdit d'atteler deux boeufs après la charrue. Cela aurait pu être fait, au lieu, encore là, de perdre du temps et d'arriver avec un projet de loi global.

Pourquoi, Mme la Présidente... Est-ce que vous pourriez, s'il vous plaît, demander aux députés du Parti libéral de vouloir respecter mon droit de parole en cette Chambre? Je ne pense pas être intervenu comme le fait M. le député de Bourget, malheureusement. Je le croyais plus sérieux. Merci.

La Vice-Présidente: Je pense que vous pourriez continuer.

M. Boulerice: Pourquoi n'a-t-on pas eu le courage de dire que le gouvernement québécois attend le contenu de la réforme fiscale du gouvernement fédéral avant d'agir dans ce dossier? Vous aviez une chance de prouver que vous étiez de bons négociateurs, ou bien vous aviez peut-être peur de montrer que le fédéralisme coopératif de M. Bourassa n'est peut-être pas aussi aisé et facile qu'il le laisse entendre pour ce qui est du volet de la sécurité sociale, un bon nombre de revendications des représentants des artistes, lors de la commission de 1986 qui a porté sur leur admissibilité à l'assurance chômage, au régime des rentes du Québec, au régime de santé et de sécurité du travail.

Je pense aux oubliés, aux parents pauvres ici au Québec. Je discutais avec eux jeudi soir à Montréal, je pense aux gens de la danse. Quand on sait qu'un accident de travail peut représenter pour un jeune danseur, une jeune danseuse, l'inactivité durant plusieurs mois, c'est un dossier drôlement urgent. Je suis entièrement d'accord avec le statut de l'artiste. Jamais je ne dirai le contraire, sauf qu'il doit y avoir plus que cela, et rapidement. C'est comme si on vous avait donné une maison, mais on vous dit: attendez pour le chauffage, on verra peut-être à l'éclairage; on attendra pour le reste, l'ameublement et l'entretien.

C'est un peu le genre d'attitude que le gouvernement a dans ce dossier qui me désappointe. J'aurais espéré un projet global. La ministre peut peut-être nous dire l'état des négociations qui sont entreprises par elle avec le gouvernement fédéral, qui concerne la participation des artistes à l'assurance chômage. Qu'est-ce qui en est du dossier du Régime de retraite des artistes à la Régie des rentes du Québec? Quel est le résultat des interventions de la ministre auprès de la Commission de la santé et de la sécurité du travail, cette fameuse CSST dont je vous donnais un exemple tantôt, dans le cas des gens de la danse qui, malheureusement, ne sont pas couverts par le projet de loi actuel?

Il y a le volet formation. L'enseignement des arts et le principe de formation

continue ont fait l'objet de commentaires de la part de divers intervenants lors de cette commission de 1986. Est-ce que la ministre peut faire le point sur ce volet important du statut de l'artiste au Québec?

Je vais vous énoncer un certain nombre de commentaires sur le projet de loi, Mme la Présidente, qui sont sans doute susceptibles de nous conduire, en commission parlementaire, à proposer des amendements. Rien n'est prévu dans le cas où une association d'artistes n'obtiendrait pas l'appui de la majorité des artistes, d'un secteur donné nécessaire à sa reconnaissance comme association habilitée à négocier les conditions de travail dans un secteur de négociation. Qu'est-ce qui va se passer à ce moment-là? C'est la question. J'espère que jeudi la ministre sera plus attentive.

À l'article 8, il subsiste une certaine ambiguïté, à savoir si la possibilité pour une association d'établir des conditions d'admissibilité s'applique pour être membre de cette association, ou si ces critères permettront de déterminer si un artiste peut oeuvrer ou non dans ce secteur des négociations. Autre point d'interrogation.

À l'article 14, pourquoi n'a-t-on pas choisi d'appliquer la formule Rand? Que se passe-t-il pour l'artiste oeuvrant dans un secteur de négociation, sans être membre d'une association d'artistes, parce que celui-ci bénéficiera de conditions de travail négociées pour ce secteur, par l'association d'artistes majoritaire? C'est moins clair là? Cela commence à être un peu moins clair.

À l'article 31, il n'y a aucun mécanisme qui préside aux modalités de déclenchement de l'exercice du droit de grève par une association. Aucun! Il faut rappeler que le Code du travail prévoit à cet effet un vote majoritaire des membres de cette association par le biais d'un scrutin secret. Pourquoi n'y a-t-il pas de détails en cette matière dans le projet de loi que nous présente la ministre des Affaires culturelles? Pourquoi ne retrouve-t-on, dans le projet de loi qui nous est soumis, aucun article qui précise le financement des activités de la Commission de reconnaissance des associations d'artistes, assumé par le ministère des Affaires culturelles?

(15 h 30)

Une autre question me vient à l'esprit. Est-ce que l'État est lié par cette loi? Si un ministère décidait de devenir producteur - cela est possible, Dieu sait que l'État engage des artistes, soit pour la publicité gouvernementale, une manifestation, etc. - est-ce que l'État, devenant producteur, est lui-même couvert? Est-ce que l'État est obligé à sa propre loi? Je pense que c'est un point également important à apporter.

Oui, c'est un pas. M. le député de Beauce, tantôt, citait M. Samson. J'aurai plaisir à le citer, moi aussi. Dans **Le Soleil**

du 28 novembre, à la page B-4, si jamais il voulait avoir la référence, il disait: "Lise Bacon: La reconnaissance du statut de l'artiste a fait oublier, comme par magie, le désengagement de l'État par rapport à la culture." Oui, Mme la Présidente, une loi sur le statut de l'artiste, sur le statut de tous les créateurs au Québec, de préférence, avec un volet sur la fiscalité rapidement, un volet sur la sécurité sociale rapidement, un volet sur la formation, mais également des sous pour la culture. Ce gouvernement, depuis son arrivée le 2 décembre 1985, n'a fait que couper dans le ministère des Affaires culturelles. On a beau lancer, de l'autre côté, que ce n'est pas vrai, les chiffres sont là pour prouver le massacre des bibliothèques, le sous-financement en régions, pas d'équipements culturels. C'est bien beau de donner un statut à un artiste du Saguenay—Lac-Saint-Jean, j'en suis heureux. Mais s'il n'a pas de salle où il pourra se produire, à quoi cela sert-il de lui avoir donné un statut?

Oui à un projet de loi comme le vôtre, à la condition qu'on y apporte les volets, mais que l'on ne cesse pas de réduire le budget de l'État accordé à la culture. Un pour cent pour la culture, pour moi, c'est un minimum, non pas un maximum. On va appuyer ce projet de loi, présenter les amendements qu'il faut, insister pour que cela englobe l'ensemble des créateurs du Québec, et on va continuer la bataille avec le milieu de la culture, comme on l'a fait depuis le tout début, pour qu'on arrête de saccager dans le budget de la culture, comme cela se fait depuis le 2 décembre 1985 avec des coupures qui nous font reculer très loin au Québec, alors qu'on assiste à un véritable désengagement de l'État.

Si M. Samson était crédible tantôt dans la bouche de M. le député de Beauce-Nord, je pense qu'il est tout aussi crédible quand il dit lui-même que "c'est un désengagement de l'État qu'on pourrait peut-être faire oublier", mais comptez sur nous, Mme la Présidente, pour le rappeler quotidiennement au gouvernement libéral d'en face. Je vous remercie.

La Vice-Présidente: M. le député de Sherbrooke.

M. André J. Hamel

M. Hamel: Mme la Présidente, les premiers mots qui me viennent spontanément à l'esprit concernant ce projet de loi sur le statut de l'artiste, ce sont des paroles historiques: "Rendons à César ce qui appartient à César". En effet, ici, nous avons en particulier une personne à qui doit revenir le mérite pour la tâche colossale accomplie afin de mener à terme ce projet de loi tant attendu par nos artistes québécois. Je veux donc rendre hommage et remercier Mme la

ministre des Affaires culturelles et députée de Chomedey, Mme Lise Bacon, qui, avec courage, contre vents et marées, a mené à bon port cette pièce législative majeure, qualifiée de geste historique par le président de l'Union des artistes lui-même, M. Serge Turgeon.

J'ai eu le privilège de vivre de près les différentes étapes de ce projet de loi et je puis témoigner que, sans la détermination et la volonté politique de Mme la ministre des Affaires culturelles, nous ne serions pas encore arrivés à cette étape importante. Le gouvernement libéral se caractérise actuellement par sa sobriété et son efficacité. Nous parlons peu mais nous agissons. L'engagement pris lors de la commission parlementaire sur le statut de l'artiste était pour nous un engagement d'honneur et de grand respect pour nos artistes. Notre gouvernement considère en effet comme très important que nos artistes soient enfin officiellement reconnus par un texte juridique et qu'ils touchent cette juste part à laquelle ils ont légitimement droit.

J'ai été impressionné et heureux à la fois de constater à quel point nos artistes avaient à coeur la réussite de cette démarche vitale. Cette cause de la reconnaissance d'un statut juridique, ils l'ont vécue avec courage et détermination, mais aussi avec cette intensité du coeur dont ils savent si bien exprimer les nuances subtiles.

En somme, ce projet de loi vise à reconnaître le statut professionnel des créateurs et interprètes de la scène, du disque et du cinéma, notamment aux fins de la négociation de leurs conditions d'engagement. Ce projet de loi 90 reconnaît donc un statut de travailleur autonome à tous les artistes visés qui agissent à leur propre compte et il en précise les modalités d'interprétation.

Par ce projet de loi, les associations professionnelles d'artistes auront aussi cette reconnaissance aux fins de la négociation d'ententes collectives avec les producteurs. De plus, ce projet de loi apporte les précisions nécessaires concernant la procédure, les conditions, les modalités et les effets de cette reconnaissance des associations professionnelles d'artistes.

Ce projet de loi propose aussi un régime de négociation collective et définit l'obligation, la procédure et les modalités de négociation d'ententes collectives, y incluant les règles de médiation, d'arbitrage et de respect des ententes.

En résumé, ce projet de loi apporte à nos artistes la reconnaissance officielle dans un texte de loi de leur statut professionnel de travailleurs autonomes, la reconnaissance de leurs associations professionnelles, l'obligation faite aux producteurs de reconnaître ces associations comme agents négociateurs, des garanties que les conditions

minimales d'engagement négociées seront respectées, les recours à des mécanismes de médiation au cours d'une négociation et d'un arbitrage pour régler un différend.

Il est bon de rappeler aussi que cet important projet de loi, tout en répondant en grande partie aux attentes pressantes de l'Union des artistes, concernera tout autant les membres de la Guilde des musiciens, de la SARDEC et, éventuellement bien sûr, d'autres associations qui souhaiteraient être reconnues et négocier leurs conditions minimales d'engagement.

Concernant l'aspect complexe de la fiscalité, les pourparlers se poursuivent afin que les ajustements appropriés soient complétés le plus tôt possible.

D'autre part, il m'apparaît important de souligner ici deux mesures budgétaires majeures concernant directement nos artistes. Toujours afin de témoigner de sa volonté politique, la ministre des Affaires culturelles a accordé un budget de 1 400 000 \$, spécifiquement au niveau du statut de l'artiste, principalement pour renforcer les associations professionnelles d'artistes, augmenter les programmes d'aide visant les créateurs et la mise en place d'une mesure visant la sensibilisation des jeunes aux arts.

(15 h 40)

Une deuxième mesure concrète et novatrice a consisté à créer un fonds d'appui assuré d'une enveloppe de 4 000 000 \$. Cette nouvelle enveloppe destinée à intéresser le secteur privé à participer au financement de la culture a connu une réponse exceptionnelle et les demandes reçues à ce jour totalisent plus de 10 000 000 \$. C'est donc un témoignage concret des besoins immenses des organismes artistiques, mais aussi de leur dynamisme et du très grand intérêt de leurs partenaires du secteur privé.

J'ai personnellement participé activement à ce nouveau programme dans mon comté, celui de Sherbrooke, où nos partenaires du secteur privé ont rapidement donné près de 100 000 \$ dans divers projets culturels touchant la musique, le théâtre, le patrimoine et la muséologie.

Le secteur privé, Mme la Présidente, rassuré par l'excellence de la gestion du gouvernement libéral, participe activement et avec générosité au secteur culturel afin d'aider nos organismes culturels et surtout nos artistes qui donnent toujours le meilleur d'eux-mêmes.

En conclusion, Mme la Présidente, je reviens à ce projet de loi sur le statut de l'artiste pour rappeler que cette pièce législative majeure est une première au Québec et au Canada. Une première qui marque un tournant décisif dans les rapports entre l'État et les artistes créateurs.

Je poursuis en citant Mme la ministre des Affaires culturelles: "Un tournant décisif

dans l'engagement de l'État face aux créateurs, face à celles et à ceux qui reflètent et créent l'imaginaire d'une société et participent au premier chef à son identité culturelle." Ce projet de loi visant à reconnaître la place, le rôle de l'artiste et du créateur dans la société, ne prétend pas répondre à toutes les attentes, mais il constitue ce premier pas essentiel à faire pour assurer aux artistes et aux interprètes particulièrement, une reconnaissance voulue et par eux et par l'ensemble de la population.

Merci, Mme la ministre des Affaires culturelles d'avoir permis la réalisation de ce projet de loi historique, vital à tous nos excellents artistes qui sont le reflet de l'un de nos plus importants volets culturels.

Bien entendu, Mme la Présidente, ce sera avec une satisfaction certaine que je voterai pour ce projet de loi. Merci.

La Vice-Présidente: Merci, M. le député de Sherbrooke.

M. le député de Terrebonne.

M. Yves Blais

M. Blais: Merci, Mme la Présidente. C'est bien sûr un pas historique que l'on fait aujourd'hui par ce projet de loi 90 qui s'intitule Loi sur le statut professionnel et les conditions d'engagement des artistes de la scène, du disque et du cinéma.

Tous les gens qui ont pris la parole en cette Chambre reconnaissent la valeur intrinsèque de ce projet de loi pour les artistes concernés. Ce projet de loi a principalement pour objet de reconnaître un statut professionnel aux artistes créateurs et interprètes de la scène, du disque et du cinéma qui pratiquent leur art à leur propre compte et d'établir un régime de négociation d'ententes collectives.

Pour la partie des artistes qui sont touchés par ce projet de loi, j'ai le coeur à la joie et j'ai le coeur au respect devant la ministre qui nous le présente mais, Mme la Présidente, j'aimerais être inventeur de proverbes, d'actions ou de paraboles frappantes parce que je dirais: Depuis une dizaine de jours nous venons d'arriver avec trois projets de loi qui répondent à trois hurlements qui nous venaient de la population. Lorsque dans les rangs de certaines catégories on entend des hurlements, un projet de loi nous arrive en Chambre. Ce projet de loi est extraordinaire pour ceux qui sont touchés. Cependant, ça ne touche qu'une partie des artistes. Ce n'est pas encore là un projet global.

Il faudrait que les artistes soient touchés dans leur ensemble dans ce projet de loi. Où sont les sculpteurs? Où sont-ils? Où sont les peintres, les céramistes, les artisans des bijoux, de poteries? Où sont-ils? Ne

sont-ils pas des artistes à l'égal d'un chanteur? Où sont-ils? Où sont-ils? Ils ne veulent pas de statut particulier? Ils ne veulent pas être reconnus comme tels? C'est impossible. C'est sûr que ces gens se sentent oubliés par ce projet de loi.

Donc, ce projet de loi est pour reconnaître, et j'en suis très heureux, les artistes de la scène en général et de tous les produits dérivés. Donc, c'est un projet de loi qui regarde une partie. On en a eu un il n'y a pas longtemps, les cadres dans les hôpitaux, on les ciblait au lieu de prendre un projet global pour toucher l'ensemble des cadres gouvernementaux. Il n'y a pas longtemps, on a eu, on a été en commission parlementaire pour en discuter, un projet sur les condos et les logements plutôt que d'avoir une politique globale qui regarde la famille.

Quand un groupe maugrée, crie, hurle, grogne, on arrive avec un cataplasme pour dire: Notre devoir est bien fait. Dans le monde culturel, Mme la Présidente, j'y ai oeuvré pendant seize ans, et quand j'étais dans ce monde, je hurlais aussi contre le gouvernement, et souvent il était péquiste à l'époque.

Les artistes, cela hurle. On avait raison de hurler à l'époque et on a encore raison de hurler aujourd'hui même si ce sont les libéraux qui sont au pouvoir. Les péquistes au moins avaient eu la décence de ne pas faire de promesses qu'ils n'étaient pas capables de remplir. On a dit qu'en dedans de deux ans, on serait à 1 % dans le budget et on ne le fait pas. Qu'est-ce qui manque dans ce projet de loi? Il manque une vue d'ensemble de reconnaissance du monde culturel au Québec. Pourquoi reconnaitrions-nous un artiste aujourd'hui comme un travailleur autonome quand rien dans notre politique n'engendre une relève dans le domaine? Une politique de relève, ce n'est pas facile. J'ai travaillé pendant seize ans à créer de la relève, à prendre de jeunes artistes et en fabriquer des stars et des vedettes. Je sais de quoi je parle. Des Charlebois, Forestier, Séguin, Dubois, etc., cela a été formé chez nous, par moi et mon équipe. Je sais de quoi je parle. Qu'est-ce qu'on faisait à l'époque? On n'avait pas de soutien gouvernemental pour fabriquer des vedettes et des stars au Québec. Des gens qui avaient un talent fou, inouï, incontestable. Eh bien! C'étaient des gens qui travaillaient avec leur coeur comme moi et mon équipe de façon bénévole.

Mme la Présidente, vous ne croyez pas cela, vous. Je suis certain que vous ne croyez pas les choses. Je vais vous le dire. Cela s'appelait Le Patriote, cela s'appelle encore Le Patriote. J'en avais sept à un moment donné. Avec des moyens de broche à foin, on a fabriqué des artistes extraordinaires. On avait des loges grandes

comme un bureau et avant on prenait la peine, je prenais moi-même la peine de repasser les culottes des gens. Est-ce assez fort? On n'est plus à cette époque. Il n'y a rien aujourd'hui dans la politique. C'est pour cela qu'il n'y a plus de relève dans la chanson. Il n'y en a plus beaucoup. Il y a beaucoup de relève dans la scène sur le rire parce que, quand ce sont des situations désespérantes comme les gouvernements qu'on a, autant à Ottawa qu'ici, bien qu'est-ce que les gens font? Ils disent: Au moins, plutôt que de pleurer, on va se mettre à rire. Il y a beaucoup de relève dans le rire. J'en suis très heureux. Il y en a des extraordinaires. Mais dans la chanson, il n'y a pas de politique de chanson. On ne la voit pas venir par ce projet de loi. Il n'y a pas de reconnaissance des milieux culturels en régions. On ne voit pas cela.

(15 h 50)

La levée du moratoire sur les immobilisations, j'espère qu'elle va venir. Cela aiderait le monde culturel. La remise à sa juste valeur des répartitions aux bibliothèques, ça aussi forme une relève culturelle. Permettre aux producteurs, lorsqu'ils engagent des jeunes dans les spectacles, de jouir d'une exemption fiscale pour les prix que ça coûte... Quand on présente Gilles Vigneault, Pauline Julien ou Claude Dubois dans un spectacle, on n'a pas besoin de première partie. Si on présente Rose Latrimouille, personne ne la connaît. Mais si elle est pleine de talent, Rose Latrimouille, on la met là, ça coûte un prix quand même.

Il n'y a rien là-dedans pour encourager les producteurs et ceux qui font des grands spectacles, à engager des jeunes, de la relève, pour qu'un jour ils deviennent des vedettes et des attraites. C'est ça, faire oeuvre créatrice. Je me souviens, moi, en 1964-1965, qu'il n'y avait pas beaucoup de grosses vedettes québécoises. On s'est battu pour avoir une reconnaissance. On a fondé des boîtes à chanson dans tout le Québec. La chanson a vu une belle éclosion. On a vu naître une kyrielle de grandes vedettes. Mais en 1968-1969, quand je présentais Vigneault chez moi ou Bécaud ou Aznavour, ou Barbara, et que je mettais en première partie Louise Forestier, Marie-Claire et Richard Séguin, à l'époque, ça n'attirait pas un chat. Est-ce que cela a été productif pour l'ensemble de la population québécoise? Certainement, parce que, aujourd'hui, ce sont des trains eux-mêmes qui traînent d'autres qui viendront les remplacer et les aider plus tard. On ne voit rien dans cette politique, on ne voit rien là-dedans. Vu que j'ai passé une partie de ma vie, j'ai passé seize ans de ma vie à aider la relève, quand je vois cette négligence gouvernementale devant cette relève qui soupire et qui aspire et qui désire, à vous regarder, j'ai l'impression que vous

voulez qu'ils expirent.

Il n'y a que des promesses d'amener le budget à 1 %, mais c'est toujours au même rythme qu'on fait les dépenses. On a peine à indexer le total des dépenses culturelles. Mme la ministre, je vous ai dit au début et je le répète, les artistes qui sont concernés par ce projet de loi doivent être très heureux, comme nous le sommes, comme vous devez l'être, pour ceux qui sont concernés, mais les grands oubliés, qui sont aussi des artistes, des vrais, des réels, des palpables, eux se sentent brimés par ce projet de loi. Quand on fait un projet de loi, on se doit de toucher l'ensemble du monde artistique et l'ensemble est composé aussi d'une relève. Cette relève, je suis persuadé qu'elle est aussi forte qu'elle l'était il y a cinq, six, sept, huit et quinze ans, mais les moyens manquent peut-être pour qu'elle se manifeste au public.

C'est un reproche et j'ai le droit et c'est même mon devoir, en tant que membre de cette Opposition, d'en aviser les législateurs en chef qui sont les gens à la gouverner dans cette Assemblée nationale. Mais, madame, j'ai toujours été respectueux des gestes nobles posés. C'est pour cela que je vous dis que les artistes qui sont concernés par ce projet de loi vous méritent de grands remerciements et doivent être reconnaissants parce que c'est unique. Il n'y a pas beaucoup de législateurs qui se sont permis cela. C'est tout à votre honneur et je me dois de vous le dire. Sur ce, Mme la Présidente, je vous remercie.

La Vice-Présidente: Merci, M. le député de Terrebonne. M. le député d'Arthabaska.

M. Laurier Gardner

M. Gardner: Merci, Mme la Présidente. À l'occasion d'un échange bilingue Québec-Ontario, j'ai été agréablement surpris d'une idée émise par l'enseignant franco-ontarien qui m'était jumelé. Il m'avait dit pendant une fête à Windsor, rassemblant autant d'amis de Windsor que de Détroit: "Heureusement, le Canada a le Québec. Si nous n'avions pas le Québec, notre culture serait américaine". Cette courte phrase montre clairement les difficultés auxquelles ont à faire face les artistes canadiens-anglais face à l'avalanche venue des États-Unis. Bien plus, cette affirmation démontre l'importance de nos artistes québécois quant à la sauvegarde de la culture canadienne.

Je veux vous faire part des réflexions auxquelles m'a amené le projet de loi 90 quant à la nécessité des artistes québécois face à la sauvegarde non seulement de la culture canadienne, mais aussi de la culture québécoise. Avec toute la sincérité dont je suis capable, qu'il me soit permis d'apporter ma contribution, comme député d'Arthabaska,

à ce projet de loi qui doit aider tous les artistes québécois de la scène, du disque et du cinéma où qu'ils soient au Québec.

Mme la Présidente, le projet de loi 90 marque un tournant décisif, irréversible dans les rapports entre l'État et les artistes créateurs. Comme le disait si bien Mme la ministre des Affaires culturelles, je cite: "Un tournant décisif face à celles et ceux qui reflètent et créent l'imaginaire d'une société et participent, au premier chef, à son identité culturelle."

Le Québec possède une identité culturelle qui a été façonnée par les artistes d'ici. Rappelez-vous les bottes à chansons où l'on recevait, bien humblement, les artistes venus de Montréal qui faisaient la promotion de leurs chansons québécoises et, par le fait même, posaient les jalons d'une culture typiquement québécoise. Alors qu'on était emballé par les vedettes de la mère patrie, on percevait chez certains artistes québécois un vent de professionnalisme, un grand désir d'aller plus loin que le folklore de l'enfant martyr. C'est grâce à ces artistes que nous avons, aujourd'hui, un orchestre symphonique de réputation internationale, des films et vidéos qui gagnent les premiers prix dans les festivals de grande renommée, des troupes de ballet jazz qui font l'envie de bien des producteurs étrangers, des disques d'or, des artistes que nous avons toujours hâte de voir évoluer sur nos scènes comme à la télévision.

Oui, nous aimons nos artistes et tout ce qu'ils nous offrent. La population, chaque fois qu'il lui est donné de le faire, prouve son affection à ceux et celles qui la font rire ou pleurer. Il n'est qu'à penser aux nombreuses marques d'affection à l'occasion des téléthons ou des concours de popularité. Comme il doit être doux pour les artistes de se sentir aimés, comme il serait donc plus intéressant pour eux que cela se répercute dans une vie sans embarras financiers actuels ou futurs. Vous vous souvenez, à l'occasion des séances de la commission permanente de la culture sur le statut de l'artiste, j'avais affirmé que l'artiste ne pouvait vivre décemment avec 10 000 \$ de revenus annuels. J'avais ajouté que ce n'est pas avec un tel montant qu'on peut préparer une bonne retraite, d'où la nécessité pour l'artiste d'être reconnu comme apportant une contribution exceptionnelle à la société québécoise.

Cette société - Mme la Présidente, vous me permettrez une petite digression - cette société, dis-je, a profité de ses artistes; elle les a aimés, oui, mais les a laissés mourir dans la pauvreté. Je suis toujours surpris que, malgré tout, d'autres artistes prennent la relève, reprennent le flambeau.

Ce projet de loi 90 reconnaît le statut professionnel de l'artiste. À mon avis, c'est son plus grand mérite. Désormais, les artistes

seront reconnus comme travailleurs autonomes face aux producteurs. Désormais, ils pourront faire partie intégrante d'une association reconnue. Désormais, ils pourront négocier eux-mêmes avec un producteur en respectant le minimum de l'entente collective.

Voilà, en bref, ce que le projet de loi 90 affirme officiellement. Nous aimons tellement nos artistes que nous ne voulions rien de moins que ces trois prémisses. Oh, cela ne règle pas tous les problèmes de l'art! Vous vous souvenez, j'avais posé, à la commission permanente de la culture, le problème des artistes qui évoluaient en régions. J'avais alors demandé la part touchée par l'artiste dans ce que l'organisme donnait au producteur pour qu'il vienne évoluer en régions. Je suis persuadé que l'artiste, maintenant qu'il est reconnu comme travailleur à son propre compte, par le projet de loi 90, pourra être rémunéré à sa juste valeur. Vous m'en voyez ravi.

(16 heures)

Il reste, toutefois, que les artistes vivant dans les régions éprouvent souvent des difficultés à se faire accepter comme professionnels. Vous comprenez que, comme député d'Arthabaska à l'Assemblée nationale, j'en sois préoccupé. Il reste aussi que ce projet de loi ne vise que les artistes de la scène, du disque et du cinéma. On ne parle pas des artistes peintres, de toutes ces personnes oeuvrant dans les métiers d'art. Vous comprenez que j'en sois également préoccupé. Il reste que ce projet de loi ne donne pas de protection fiscale. Vous comprenez que je l'espère pour bientôt.

Non, Mme la Présidente, cela ne règle pas tous les problèmes de l'art, mais c'est le début d'un temps nouveau. Pour les artistes québécois, la terre est probablement à l'année zéro. Je suis fier que notre gouvernement ait fait les premiers pas. La commission parlementaire sur le statut de l'artiste était une première. Jamais les artistes du Québec, de quelque discipline que ce soit, n'avaient pu officiellement dire aux élus ce qu'ils vivaient quotidiennement. Ils l'ont dit avec sincérité, avec coeur. Ils ont espéré, avec autant de sincérité et de coeur, un projet de loi qui leur donnerait cette dignité d'homme et de femme qui est la leur. Aujourd'hui, le projet de loi 90, présenté par Mme la ministre des Affaires culturelles, est là pour être adopté. Autre première qui marquera l'histoire de notre culture, l'histoire de notre Québec.

Mme la Présidente, toute société qui ne reconnaît pas ceux et celles qui la façonnent, toute société qui ne reconnaît pas les professionnels de l'art, est vouée à une fin tragique. Ce n'est certes pas cette fin que nous voulions. Ce n'est certes pas cette fin que le gouvernement actuel a désirée en présentant ce projet de loi 90. La culture

québécoise est là pour rester et ce nouveau départ donné aux artistes apportera à notre culture le dynamisme nécessaire pour qu'elle continue à s'améliorer, à tendre à la perfection. J'ajouterai, Mme la Présidente, qu'à l'instar des questions linguistiques, le statut de l'artiste devrait dépasser la partisanerie politique. À l'instar des questions linguistiques, le statut de l'artiste devrait être accepté unanimement par cette Chambre.

Nous fêterons très prochainement les cinquante ans de l'Union des artistes. Le temps n'est-il pas venu de reconnaître les artistes québécois? Le temps n'est-il pas venu, pour l'Assemblée nationale, de reconnaître unanimement leur travail? Si les Ontariens se réjouissent que le Québec soit présent afin d'éviter l'américanisation de leur culture, à plus forte raison devons-nous sans cesse nous occuper de nos artistes afin de sauver notre culture. Merci, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente: Merci, M. le député d'Arthabaska. M. le député d'Abitibi-Ouest et leader de l'Opposition.

M. François Gendron

M. Gendron: Mme la Présidente, je pense qu'on a en effet l'occasion aujourd'hui, comme parlementaires, de s'exprimer sur un projet de loi important, un projet de loi majeur qui, dans la courte histoire de l'Assemblée nationale du Québec, s'inscrira sûrement comme une démarche positive pour un groupe qui a toujours représenté et véhiculé beaucoup d'aspects intéressants pour la société québécoise, les artistes québécois.

Le projet de loi 90 sur le statut professionnel et les conditions d'engagement des artistes de la scène, du disque et du cinéma est un projet qui vise essentiellement à reconnaître à l'artiste un statut de travailleur autonome. Je pense qu'on n'a pas besoin d'expliquer longtemps combien ces gens étaient soucieux, conscients qu'il serait plus facile pour eux d'évoluer dans la société québécoise avec un statut de travailleur autonome, statut longuement revendiqué, sous diverses formes, traduit dans un projet de loi qui reconnaît également à l'artiste un droit d'association et établit un régime de négociation d'ententes collectives permettant à une association d'artistes de négocier en leur nom des conditions minimales de travail dans un secteur d'activité spécifique.

Sur chacun des aspects, je pense que la ministre des Affaires culturelles a eu l'occasion d'expliquer, puisque nous sommes à l'étape de l'adoption du principe du projet de loi, les différents éléments que contiendra le projet de loi pour donner suite à une demande qui a été longuement communiquée, exprimée par les différents intéressés.

Je pense qu'il a été mentionné par plusieurs que c'est un projet de loi qui, à prime abord, a semblé plaire au monde artistique et qui ne devrait pas présenter de difficulté quant au voeu de certains parlementaires pour que ce soit un projet de loi adopté par l'ensemble des parlementaires, ce qu'on appelle communément l'unanimité. Cependant, on ne peut pas parler d'un projet de loi comme celui-là sans prendre quelques minutes pour souligner certains aspects qui devront être, à tout le moins clarifiés, à tout le moins précisés davantage. Et, dans certains cas, il y aura même lieu d'envisager certains amendements qui permettront d'offrir une meilleure sécurité au monde artistique.

Cela doit être vrai puisque j'avais l'occasion, pas plus tard que lundi, de rencontrer la directrice générale du Conseil de la culture de l'Abitibi-Témiscamingue et des intervenants culturels qui avaient la conviction qu'ils devaient attirer notre attention sur certains aspects sur lesquels il y a lieu d'attirer l'attention de la ministre des Affaires culturelles. Il y a beaucoup de points qui demeurent, comme je l'ai mentionné tantôt, pour le moins imprécis, et c'est un peu étonnant qu'on n'ait pas entendu, entre autres, le ministre du Revenu s'exprimer un peu plus longuement sur le fameux projet de loi 90 pour préciser certains aspects.

Je voudrais juste en illustrer quelques-uns, tout le volet de la sécurité sociale, par exemple. Bon nombre de revendications des représentants des artistes, lors de la commission sur le statut de l'artiste, ont porté sur leur admissibilité à l'assurance-chômage, au Régime de rentes du Québec, et au régime de santé et de sécurité au travail. Ce sont des questions plus importantes que l'aspect théorique du statut, et là faire une espèce d'ode à la ministre ou au gouvernement en leur disant: Enfin, on a le statut. Sauf que, dans le vécu concret pour ces gens, on ne sait pas exactement comment cela peut se traduire et jusqu'à quel point on aurait comblé les attentes de ces gens. Je vais revenir sur des aspects très particuliers.

Quel est l'état des négociations entreprises par la ministre avec le gouvernement fédéral concernant la participation des artistes à l'assurance-chômage? Qu'en est-il du dossier du régime de retraite des artistes à la Régie des rentes du Québec? Quel est le résultat des interventions de la ministre auprès de la Commission de la santé et de la sécurité du travail? Ce sont de petits exemples très courts, très succincts, pour dire que, lorsqu'on doit adopter le principe d'un projet de loi, il est également important de s'interroger sur des aspects qui débordent uniquement un des éléments majeurs, importants - je le reconnais - du projet de loi qui était une reconnaissance juridique

d'un statut. Cela a une signification, dans la vie d'aujourd'hui, pour que des gens puissent fonctionner avec un statut.

Il y a également tout le volet de la formation qui n'est pas tellement clair. Il y a tout le volet des régions du Québec, de la couverture régionale et de la couverture de ce que j'appellerais les gens qui n'ont pas cette caractéristique d'évoluer sur de grandes scènes. Le projet de loi que nous étudions, le projet de loi 90, ne concerne que les artistes de la scène, du disque et du cinéma. Tout le volet des arts visuels est absent.
(16 h 10)

Même si le projet de loi concerne les artistes de la scène, du disque et du cinéma, encore faut-il que ces artistes aient l'occasion de se produire davantage, d'aller se produire dans les régions du Québec. Ce n'est sûrement pas avec les coupures auxquelles on assiste dans le domaine culturel, un affaiblissement général de l'ensemble des programmes subventionnés, qu'on peut avoir cette sécurité que les artistes auront plus de possibilités de s'exprimer parce qu'il y aura de plus en plus de spectacles, de plus en plus d'animation culturelle dans les milieux, de plus en plus de vécu culturel. Ce n'est pas ce que les intervenants de la région me disaient.

Donc, il faudra des moyens financiers accrus pour les organismes qui embauchent les artistes afin que la loi donne les résultats attendus. Des crédits neufs devront être débloqués pour passer de la théorie à la pratique. Des mesures fiscales particulières sont encore à définir pour permettre aux artistes de toutes les disciplines artistiques d'améliorer leurs conditions de travail et leur niveau socio-économique. Les bourses de soutien à la création sont encore imposables et cela limite grandement leur efficacité comme aide ponctuelle à l'artiste.

Je pourrais donner des exemples d'artistes qui sont venus me rencontrer. Si j'appliquais cela, en Abitibi-Témiscamingue, à différents programmes culturels, en regardant, par exemple, l'élément soutien aux artistes professionnels, je lis ici: Subvention de 12 000 \$ à Jacques Baril, Saint-Laurent-de-Gallichan, pour l'utilisation de telle chose. La bourse relève d'un programme qu'on appelle le soutien à la création et elle est imposée de la moitié. Je suis donc obligé, dans un projet de loi comme celui-là, d'atténuer l'espèce d'ode, l'espèce d'hommage un peu artificiel qui dit: Enfin, voilà! c'est extraordinaire! Le ciel est bleu, tout est beau, tout est bon. Ce n'est pas tout à fait cela pour les artistes actuellement, parce qu'il y a encore trop d'éléments non définis dans le projet de loi de la ministre des Affaires culturelles qui ne permettent pas d'être aussi élogieux qu'on souhaiterait l'être.

Toujours dans la même veine, il est également impérieux, dès le prochain budget,

d'aller chercher des crédits neufs, récurrents, pas des crédits sporadiques, temporaires, cela va dépendre de... La ministre, une année, peut penser que, oui, elle donne un petit coup de pouce dans tel secteur, mais elle n'a pas l'intention de systématiser ou de rendre récurrents, permanents des programmes culturels qui sécuriseraient le monde artistique. On ne peut pas demeurer silencieux sur cette fameuse promesse de nos amis libéraux qui avaient un "mosus" de beau discours durant la campagne électorale, disant: À tout le moins, il faut viser, à l'intérieur de notre mandat, un objectif de 1 % du budget global de l'État. Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais dans les papiers du ministère et dans les papiers de tous ceux qui ont regardé cela on est loin du 1 % prévu, c'est à peu près 0,66 %.

En conséquence, il serait important, dès maintenant, que la ministre des Affaires culturelles soit consciente de faire dans sa revue de programmes, comme c'est le temps à ce moment-ci, les représentations requises pour s'assurer du soutien aux activités culturelles, du soutien aux différents programmes culturels dans les interventions dans les régions, que ce soit dans les arts visuels, les arts graphiques, les activités de danse, de musique, de bibliothèque. Il s'agit de s'assurer que ces activités soient véritablement soutenues pour permettre que l'ensemble des artistes voie l'avenir culturel global avec plus de confiance, plus de sécurité et, en conséquence, qu'on soit plus en mesure de légitimer des mesures fiscales appropriées qui tiendraient compte des différentes lacunes qui demeurent dans le projet de loi.

Je donne un autre exemple: Quand la ministre récemment - il me semble qu'on ne peut pas ne pas le souligner - s'adressait aux intervenants pour leur communiquer la nouvelle approche concernant son fameux fonds d'appui au financement avec une date limite qui, finalement, n'en était pas une, avec des mots équivoques, une somme pouvant équivaloir à celle obtenue du secteur privé. Dans d'autres documents, c'était: Oui, on va "paier" dollar pour dollar; ne soyez pas inquiets; faites les efforts d'aller solliciter le secteur privé pour aller quérir des sommes d'argent; moi, je m'engage à les "paier" dollar pour dollar avec la part du secteur privé.

Pourtant, dans les faits, ce n'est pas du tout ce qui est arrivé. Récemment, la Conférence des conseils régionaux de la culture écrivait à Mme la ministre pour lui dire: Entre les belles paroles et même des écrits, il y a passablement d'écart et nous sommes inquiets si c'est la voie pour les prochaines années dans le domaine culturel, dans le domaine des arts. Dans le projet de loi 90, quand on l'examine, c'est de certaines considérations comme celles-là dont on doit

s'inquiéter, parce que la loi sur le statut professionnel et les conditions d'engagement des artistes de la scène, du disque et du cinéma reconnaît le statut de professionnel au travailleur autonome, à l'artiste et aux associations d'artistes.

La loi répond principalement aux attentes de l'Union des artistes; j'en suis. J'ai eu l'occasion comme d'autres de prendre connaissance des déclarations de M. Turgeon, le président de l'UDA, que je respecte beaucoup. M. Turgeon s'est battu pour un dossier auquel il croyait, et avec raison. Il est important de conférer un statut définitif à ces gens-là, mais en dehors de l'Union des artistes, il y a d'autres artistes, que je sache, il y a d'autres intervenants culturels qui ont également des préoccupations et il est important d'avoir des préoccupations pour ces gens-là.

La définition de l'artiste en tant que personne physique comporte certaines ambiguïtés et inclut le créateur et l'interprète dans les domaines visés par la loi. On peut se demander - je pense que c'est opportun de le faire lors de l'adoption du principe d'un projet de loi - qui est le créateur dans le domaine du théâtre ou de la musique. Est-ce le dramaturge ou le compositeur? Les artistes interprètes et créateurs ainsi que les domaines visés concernent donc plusieurs associations qui devront répondre aux besoins de leurs membres. On doit s'attendre à l'éclatement de conflits entre les différentes associations; par exemple, l'Association des danseurs professionnels versus l'Union des artistes. Ce n'est pas toujours l'union parfaite. Ce n'est pas toujours l'harmonie par excellence.

Il va de soi qu'une multitude d'associations auront à mieux se définir. Les membres devront choisir l'association qui répond adéquatement à leurs besoins. L'établissement des conditions d'admissibilité fondées sur des exigences de qualification professionnelle propres aux artistes sera-t-il conforme à la pratique étendue de l'art? Je n'ai pas vu de précision là-dessus dans le projet de loi 90. Pourtant, c'est une question importante. Quelle sera la démarche de l'artiste pour se faire reconnaître comme professionnel? Les règlements de régie interne des associations seront-ils vraiment conformes à la loi quant au mécanisme d'adhésion? Est-ce que l'association sera vraiment représentative lorsque la loi entrera en vigueur?

Ces questions ont été soulevées par des gens intéressés par ce que nous discutons. D'ailleurs, le mémoire de la conférence présenté lors de la commission parlementaire recommande que toutes les mesures devraient être prises pour que le développement et le rayonnement de la vie artistique ne comportent pas qu'une version montréalaise, mais s'attachent plutôt à une identité

québécoise s'alimentant de toutes les disciplines et de toutes les régions. Pensez-vous, Mme la Présidente, objectivement et honnêtement, que le projet de loi 90 sur lequel nous faisons une discussion aujourd'hui en Chambre comporte l'ensemble de la sécurité ou toute la sécurité requise en regard des aspects que je viens de souligner? (16 h 20)

La représentation des artistes en régions - il faut y vivre dans les régions du Québec - est très différente de celle des artistes de Montréal. Quelle est l'incidence, heureuse ou non, pour les artistes dans les régions dans le projet de loi 90? C'est sûr que le projet de loi 90 constitue un pas important, majeur - on l'a dit, on va le répéter - et l'Opposition va être d'accord avec le projet de loi 90 parce que, enfin, c'est une bonne initiative. C'est un projet de loi qui donne suite à des revendications constamment répétées, mais notre devoir et notre responsabilité, c'est d'être critiques par rapport au projet de loi 90 parce qu'il reste encore énormément d'éléments non définis, imprécis, qui ne permettent pas, je pense, d'avoir un lot d'éloges sans vivre un bout de temps avec les règlements, les modalités concrètes d'application du projet de loi 90.

Le gouvernement prévoit-il accorder un statut fiscal particulier aux artistes? Vous êtes certaine, madame, que c'est une question majeure et importante et j'ai voulu l'illustrer très sommairement. Si on n'a pas cette préoccupation d'avoir un statut fiscal - et là je ne veux pas parler de régime fiscal particulier mais avoir cette préoccupation de fouiller et de creuser tout le volet de la fiscalité pour les artistes - on risque de ne pas être véritablement plus avancés qu'auparavant.

D'ailleurs, plusieurs faits démontrent que le ministère du Revenu devrait reconnaître aux artistes leur juste part dans le domaine de la culture. Cela a été largement démontré. Tout le monde reconnaît... Il y a eu une multitude d'études. J'en ai une ici sous la main, étude de certaines dimensions économiques des activités à caractère culturel. J'ai l'étude concernant le cas de l'Orchestre symphonique de Montréal, du Musée des beaux-arts, mais on pourrait faire exactement aussi le même type d'études pour des activités culturelles d'envergure dans certaines régions du Québec.

Par exemple, j'aimerais disposer aujourd'hui de l'impact du Festival international du cinéma à Rouyn-Noranda sur la région de l'Abitibi-Témiscamingue. On l'aura probablement à un moment donné en termes d'impact, mais je suis convaincu que l'industrie culturelle a toujours contribué énormément, en termes d'apport de fonds publics dans le Fonds consolidé du Québec et, en conséquence, le ministère du Revenu

et le gouvernement du Québec devraient être très soucieux d'essayer de retourner le plus possible aux artistes qui contribuent beaucoup au développement économique du Québec. Je suis convaincu que c'est dans ce sens-là que la ministre des Affaires culturelles bâtira son argumentation pour enfin, dès l'an prochain, je l'espère, avoir à octroyer au moins 1 % du budget du Québec aux activités culturelles.

Comme il ne me reste pas beaucoup de temps, je veux conclure sur le projet de loi 90 en disant que nous sommes heureux que le gouvernement du Québec ait pu donner suite à une demande longuement exprimée du milieu artistique sur la nécessité d'avoir un projet de loi qui consacre d'une façon beaucoup plus précise et plus légale, si vous me permettez l'expression, le statut de l'artiste.

Quant à nous, il sera intéressant de voir l'influence de la loi et des modalités d'application sur les programmes et les organismes subventionnés ainsi que sur les budgets accordés. C'est dans ce sens-là qu'on pourra véritablement évaluer et mesurer la volonté réelle de ce gouvernement d'avoir un souci constant pour l'industrie culturelle, l'industrie du spectacle, l'industrie des affaires culturelles dans l'ensemble du Québec et également cette préoccupation d'avoir des retombées aussi pour les artistes des régions du Québec. C'est dans ce sens-là que je voulais apporter ma modeste contribution en soulignant quand même qu'il s'agit pour nous d'un projet de loi significatif pour le monde artistique et que nous sommes d'accord avec ce projet de loi.

La **Vice-Présidente**: Merci, M. le député d'Abitibi-Ouest.

M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Charles Messier

M. Messier: Mme la vice-première ministre, chers collègues, je suis fort aise aujourd'hui de parler sur le projet de loi 90 ayant pour objet la Loi sur le statut professionnel et les conditions d'engagement des artistes de la scène, du disque et du cinéma. Ce projet de loi reconnaît le statut professionnel des créateurs et interprètes de la scène, du disque et du cinéma, notamment aux fins de négociation de leurs conditions d'engagement.

Ce projet de loi reconnaît aussi un statut de travailleur autonome à tous les artistes visés qui agissent à leur propre compte et précise aussi les modalités d'interprétation. De plus, ce projet de loi propose un mode de reconnaissance des associations professionnelles d'artistes aux fins de négociation d'ententes collectives avec les producteurs et précise la procédure, les conditions, les modalités et les effets de

la reconnaissance de ces associations professionnelles d'artistes.

Nous proposons un régime de négociation collective et la définition des obligations, de la procédure et des modalités de négociation d'ententes collectives, tout en incluant les règles de médiation, d'arbitrage et de respect des ententes.

Tous ces nouveaux mécanismes, Mme la Présidente, comme le mentionnait Mme la vice-première ministre ce matin, sont une première, car, de l'avis même de M. Serge Turgeon, président de l'Union des artistes, l'action gouvernementale est historique. Il va sans dire que le projet de loi ne pourra pas régler d'une manière définitive toutes les appréhensions du monde artistique, mais, à tout le moins, on reconnaît une base minimale, mais fort importante, base essentielle sans laquelle ces femmes et ces hommes qui consacrent leur vie, le meilleur d'eux-mêmes à la vie artistique ne pourraient négocier des ententes en vue de leur assurer une certaine sécurité financière.

Force nous est de constater que, sans le dépôt du projet de loi par Mme la vice-première ministre, rien de tout cela ne serait possible car ce projet de loi sera une grande réalisation du gouvernement libéral.

Au tout début de mon allocution, je disais que j'étais fort aise de parler sur la reconnaissance du statut de l'artiste, car dans le comté de Saint-Hyacinthe, on retrouve un des deux collèges d'enseignement d'option théâtre. Saint-Hyacinthe représente pour les producteurs une école de grand calibre. Déjà, plusieurs étudiants et étudiantes de notre cégep connaissent pertinemment des heures de gloire. J'aimerais parler de Mireille Deyglun, Yves Jacques, Johanne Garneau, Sylvie Léonard et j'en passe.

Plusieurs étudiants d'option théâtre travaillent de façon régulière. Selon mes sources, en appelant à l'option théâtre aujourd'hui même, plus de 80 % des étudiants finissants de l'option théâtre de Saint-Hyacinthe travaillent de façon active et gagnent leur vie décemment et honorablement. Depuis l'ouverture du cégep, ce sont plus de 216 finissants qui oeuvrent de par le monde dans leur champ d'activité. Ils travaillent à la télévision ou au théâtre. Les cégepiens de Saint-Hyacinthe sont très bien cotés.

Je dois rendre un hommage particulier aux professeurs de notre cégep qui sont Yvan Ponton, Jean Dalmain, Jacques Rossi, Jacques Létourneau, Alain Fournier, Suzanne Marier. Ils ont tous la caractéristique d'être professeurs, mais aussi d'être actifs dans leur champ de spécialisation. Cela, c'est vraiment une particularité propre au cégep de Saint-Hyacinthe.

Vous comprendrez donc que je suis fier d'avoir dans mon comté un cégep aussi

dynamique et performant que celui de Saint-Hyacinthe, d'autant plus fier que, chaque année, j'ai le bonheur et la chance de voir les quatre pièces que les étudiants font et qu'ils présentent. Ils jouent du Molière, du Racine, du Tremblay. Ils jouent admirablement bien leurs rôles. Cela vaut vraiment la peine d'aller voir chaque semaine les pièces que les élèves montent avec les producteurs, les professeurs du cégep de Saint-Hyacinthe.

Ces futurs artistes, cette relève de la scène pourront dorénavant travailler avec un statut qui leur est propre avec des conditions d'emploi essentielles, avec une reconnaissance d'équité et de justice à leur égard.

Mme la Présidente, cette brève allocution sur le projet de loi 90 est inversement proportionnelle à l'importance que j'accorde aux artistes de chez nous. C'est donc avec joie que je félicite Mme la vice-première ministre de sa persévérance et son sens de l'équité. Merci.

La Vice-Présidente: Merci, M. le député de Saint-Hyacinthe. En réplique, Mme la ministre des Affaires culturelles.

Mme Lise Bacon (réplique)

Mme Bacon: Merci, Mme la Présidente. On a entendu du côté de l'Opposition aujourd'hui des discours qui étaient, pour eux, assez difficiles à faire parce qu'ils ne voulaient évidemment pas envoyer des fleurs au ministre. Cela ne se fait pas quand on est dans l'Opposition. Ils ont sorti tous les dossiers possibles et impossibles qui touchent à la culture. Je suis très heureuse de l'intérêt que porte l'Opposition aux dossiers culturels puisqu'on a débordé en fait dans l'ensemble des dossiers culturels au Québec. (16 h 30)

Mais il y a quand même des questions. Je m'interroge, Mme la Présidente, à savoir ce que l'ancien gouvernement avait fait de ce fameux dossier qui était sur le bureau du ministre avant l'élection de 1985. On n'avait jamais posé un geste pour faire quoi que ce soit avec ce dossier, qui était prêt, qui avait été préparé et qui était prêt. Rien de fait par ce gouvernement qui a été là pendant neuf ans.

On est allé jusqu'à parler du fonds d'appui. On s'est promené, quant au 1 % de fonds d'appui, du dossier des arts visuels, en fait, à la danse. On s'est promené dans tous les dossiers culturels. Je dirai peut-être seulement un mot du fonds d'appui. Le fonds d'appariement, lorsque l'ancien gouvernement était au pouvoir, était d'environ 500 000 \$ et il était remis au milieu culturel suivant la discrétion et le bon gré du ministre. Peut-être que c'est un signe de l'ancien gouvernement. Quant à nous, nous avons remis 4 000 000 \$ au milieu culturel. C'est vrai qu'on n'a pas pu donner 1 \$ pour 1 \$,

puisque nous avons au-delà de 12 000 000 de demandes et qu'avec un budget de 4 000 000 \$ il faut quand même donner un peu moins. Mais nous avons voulu donner à l'ensemble des organismes culturels qui nous en ont demandé. Donc, sans discrétion de la part du ministre, on a donné à l'ensemble qui a visé, à ce moment-là, non seulement ceux qui sont déjà établis, mais aussi la relève.

Je pense qu'en ce qui a trait à l'équité, Mme la Présidente, là-dessus non plus on n'a pas de leçon à recevoir de l'Opposition. Il y a eu certaines questions qui ont été soulevées par l'Opposition aujourd'hui. On nous a même demandé pourquoi on a attendu si longtemps avant de former un comité sur le statut fiscal des artistes avec le ministère du Revenu. Nous avons été les premiers à offrir aux artistes une commission parlementaire sur le statut de l'artiste. Dès mai 1986, les 45 mémoires des individus ou des organismes qui étaient déposés ont fait l'objet de synthèses transmises aux différents ministères concernés, dont le Revenu, les Finances et d'autres, et dès lors une étude sur les différentes questions fiscales a été entreprise. Le ministère des Affaires culturelles a travaillé avec les gens du Revenu et des Finances à établir des critères de professionnalisme des artistes et ce, en accord avec les associations d'artistes et aussi avec les différents créateurs, les secteurs qui étaient là. Le dernier comité de travail annoncé dernièrement par mon collègue, le ministre du Revenu, ajoute à cette démarche qui était déjà entreprise depuis 1986. Ce n'est pas le premier comité que nous formons, c'est tout simplement un ajout à ce qui existe déjà.

On a parlé de la santé et la sécurité du travail des danseurs. C'est un problème qui existe depuis bien longtemps et peut-être que si l'ancien gouvernement avait voulu le régler - il avait neuf ans pour le faire et ça n'a pas été fait par eux... Mais, durant l'hiver 1985-1986, ce dossier a débouqué. La CSST et le Regroupement des professionnels de la danse du Québec forment un groupe de travail pour résoudre cette question. Je suis très heureuse de dire que ce dossier chemine très bien et que j'attends le rapport très bientôt.

Quant à la fiscalité fédérale, Mme la Présidente, on n'attend pas la réforme pour travailler à notre propre fiscalité québécoise. Le Québec est présent dans ce dossier: d'abord, par le ministre des Finances du Québec qui siège à ces comités; par l'entremise aussi du comité intergouvernemental sur le statut de l'artiste et du créateur, dont le Québec est coprésident, et par le canal de discussions entre le ministère et les associations professionnelles comme la Conférence canadienne des arts.

On a même parlé d'inquiétude quant aux artistes dans les régions. La Loi sur le statut de l'artiste s'applique à toutes les régions. D'ailleurs, les associations d'artistes reconnues sont nationales et la loi prévoit même que les personnes non membres d'associations bénéficient des conditions de travail minimales négociées par celles-ci. Quand on adopte une loi en cette Chambre, ce n'est pas pour une ville. Cette loi est adoptée pour l'ensemble des régions du Québec et pour tous les artistes québécois.

On nous demande: Qu'arrivera-t-il si aucun organisme ne reçoit de reconnaissance? Je pense que, d'abord, c'est tout à fait hypothétique dans les circonstances actuelles et, si une telle éventualité survenait, il appartiendrait aux membres visés de se rendre majoritaires en se regroupant. Le rôle de la commission de reconnaissance favorisera d'ailleurs le regroupement des membres pour former une association majoritaire en reconnaissant des secteurs de négociation.

Il est faux de prétendre que rien n'a été fait quant aux rentes par rapport à la sécurité sociale. Depuis la commission parlementaire de 1986, là aussi, un groupe de travail entre le ministère des Affaires culturelles et le ministère de la Main-d'Oeuvre et de la Sécurité du revenu a été formé. Des solutions ont été étudiées par la Régie des rentes du Québec. Le ministère de la Main-d'Oeuvre et de la Sécurité du revenu prendra une décision en temps et lieu. Au fédéral, en tant que coprésident du comité intergouvernemental sur le statut de l'artiste, le ministère des Affaires culturelles a eu la possibilité de faire ses représentations.

On n'a pas l'impression que l'Opposition a écouté ce que j'ai dit dans mon discours de deuxième lecture. Nous avons dit, ce matin, qu'on ne pouvait considérer agir par des lois dans des domaines couverts par les lois de la radio et de la télédiffusion, par exemple, qui sont de juridiction fédérale; donc, ce n'est pas à nous d'agir maintenant. C'est pour un motif analogue que nous ne pouvons que choisir une stratégie de revendication-- face à la Loi sur le droit d'auteur. Nous avons dit aussi que le travail n'est pas terminé. Je pense que c'était la responsabilité du ministre des Affaires culturelles par le projet de loi 90 de mettre des balises et de les présenter aux autres ministères concernés qui ont été sensibilisés depuis le mois de mai 1986 et qui ont travaillé, de concert avec les fonctionnaires du ministère des Affaires culturelles, à préparer des dossiers qui rendront justice à nos artistes et à nos créateurs.

Il y a d'autres défis qui nous attendent et je suis assurée d'avoir la collaboration de mes collègues à ce sujet. En priorité, nous devons examiner en détail la situation des artistes et des créateurs en arts visuels, en

littérature, en métiers d'art. Ces gens-là ne sont pas touchés par la loi. D'ailleurs, dans la plupart des cas, chez ces artistes, les contrats sont davantage des contrats de vente ou des contrats d'entreprise dans lesquels la problématique du droit d'auteur est prépondérante. Aussi, nous faut-il analyser ces problèmes davantage en fonction d'un contexte juridique du droit commercial ou du droit d'auteur qu'en fonction du droit du travail. Lors de l'élaboration de ce projet de loi, nous avons rencontré, à plusieurs reprises, ces artistes, ces créateurs qui ont convenu avec nous qu'ils avaient une situation particulière, qu'il y avait aussi une difficulté de les inclure dans cette loi et ils sont d'accord avec nous. Certains d'entre eux travaillent déjà avec nous pour soumettre des propositions qui les concernent et qui pourraient très bien faire l'objet d'un projet de loi au printemps, en fait à la prochaine session.

En posant le geste que nous avons posé au nom du gouvernement, j'endosse la priorité fixée dès le début de mon mandat comme titulaire du ministère des Affaires culturelles, à savoir d'être au service des milieux culturels pour comprendre et travailler avec eux à reconnaître le statut professionnel de l'artiste.

Conformément aux intentions que j'exprimais en conclusion des travaux de la commission parlementaire sur le statut de l'artiste en mai 1986, nous avons préparé ce projet de loi pour que toutes ces femmes et ces hommes qui consacrent le meilleur d'eux-mêmes à la vie artistique et à l'enrichissement culturel du Québec puissent bénéficier de la reconnaissance que notre société a le devoir de leur accorder tant au niveau institutionnel qu'au niveau légal.

Un grand pas vient d'être posé. Même si, comme je l'ai toujours affirmé, une loi ne peut répondre seule de toutes les dimensions du statut socio-économique et juridique de l'ensemble des artistes et des créateurs, le projet de loi que nous proposons entend clarifier des aspects importants du problème vécu par un bon nombre d'entre eux. Le projet de loi ne prétend pas non plus régler, de manière définitive, ni complète, tout ce qui recouvre la réalité d'un statut d'artiste; le voudrait-il qu'il faudrait craindre pour la liberté même dont ont besoin les artistes pour être ce qu'ils sont.

Deux ordres de problèmes sont pris en considération pour les interprètes et créateurs de la scène, du disque et du cinéma. Le projet de loi confère donc aux créateurs, aux interprètes pratiquant leur art sur scène, sur disque ou au cinéma un statut de travailleur autonome. La plupart des associations professionnelles d'artistes et de créateurs dans les domaines visés par le projet de loi ont fait état des difficultés qu'elles avaient à faire reconnaître leur rôle

d'agent négociateur et aussi elles ont revendiqué du gouvernement cette reconnaissance officielle, laquelle est octroyée par le projet de loi 90.

(16 h 40)

Ce projet de loi s'adresse donc à certaines catégories d'artistes, interprètes et créateurs, ou plus précisément, à des artistes, dans certains rapports de travail. Il vise à régulariser ces contextes, à clarifier le lien contractuel, entre artistes et producteurs, en assurant l'autonomie nécessaire à l'exercice de la profession. Par son objet même, il ne couvre pas les rapports contractuels entre les créateurs et leurs divers partenaires pour la diffusion de leur production, telles que les maisons d'édition, encore une fois, les galeries notamment, pour les créateurs en art visuel et en métiers d'art. Dans ces secteurs, les contrats entre créateurs et diffuseurs - et je reviens encore là-dessus - n'interviennent que sur l'oeuvre finie. Ils sont davantage de nature commerciale. Par conséquent, ils sont en dehors des champs des relations du travail. Dès l'adoption du présent projet de loi, nous entendons explorer, apporter des solutions appropriées aux problèmes spécifiques des créateurs dans ces domaines. Ces gens ont d'ailleurs été rencontrés à cette fin.

Le projet dispose du statut du travailleur autonome eu égard au Code du travail. Il sert aux fins d'établissement des rapports collectifs de travail, et non pas à clarifier le statut fiscal de l'artiste, ce qui est l'objet de lois fiscales. Comme il est préférable d'avoir recours à la solution ponctuelle que constitue la clarification ou l'amendement des lois fiscales pertinentes, j'ai entrepris - comme je le disais tout à l'heure - des pourparlers avec les ministres responsables, pour que les ajustements qui s'imposent soient apportés dans une perspective d'équité et de justice.

Permettez-moi de conclure en disant que ce projet de loi, qui est une première au Québec et au Canada, marque certainement un tournant, un tournant décisif dans les rapports entre l'État et les artistes et créateurs, un tournant décisif dans l'engagement de l'État face aux créateurs, face à celles et ceux qui reflètent et créent l'imaginaire d'une société. M. le Président, j'ai pris bonne note des commentaires des députés des deux côtés de la Chambre. Je dois remercier mes collègues de ce côté-ci de la Chambre, de leur apport dans ce dossier. Ils ont vraiment cerné tous les domaines qui sont couverts dans le dossier du projet de loi 90, tout en étant certains que c'est un premier pas qu'on doit franchir, qui sera suivi par d'autres.

Je suis heureuse de cet appui unanime que je reçois. Je dois dire "notre" projet de loi est vraiment accepté par l'ensemble de la

députation. Nous entendrons en commission parlementaire un certain nombre d'organismes qui représentent artistes, producteurs particulièrement touchés par le projet de loi ou encore susceptibles de l'être. D'autres organismes qui, faute de temps, n'ont pu être entendus, nous ont fait parvenir leur mémoire ou ont communiqué verbalement avec des représentants du ministère pour exprimer leur position. Je tiens à leur dire que j'apprécie leur intérêt pour le projet de loi. J'entends saisir la commission de la culture des questions qui ont été soulevées dans ces communications que nous avons eues avec eux. J'ai bon espoir, M. le Président, avec le concours des deux côtés de la Chambre, que nous pourrions offrir bientôt aux artistes et aux créateurs, le statut qui leur revient. Je vous remercie, M. le Président.

Le Vice-Président: Le débat étant terminé à cette étape de l'étude du projet de loi, est-ce que la motion d'adoption du principe du projet de loi 90, Loi sur le statut professionnel et les conditions d'engagement des artistes de la scène, du disque et du cinéma, présentée par Mme la ministre des Affaires culturelles, est adoptée?

M. Gendron: Adopté.

M. Lefebvre: M. le Président. Je fais motion pour reporter le vote à demain, après les affaires courantes.

Le Vice-Président: Vous demandez donc un vote enregistré?

M. Lefebvre: Oui.

Le Vice-Président: Très bien. Vote enregistré et vote reporté à demain à la période des affaires courantes. L'article suivant du feuilleton, M. le leader.

M. Lefebvre: Article 23, M. le Président.

Projet de loi 82

Reprise du débat sur l'adoption du principe

Le Vice-Président: À l'article 23 du feuilleton. Nous allons maintenant reprendre le débat sur la motion d'adoption du principe du projet de loi 82, Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et la Loi concernant les droits sur les divertissements en matière de taxes municipales, présentée par le ministre des Affaires municipales. À l'ajournement du débat, la parole était... M. le leader adjoint du gouvernement.

M. Lefebvre: Je désirerais vous informer de l'entente intervenue avec l'Opposition, à savoir que le débat sur le projet de loi 82, quant à la séance d'aujourd'hui, se limitera à l'intervention du député de Gouin. Quant à la réplique du ministre, on s'est entendu avec l'Opposition pour que cette réplique soit reportée à plus tard et je vous demanderais d'en faire un ordre la Chambre.

Le Vice-Président: Très bien. M. le leader de l'Opposition.

M. Gendron: Je suis d'accord, mais l'ordre ne sera pas tout à fait cela. Autant que possible, on va continuer à se parler, cela va bien. On ne doit pas en faire un ordre de la Chambre, parce que ce n'est pas tout à fait cela.

M. Lefebvre: M. le Président, je m'excuse, on m'indique qu'il y aurait eu un changement depuis les instructions qu'on m'avait données. Je reviendrai tout à l'heure avec autre chose.

Le Vice-Président: Très bien. De toute façon, à l'article 23, à ce moment-ci, je vais reconnaître M. le député de Gouin comme seul intervenant pour cet après-midi. Sur l'adoption du principe du projet de loi 82, je cède la parole à M. le député de Gouin.

M. Jacques Rochefort

M. Rochefort: Je vous remercie, M. le Président. Je désire utiliser les 20 minutes qui me sont accordées pour prendre la parole sur le projet de loi 82, qui est un projet de loi extrêmement important pour les citoyens de la ville de Montréal. C'est évident que ce projet de loi contient des dispositions importantes pour les citoyens de l'ensemble du Québec, mais il contient des dispositions particulièrement importantes qui méritent d'être étudiées par cette Assemblée concernant les citoyens de la ville de Montréal.

Je ferai un premier commentaire en indiquant que l'attitude qu'a eue le ministre des Affaires municipales dans le dossier qui nous occupe aujourd'hui illustre que ce ministre des Affaires municipales, comme beaucoup d'autres de ses prédécesseurs, se sent visiblement mal à l'aise quand vient le temps d'aborder une question qui concerne particulièrement les intérêts des Montréalais et des Montréalaises. On a le sentiment que les ministres des Affaires municipales sont agacés à tout bout de champ quand vient le temps de se pencher sur une situation précise propre à la dynamique municipale montréalaise. On sait que les ministres des Affaires municipales - ils l'ont prouvé par le passé et celui qui occupe le poste actuelle-

ment l'illustre éloquemment - aiment bien faire des lois qui s'appliquent partout en même temps, de la même façon et qui, le moins souvent possible, reconnaissent qu'il y a des municipalités différentes les unes des autres, pour essayer d'éviter, comme ils le souhaitent régulièrement, de faire en sorte, disent-ils, qu'il y ait différents régimes juridiques qui concernent les différentes municipalités du Québec.

M. le Président, je pense qu'il s'agit là d'une erreur importante puisque Montréal est la seule ville au Québec qui comprend 1 000 000 d'habitants. Il faut savoir que, dans la seule ville de Montréal, on retrouve un Québécois sur six et que la présence d'une ville de cette importance crée une grande agglomération urbaine qui fait en sorte qu'on y retrouve un Québécois sur deux et qu'on ne peut imaginer que les problèmes qu'on rencontre à Montréal sont des problèmes similaires, identiques à ceux qu'on retrouve dans les autres villes du Québec.

En conséquence, M. le Président, je pense qu'il faudrait que les ministres des Affaires municipales et, puisqu'il faut s'adresser à celui qui occupe les fonctions actuellement, que ce ministre des Affaires municipales accepte de reconnaître que Montréal est différente et que Montréal justifie, commande dans certains cas - pas dans tous les cas - que le gouvernement ait une attitude ouverte de disponibilité pour faire en sorte qu'il y ait des dispositions particulières dans les différentes lois du Québec pour permettre à Montréal de vivre comme une ville de 1 000 000 d'habitants, comme une métropole internationale.

En ce sens, M. le Président, je pense qu'il faut que le ministre des Affaires municipales reconnaisse de plus en plus, et rapidement, chaque fois que des problèmes propres à Montréal se présentent, qu'ils sont propres à Montréal et qu'ils peuvent amplement justifier des dispositions particulières dans certaines lois pour faire en sorte que les Montréalais puissent, eux aussi, avoir des lois conformes aux problèmes qu'ils vivent et aux solutions qu'ils ont déjà élaborées tous ensemble au sujet des problématiques municipales.

M. le Président, l'aspect qui m'intéresse particulièrement dans le projet de loi 82 est celui concernant les taxes municipales plus directement reliées au problème touchant l'évaluation foncière, que nous connaissons à Montréal depuis déjà deux ans. On dit souvent, pour les téléspectateurs de Radio-Canada, qu'il y a une émission à telle heure, et une heure plus tard dans les Maritimes. Vous me permettrez de constater avec beaucoup de dépit que, dans le dossier qui nous occupe, le ministre des Affaires municipales, c'est un an plus tard qu'il a décidé d'agir et de présenter le projet de loi 82.

(16 h 50)

Je dis un an plus tard parce qu'il faut savoir que l'an dernier, donc à la même époque, c'est-à-dire vers novembre ou décembre 1986, les citoyens et les citoyennes de la ville de Montréal, dans bon nombre de cas, se sont retrouvés en face de comptes de taxes qui avaient augmenté de 20 %, 30 %, 40 %, 50 %. J'ai même vu personnellement, dans ma circonscription électorale, des citoyens qui m'arrivaient avec des comptes de taxes augmentés de 100 %, compte tenu de l'augmentation faramineuse de l'évaluation foncière de leur immeuble due, on le sait, à l'effervescence qu'a connue le secteur immobilier dans la grande région de Montréal au cours des dernières années. Cela a eu pour effet que des gens ont dû payer - je fais allusion aux propriétaires comme aux locataires - des sommes astronomiques de comptes de taxes municipales parce que leur évaluation avait augmenté de façon très importante. Cela a fait en sorte que nombre de propriétaires ont dû se serrer la ceinture pour faire face à leurs obligations de propriétaires, parce que, évidemment, il faut payer nos taxes lorsqu'on est propriétaire d'une maison. Mais, aussi, ils ont dû reporter sur les locataires, qui sont souvent des citoyens démunis, qui n'ont que le strict minimum pour faire face à leurs obligations de citoyens, ils ont dû reporter sur le dos de leurs locataires qui, je le répète, sont souvent des citoyens largement démunis, les augmentations de taxes municipales qu'ils avaient subies.

M. le Président, c'est un peu comme ce qu'on a vécu à la Bourse cette année, soit une augmentation de la richesse théorique, artificielle. On leur apprenait que leur maison tout à coup, à partir de ce qu'on avait observé dans le fonctionnement du marché dans le quartier environnant, avait vu sa valeur s'accroître de 40 %, 50 %, 60 % sur le marché, sans que ces gens-là se soient enrichis pour autant avec la valeur de leur maison, sans que ces citoyens-là n'aient vu augmenter leurs revenus ou leur salaire ou d'autres revenus d'autant. C'est un peu comme ce qu'on a connu dans le domaine de la Bourse ces derniers mois, une augmentation de la richesse un peu théorique, un peu artificielle et qui, en plus, avait comme caractéristique que, dans le monde immobilier, cela ne baisse à peu près jamais. Or, une fois l'augmentation rendue au niveau de l'ampleur où c'était rendu, avec des augmentations de 20 %, 30 %, 40 % et même 100 % dans certains cas, l'augmentation, elle, ne redescendrait pas dans les années qui suivraient.

Donc, cela a causé un émoi fort important et fort justifié dans la ville de Montréal l'année dernière. Le ministre des Affaires municipales, responsable de l'encadrement législatif des municipalités du

Québec, responsable de la Loi sur la fiscalité municipale du Québec, a laissé aller cette situation. Il nous a dit au début: Écoutez, je vais y penser, on va étudier la question. Finalement, on a vu qu'il essayait de poser des gestes pour gagner du temps. Il s'est laissé tirer l'oreille mais, pendant ce temps-là, pendant que le ministre tergiversait, hésitait, refusait de reconnaître que Montréal vivait une situation particulière, pendant qu'il refusait d'envisager des amendements législatifs à la Loi sur la fiscalité municipale pour les Montréalais et les Montréalaises, pendant tout ce temps, les Montréalais et les Montréalaises payaient des comptes de taxes très élevés, des comptes qui avaient connu des augmentations substantielles et, je le répète, sans qu'eux, comme citoyens, aient vu leurs revenus augmenter dans les mêmes proportions.

Finalement, on a assisté à tout un chassé-croisé qui a amené le ministre des Affaires municipales à déclarer que - je me rappelle que c'était notamment en réponse à des questions du député de Jonquière et d'autres députés de l'Opposition - si Montréal ne veut pas que ses comptes de taxes soient de ce niveau, elle n'a qu'à diminuer le quantum de taxes par 100 \$ d'évaluation; cela fera en sorte que les taxes seront moins élevées. Il est même allé jusqu'à presque imputer la responsabilité de ces augmentations de taxes faramineuses de la ville de Montréal aux autorités nouvellement élues de la ville de Montréal en novembre 1986.

Cela fait en sorte qu'on retrouve non pas une heure plus tard dans les Maritimes, mais un an plus tard à Québec, sur le bureau du ministre des Affaires municipales une loi, après que les Montréalais eurent payé des sommes inimaginables l'an dernier, qu'ils eurent dû se serrer la ceinture, faire des sacrifices et imposer des charges additionnelles à leurs locataires qui sont des citoyens démunis.

Voilà qu'un an après, le ministre des Affaires municipales se réveille tout à coup et nous arrive, en fin de session, avec le projet de loi 82, qui arrive drôlement à temps, parce qu'on vient de connaître encore une fois de nouvelles augmentations de taxes importantes à Montréal à cause, encore une fois, du même phénomène qu'est l'augmentation de l'évaluation foncière. Et, Dieu soit loué que ce projet de loi ait au moins été déposé au moment où des autorités de la ville de Montréal ont présenté leur récent budget, parce que déjà elles ont escompté que l'Assemblée nationale du Québec adopterait ce projet de loi et, donc, elles s'en sont déjà prévaluées, elles en ont déjà tenu compte dans l'élaboration du budget et, donc, du niveau d'imposition des propriétaires de la ville de Montréal.

Effectivement, je pense que la mesure

comprise dans le projet de loi qui est une mesure de plafonnement de l'augmentation de l'évaluation municipale et, par conséquent, des conséquences sur l'augmentation des taxes municipales à payer pour les citoyens de la ville de Montréal, est une bonne mesure. C'est d'ailleurs une mesure qui avait été demandée dès l'an dernier et qui avait été refusée à l'époque par le ministre des Affaires municipales et qui, je le répète, avait été demandée par les autorités de la ville de Montréal.

Si, aujourd'hui, il s'agit là d'une mesure positive et que nous saisirons, que nous utiliserons, dont nous profiterons, les Montréalais et les Montréalaises, je dois dire que si le ministre avait déposé le même projet de loi l'an dernier, des citoyens auraient payé des milliers et des milliers de dollars en moins en taxes municipales pour faire en sorte que l'on équilibre mieux la répartition des charges municipales à Montréal et qu'on respecte donc un peu plus le rythme de capacité de payer des propriétaires de Montréal et de faire en sorte aussi que ce ministre, qui se vante dans une salle ici en bas où on étudie un projet de loi sur l'habitation, d'être le champion des locataires, ce prétendu champion des locataires aurait pu l'an dernier, par ce projet de loi, faire en sorte que bon nombre des locataires de la ville de Montréal connaissent des augmentations de loyer moins importantes, parce que les propriétaires auraient connu des augmentations de taxes moins importantes à partir de dispositions comme celles qu'on retrouve aujourd'hui dans son projet de loi.

Finalement, oui on aura payé un an de trop à cause du ministre des Affaires municipales, à cause de son irresponsabilité et de son incapacité de se retourner de bord et de reconnaître que Montréal justifie des mesures particulières qui, d'ailleurs, dois-je le rappeler, seront utilisables par toutes les grandes municipalités du Québec. Mais au moins, reconnaissons que cette année on réussira à ne pas vivre ces situations aussi durement et aussi lourdement que l'année dernière, parce qu'il y aura ce projet de loi qui sera, je le souhaite, adopté par l'Assemblée nationale avant l'ajournement de nos travaux.

Cela dit, si je dis oui, même si ce projet de loi est un an en retard, il faut reconnaître que le ministre n'est pas allé au bout de la dynamique. Il n'est pas allé au bout de la dynamique de cette situation très problématique que vivent et que subissent les Montréalais et les Montréalaises et qu'en ce sens il n'a pas donné suite aux autres demandes des autorités de la ville de Montréal et aux autres demandes faites à l'occasion sur un certain nombre d'entre elles, même par les unions de municipalités.

On attend toujours que le ministre des

Affaires municipales reconnaisse formellement dans la loi la possibilité pour les autorités municipales du Québec, donc particulièrement pour Montréal, de pouvoir donner des crédits d'impôt aux payeurs de taxes foncières de Montréal.

On attend aussi que le ministre des Affaires municipales reconnaisse enfin et j'espère, j'ose imaginer que le ministre n'attendra pas encore un an pour se réveiller parce que pendant que nous payons à Montréal, nous souhaitons que le ministre donne suite à la demande de taux de taxe variable qui a été faite par les autorités de la ville de Montréal pour faire en sorte que là aussi elles puissent mieux équilibrer, mieux partager la charge fiscale, la participation au budget de la ville de Montréal entre le secteur résidentiel et les secteurs commercial, industriel et institutionnel.

Il s'agit là de mesures absolument essentielles dont une municipalité moderne, de la taille de Montréal a besoin pour faire face à ses responsabilités en matière budgétaire et aussi pour faire face à ses responsabilités en matière de fiscalité municipale devant ses propres concitoyens et concitoyennes.

Je veux aussi rappeler qu'il est quand même particulier, spécial, pour ne pas dire choquant, que le plus grand bénéficiaire du projet de loi déposé un an en retard par le ministre des Affaires municipales, ça va avec les gouvernements parce que par le plafonnement de la taxe municipale le gouvernement du Québec sauf erreur, M. le Président - je le dis de mémoire - va économiser cette année, pour le budget qui a été déposé il y a quelques semaines par les autorités de la ville de Montréal, 16 500 000 \$ en taxes municipales sur les immeubles gouvernementaux qui se trouvent dans la ville de Montréal. Si le ministre était beau joueur, si le ministre était équitable, si le ministre, en plus, tenait compte qu'à cause de son retard, les Montréalais et les Montréalaises ont payé trop de taxes municipales l'année dernière, le ministre devrait au moins faire en sorte que cette mesure de plafonnement ne profite pas au gouvernement du Québec pour un montant de 16 500 000 \$. De la même façon, j'aimerais entendre le ministre des Affaires municipales nous dire quelles sont les représentations qu'il a faites, depuis qu'il est ministre des Affaires municipales, pour convaincre le gouvernement fédéral d'avoir une attitude de bon citoyen, c'est-à-dire de faire en sorte que le gouvernement fédéral paie ses taxes et pleinement, à 100 %, ses impôts fonciers sur les immeubles dont il est propriétaire dans la ville de Montréal. Il faut rappeler, M. le Président, que le gouvernement fédéral refuse toujours de payer ses taxes aux municipalités du Québec, donc aussi à Montréal.

J'ajoute que, oui, il est absolument essentiel aussi qu'on procède enfin, dès maintenant et rapidement, pas de façon expéditive, mais rapidement, à une réforme de la Loi sur la fiscalité municipale. Cette loi est une bonne loi. Cette réforme a été une bonne réforme. Elle a été profitable à l'ensemble des citoyens du Québec. Je pense qu'après sept ou huit ans d'existence, d'application, nous devons tirer des conclusions des problèmes qu'a pu créer cette loi à certains endroits, apporter les ajustements nécessaires pour faire en sorte que cette Loi sur la fiscalité municipale demeure une loi actualisée, une loi qui correspond à ce qu'est le Québec aujourd'hui, en 1987, notamment dans les villes qui ont connu des augmentations d'évaluation foncière de l'ampleur de celles qu'on a connues, par exemple, à Montréal.

Mais, M. le Président, je refuse en même temps que le ministre nous dise: Oui, oui, oui, je vais m'engager à une réforme en profondeur de la Loi sur la fiscalité municipale, qu'il nous mette cela sur le pilote automatique de comité en comité pour faire en sorte qu'on se retrouve l'année prochaine et qu'on n'ait pas avancé d'un seul pas. Je répète qu'il est absolument urgent, et il ne serait pas trop tard, que le ministre modifie le projet de loi 82 pour ajouter cet élément de plafonnement de la taxe, qu'immédiatement il donne à la ville de Montréal et aux autres municipalités du Québec qui voudraient s'en prévaloir la possibilité de donner des crédits de taxes et de faire en sorte qu'elles puissent aussi adopter des taux de taxation variables selon les différents secteurs d'activité, soit résidentiel, commercial, industriel ou autre.

M. le Président, je considère que nous assistons à Montréal comme tout le monde à un débalancement qui n'est pas normal ni souhaitable entre la charge fiscale municipale du secteur résidentiel et la charge fiscale municipale des secteurs commercial, industriel et institutionnel qui est profondément inéquitable pour les contribuables de la région de Montréal. En ce sens-là, je souhaite que le ministre modifie son projet de loi, qu'il ajoute immédiatement le taux de taxes variable et le crédit d'impôts fonciers comme pouvoirs additionnels aux municipalités, dont Montréal, pour mieux assumer ses responsabilités par rapport à l'évolution qu'a connue le monde de l'évaluation foncière à Montréal.

Je conclus là-dessus, M. le Président. Je souhaite que le ministre perde cette vilaine habitude d'être un an plus tard dans le domaine municipal, particulièrement quand c'est Montréal qui vient le rencontrer. Rappelons-nous que l'actuelle administration de Montréal s'est engagée, au cours de sa campagne électorale, à abolir la taxe d'eau pour le secteur résidentiel. Chaque année, le

ministre fait en sorte qu'ils sont obligés de revenir faire un pèlerinage pour demander une permission à M. le ministre pour respecter leur propre promesse. Je pense qu'en 1987, il faut permettre aux municipalités d'appliquer les décisions qui ont été prises par leurs citoyens. Quand Montréal a pris comme engagement et a reçu un mandat clair d'abolir la taxe d'eau, Montréal devrait avoir ce droit reconnu dans sa charte tant et aussi longtemps que les autorités voudront s'en prévaloir. De la même façon, pour la surtaxe qui découle précisément de la réforme sur la fiscalité municipale, je pense qu'ils ne devraient pas être obligés à chaque année de venir faire un pèlerinage devant le ministre des Affaires municipales.

Je conclus, M. le Président, en disant que le ministre doit au plus sacrant perdre cette mauvaise habitude de refuser de reconnaître à Montréal ces particularités, parce que Montréal, oui, est différent à certains égards du reste du Québec. (17 heures)

Deuxièmement, que le ministre devrait immédiatement compléter son projet de loi qui, je le rappelle, arrive un an trop tard pour faire en sorte que cela ne prenne pas une autre année pour qu'on ajoute des dispositions qui permettent le crédit de taxes et le taux de taxes variable.

Et que troisièmement, M. le Président, le ministre, lorsque Montréal viendra en commission parlementaire la semaine prochaine ou la semaine suivante pour faire adopter des modifications à sa charte, qu'il reconnaisse enfin que Montréal aura définitivement dans sa loi le pouvoir de ne pas imposer une taxe d'eau dans le secteur résidentiel et de maintenir la surtaxe qui découle de la réforme de la fiscalité municipale pour faire en sorte, M. le Président, que les citoyens de Montréal ne soient pas des citoyens aussi lourdement taxés qu'ils le sont au municipal, comme ce fut le cas l'année dernière à cause de l'incurie du ministre actuel. Je vous remercie, M. le Président.

Le Vice-Président: Le prochain intervenant, toujours sur le projet de loi 82, je cède maintenant la parole à M. le député de Bertrand.

M. Jean-Guy Parent

M. Parent (Bertrand): Merci, M. le Président. Cela me fait plaisir cet après-midi d'intervenir sur ce projet de loi 82 qui modifie la Loi sur la fiscalité, puisque, d'une part, il est présenté par le ministre des Affaires municipales, à la suite de plusieurs demandes et plusieurs pressions du milieu.

Comme le mentionnait le député de Gouin, il y a quelques minutes, c'est malheureux que les mesures qui sont

présentées aujourd'hui par le ministre en fin de session soient des mesures qui sont appliquées à partir des pressions qui ont été faites par le milieu.

Je devrais rappeler, M. le Président, que j'ai eu la chance de côtoyer le ministre des Affaires municipales alors qu'il portait un autre chapeau, celui de maire. Dès 1978, l'actuel ministre des Affaires municipales était maire de Saint-Lambert alors que j'étais dans une municipalité voisine son collègue maire de Boucherville. Et je me souviens à cette époque que le ministre des Affaires municipales criait tout haut et tout fort, à qui voulait l'entendre, des injustices dans le monde municipal, des injustices en ce qui concerne la fiscalité. Je m'aperçois aujourd'hui que c'est lui qui porte le chapeau du ministre des Affaires municipales et de la façon dont il s'est comporté sur ce dossier-là depuis la dernière année, depuis les deux dernières années, c'est une situation tout à fait inacceptable, et je m'explique: D'abord, le projet de loi 82 apporte différentes mesures. Je m'attarderai particulièrement dans le peu de temps qui m'est alloué, M. le Président, à la mesure qui concerne le plafonnement et qui regarde l'étalement sur trois ans pour les contribuables du Québec ou de 300 municipalités du Québec, et plus particulièrement les contribuables de Montréal, qui sont touchés par les fortes hausses de l'évaluation.

C'est bien sûr que dans le projet de loi 82, il y a d'autres mesures qui sont touchées particulièrement concernant la clarification qui est faite à la situation des établissements du mouvement coopératif quant à l'assujettissement d'une taxe d'affaires.

Il y a aussi l'autre volet dans ce projet de loi qui touche une disposition qui permet de calculer la taxe d'amusement sur le prix d'entrée théorique dans un lieu d'amusement plutôt que sur le prix réellement payé, et je pense que ce sont là des correctifs ou des mesures qui sont dans le bon sens.

Le projet de loi permet aussi, sur un autre volet, dans le cas d'un immeuble possédé en copropriété indivise, que le compte de taxes soit expédié à un seul des copropriétaires plutôt que l'envoyer à tout le monde. Alors, voilà d'autres mesures qui sont prises à l'intérieur du projet de loi. Mais l'essentiel de ce projet de loi est en ce qui touche la question de l'étalement et la question du plafonnement en ce qui concerne la fiscalité municipale et l'évaluation.

On se souviendra qu'en début d'année 1987, le ministre des Affaires municipales avait dit en cette Chambre et aussi en commission parlementaire, lorsque mon collègue, le député de Jonquière, avait porté à son attention qu'effectivement il y avait des problèmes et des distorsions importantes qui se passaient à Montréal, et que ces distorsions faisaient en sorte qu'il y avait

des inéquités et qu'il fallait planifier d'agir dans les plus brefs délais passibles... On se souviendra - pour ceux qui ne s'en souviennent pas, cela me fait plaisir de le rappeler - que la position du ministre des Affaires municipales, début de 1987, donc, il y a à peine dix ou onze mois, était de dire: Écoutez, il n'y a pas de problème majeur en ce qui regarde Montréal. S'il y a des problèmes à Montréal au sujet de l'évaluation et de la fiscalité, ils sont assez grands pour se débrouiller. Et, disait-il, M. le Président, il y a quelque chose comme 26 000 000 \$ de surplus à Montréal; ils devraient être capables d'équilibrer leur assiette fiscale. Je trouve cela peu responsable de la part du ministre des Affaires municipales. Mais comment se fait-il qu'aujourd'hui il se retourne à la suite de pressions, à la suite de la commission parlementaire qui s'est tenue les 6 et 7 août, où, à la suite d'un ensemble de pressions, il a décidé d'agir, il a décidé de poser des gestes pour corriger une situation.

Les gestes qui sont posés aujourd'hui pour apporter un correctif dans le projet de loi 82 sont des gestes qui, pris en eux-mêmes, sont des gestes qui vont dans le bon sens, c'est-à-dire qu'il fallait être capable de faire quelque chose. Sauf qu'en posant ces gestes séparément, le ministre des Affaires municipales vient créer certaines injustices, mais, plus grave que cela, le ministre des Affaires municipales n'allant pas dans l'ensemble de la problématique qui existe dans les municipalités au sujet de l'évaluation va créer d'autres problèmes. Je pense que les mesures que le ministre des Affaires municipales apporte sont des mesures tout à fait insuffisantes.

Si on regarde un peu l'analyse, et je cite ici le journal Le Soleil du 13 novembre dernier, donc d'il y a quelques semaines, où dans un éditorial, une analyse, M. Vianney Duchesne dit ceci: "Les amendements proposés à la Loi sur la fiscalité municipale par le ministre André Bourbeau ajoutent l'injustice à la distorsion des rôles d'évaluation foncière. Le plafonnement de l'évaluation et l'étalement de la hausse des taxes ne régleront en rien les trous de l'impôt foncier actuel et compliqueront la taxation municipale."

Voilà. Je pense que M. Duchesne, dans son analyse, résume fort bien dans ce paragraphe ce que le ministre est en train de faire. Je ne comprends pas comment un homme qui a son expérience... je ne dis pas si le ministre des Affaires municipales était en poste depuis tout récemment, s'il n'avait aucune expérience dans le monde municipal, s'il ne comprenait pas vraiment la dynamique et la problématique qui se situent à l'intérieur de ce qu'on a quant à l'évaluation et aux distorsions, mais le ministre des Affaires municipales a été, de 1978 à 1981,

maire de municipalité. Antérieurement à cela, le ministre avait été conseiller municipal. Comment se fait-il qu'il arrive aujourd'hui avec des solutions, j'appelle cela, et vous me passerez l'expression, M. le Président, de "patchage"? Il y a un trou, on met une cheville et on verra quand d'autres trous se présenteront.

Mais voilà qu'il y a plusieurs autres trous qui font que la loi sur la fiscalité qui a été révisée en profondeur... On s'en souviendra c'est dès 1979 que toute la loi sur la fiscalité a été révisée à la suite de longues discussions, de longs comités Québec-municipalités sur la fiscalité, qui ont donné lieu à une refonte en profondeur. On se souviendra que c'est le 1er janvier 1980 que cette réforme est arrivée. On se souviendra qu'il s'agissait à ce moment-là d'une réforme majeure et complète. Cette loi visait à garantir l'autonomie des municipalités en leur réservant une assiette fiscale suffisante pour permettre le financement des décisions du conseil municipal sans le recours à l'assistance financière de l'État.

La base qui sous-tendait cette réforme était en cinq points. Je tiens à le rappeler parce que c'est là qu'il faut revenir. D'abord, cette réforme municipale de 1980 à laquelle on vient apporter quelques modifications aujourd'hui visait essentiellement premièrement, l'autonomie municipale, deuxièmement, l'équité fiscale, troisièmement, la neutralité fiscale, quatrièmement, la responsabilité financière des municipalités, et, cinquièmement, la simplicité administrative et la transparence.

Quand on sait déjà la complexité qui se retrouve à l'intérieur de la fiscalité municipale, lorsqu'on a voulu faire cette refonte, M. le Président, on visait effectivement la simplicité.
(17 h 10)

Donc, les gestes posés aujourd'hui par le projet de loi 82, les mesures apportées par le ministre aujourd'hui, en décembre 1987, ne viennent pas simplifier, mais compliquer par les distorsions que ces dernières vont apporter, parce qu'elles vont apporter des distorsions. L'évaluation municipale pour le secteur résidentiel n'a pas le même rythme de croisière actuellement. Prenons seulement la dernière année, les douze derniers mois, le résidentiel n'a pas évolué au même rythme qu'a évolué, par exemple, l'industriel et le commercial. Ce qui fait qu'à toutes fins utiles les augmentations ont été d'environ 35 %, 40 % pour le résidentiel. Augmentations, dans beaucoup de cas, qui sont artificielles à cause du marché, à cause du jeu de l'offre et de la demande, faisant en sorte que, la demande étant tellement grande et l'offre peu, les prix ont augmenté.

Encore là, c'est un peu s'illusionner que de penser maintenant qu'une propriété qui

valait 100 000 \$ à l'évaluation municipale en vaut maintenant 140 000 \$, pour prendre un exemple. Pendant ce temps, la même augmentation n'allait pas se répercuter sur les secteurs industriel et commercial, ce qui fait que lorsqu'on continue d'appliquer actuellement et, en 1988, lorsque les municipalités vont envoyer leurs comptes de taxes pendant la période des fêtes ou au début de janvier 1988, les municipalités vont envoyer un compte de taxes qui ne tiendra pas compte de ces nouvelles disparités. Finalement, les gens qui sont avec propriété résidentielle, vont assumer un plus grand fardeau, toutes proportions gardées, par rapport à leurs collègues ou aux autres citoyens qui ont des propriétés soit commerciales ou industrielles.

Voilà que le ministre apporte des mesures pour aider, pour temporiser, qui vont, je le dis et je le répète, certes dans le bon sens pour permettre aux gens de souffler par rapport à ce qui se passe, sauf que c'est une petite mesure qui ne règle pas, mais pas du tout le problème, l'ampleur du problème. Il va y avoir davantage de distorsion au cours des prochaines années parce que cette mesure vient s'appliquer et vient aider les gens en 1988.

Un autre article qui était publié cette fois-ci le 19 septembre dernier, dans le journal **Le Soleil**, par M. Pierre Martel nous fait part un peu de cette analyse et de cette problématique quant à l'injustice que j'ai mentionnée précédemment. Il l'intitulait: "Des injustices criantes à Québec". Pour corriger les effets, disait-il, des hausses brusques des comptes de taxes municipales en 1988, le ministre des Affaires municipales vient de proposer un plafonnement de l'évaluation foncière. Mais en cherchant à rétablir un juste équilibre sur l'île de Montréal - puisque ça donne suite à des mesures et à des pressions faites par Montréal - le ministre Bourbeau risque de perpétuer une injustice à Québec. Là, on fait une analyse dans le sens suivant. Le journaliste en question, Pierre Martel, nous dit: Le plafonnement de l'évaluation foncière est une mesure susceptible de freiner le phénomène des déplacements fiscaux à Montréal. Elle est acceptable pour la métropole parce qu'elle ne créera pas d'injustice. Mais, dans le cas de la ville de Québec - pour prendre l'exemple d'une des deux grandes villes, Montréal et Québec - la situation est tout autre. Si on applique le plafonnement de l'évaluation foncière pour des fins de taxation aux contribuables appelés à subir de trop fortes hausses d'évaluation, ce qui sera le cas, on créera un autre type de déplacement fiscal. Donc, on risquera de perpétuer une injustice.

On donne plusieurs exemples de ce qui se passe à Québec par rapport à Montréal, ce qui démontre, à toutes fins utiles, M. le

Président, que la démarche entreprise par le ministre est une démarche pour répondre à des pressions, une démarche qui ne voit pas dans son ampleur, dans son entité le problème. Je pense que c'est un manque flagrant de la part du ministre d'agir de cette façon. Comment le ministre peut-il ignorer actuellement l'ampleur de ce dossier et ne pas voir à y apporter non pas un remède, mais des mesures correctives pour l'ensemble? Le problème... Le ministre devra revenir devant cette Assemblée au cours de la prochaine session ou au cours des sessions qui vont venir pour apporter, certes, d'autres mesures.

Je pense, comme je le mentionnais tantôt, qu'après huit ans d'application de la Loi sur la fiscalité municipale, depuis 1980, on devrait la revoir et l'analyser pour apporter des correctifs dans son ensemble afin que les contribuables québécois, qu'ils soient des propriétaires du secteur résidentiel ou des secteurs commercial ou industriel, ne soient pas pénalisés comme ils le sont actuellement. Plus cela va, selon les conditions du marché, plus il y aura distorsion. S'il n'y a pas de correctifs apportés comme il se devrait, je pense que le ministre n'aura absolument rien réglé. D'ailleurs, l'Union des municipalités du Québec, l'UMQ, et l'UMRCQ, ces deux organismes ont fait des pressions auprès du ministre des Affaires municipales au cours de la dernière année afin que, justement, le ministre puisse arriver à régler ce problème qui prend de plus en plus d'ampleur.

Qu'on pense strictement au crédit de taxes, au taux variable des taxes, à la capacité de payer des contribuables, que ce soit dans un secteur résidentiel ou autres, tout dans ce domaine est à revoir en fonction de l'expérience vécue depuis huit ans. Je pense que c'est un message qu'on se doit de passer au ministre.

En ce qui regarde le projet de loi 82, est-il trop tard? Je réponds: non. Je pense que le ministre aura la chance, au cours des prochains jours, d'apporter d'autres éléments pour rendre plus complet son projet de loi 82. Si le ministre des Affaires municipales veut apporter des correctifs sans créer d'injustice, je pense qu'il doit apporter des mesures additionnelles et beaucoup plus globales à celles qui sont apportées actuellement, de façon à rendre justice aux citoyens, à leur donner la chance de ne pas avoir des mesures trop lourdes sur les épaules. Lorsqu'on se retrouve avec une augmentation de taxes, on sait qu'avec l'effet de plafonnement, on pourra la répartir sur une période de trois ans et avec un maximum de 10 %. Ce qui va arriver au bout de trois ans avec la réforme fiscale, ce qui va arriver avec l'évaluation moyenne résidentielle par rapport au commercial et à l'industriel. Voilà autant de questions qui sont restées en suspens et

auxquelles on n'a pas de réponse.

Je compléterai en vous disant que je trouve un peu dommage la façon de fonctionner de la part du ministre des Affaires municipales. Je trouve cela tout à fait inacceptable parce que le ministre a certes les ressources nécessaires autour de lui. Le ministre a certes une compréhension du dossier puisqu'il l'a vécu de l'autre côté, puisqu'il a été à la place des élus municipaux, puisqu'il a toujours voulu avoir sa marge de manoeuvre tout en étant capable de faire des mesures pour qu'un élu, un maire, un conseil municipal puisse manoeuvrer avec les outils que le gouvernement du Québec va lui donner. En gardant le principe de l'autonomie, le ministre des Affaires municipales pourrait être capable, s'il le désire, s'il a une volonté politique de régler ce dossier, de s'asseoir et d'aller vers les recommandations que font les organismes, les élus municipaux dans leur organisme respectif, soit l'Union des municipalités du Québec et l'UMRCQ.

J'espère que le ministre des Affaires municipales va prendre en considération ces différentes remarques qui se veulent les plus positives possible, mais il n'est pas vrai qu'on va apporter des correctifs comme on le fait actuellement, juste dans le but de calmer les gens, de les faire taire ou sous le coup de pressions. Je pense que c'est agir à la petite semaine et c'est agir de façon non conséquente.

Si le ministre des Affaires municipales veut vraiment enclencher une réforme pour revoir les différentes implications, j'en suis. Si le ministre des Affaires municipales veut adopter le projet de loi 82 tel qu'il le fait actuellement et uniquement sur ces deux mesures en ce qui regarde l'aspect du plafonnement et de l'étalement, je lui dis: Ce n'est pas suffisant. Ce sont des mesures qui vont dans le bon sens, mais vous ne réglez en rien le problème, au contraire, vous allez l'amplifier et vous devrez revenir devant cette Assemblée nationale pour refaire vos devoirs.

(17 h 20)

Je pense que l'ensemble des citoyens du Québec, l'ensemble des Québécois et des Québécoises vont comprendre, au cours de la prochaine année et des prochaines années, ce qui est en train d'arriver par rapport à leurs factures de taxes qu'ils vont recevoir, à leur capacité de payer, à la distortion qui est en train de s'établir actuellement entre les propriétaires résidentiels qui paient davantage par rapport aux conditions du marché. Le contraire devrait peut-être se produire, c'est-à-dire qu'on devrait peut-être s'assurer ou donner la souplesse aux élus municipaux pour qu'ils puissent être capables de répartir cette assiette fiscale et d'aller, toutes proportions gardées, faire en sorte que ceux qui sont des propriétaires au niveau industriel ou

commercial soient capables d'assumer, eux aussi, leur partie de responsabilité. Je vous remercie, M. le Président.

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

M. Lefebvre: Contrairement aux renseignements que j'ai donnés tout à l'heure, M. le ministre des Affaires municipales procédera à sa réplique sur le projet de loi 82. Je vous demanderais de suspendre quelques minutes, étant donné que M. le ministre est en commission parlementaire, on est allé le chercher.

Le Vice-Président: Très bien. Il y a consentement pour que nous suspendions nos travaux quelques minutes. Donc nous allons suspendre quelques minutes.

(Suspension de la séance à 17 h 21)

(Reprise à 17 h 37)

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

Nous allons donc poursuivre le débat sur la motion d'adoption du principe du projet de loi 82, Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et la Loi concernant les droits sur les divertissements en matière de taxes municipales. Nous en sommes rendus, pour clore ce débat sur l'adoption du principe, à la réplique de M. le ministre. Je vous cède la parole, M. le ministre des Affaires municipales.

M. André Bourbeau (réplique)

M. Bourbeau: Merci, M. le Président. Nous en arrivons maintenant à la fin du débat sur l'étude du principe du projet de loi 82 qui vise à donner aux municipalités du Québec des outils additionnels pour tenter de venir en aide aux contribuables qui seraient frappés par des hausses brusques de leur compte de taxes à la suite de hausses importantes de l'évaluation foncière.

On a dit et redit en cette Chambre, au cours des derniers jours, que le phénomène de l'évaluation foncière, de l'emballlement des rôles d'évaluation, est un phénomène, hélas, que nous connaissons de plus en plus, surtout à la suite des poussées de spéculation foncière que nous voyons un peu partout dans la société québécoise. La spéculation foncière, il est très difficile de l'enrayer, elle est un reflet du marché, et, si les immeubles prennent beaucoup de valeur, c'est peut-être parce que l'économie va bien au Québec.

Il n'y a pas que de mauvais côtés à l'augmentation de l'évaluation foncière. Les gens qui accèdent à la propriété et qui

voient leur immeuble prendre de la valeur ont le bénéficiaire, à long terme, de pouvoir accumuler du capital. Cependant, à court terme, ils doivent souvent subir des hausses de comptes de taxes qui sont consécutives aux hausses d'évaluation. C'est là que, souvent, le bât blesse. Nous avons choisi, en 1980, d'asseoir le régime de la fiscalité municipale sur des bases solides, les bases foncières.

Depuis toujours, au Québec, mais encore plus depuis la réforme de 1980, les municipalités se financent en très grande partie, jusqu'à 96 % de leur budget proviennent de sources locales. La principale de ces sources, c'est la fiscalité foncière, c'est le rôle d'évaluation des immeubles situés à l'intérieur de la municipalité. Tous les propriétaires d'immeubles sont taxés, évalués sur la même base, soit celle de la valeur marchande, de la valeur réelle de l'immeuble. Cette évaluation est faite par des évaluateurs, des professionnels de l'évaluation dont le mandat leur est confié par la municipalité. La municipalité retient les services d'évaluateurs professionnels et ces gens-là déterminent pour chaque immeuble une évaluation qui est faite au meilleur de leurs connaissances et de leurs capacités professionnelles.

On peut employer plusieurs méthodes pour l'évaluation foncière; cela dépend du type d'immeuble qu'on est en train d'évaluer. La méthode la plus couramment utilisée pour des maisons unifamiliales ou des résidences, c'est la méthode qui consiste à comparer la valeur d'une propriété avec celle qu'on obtient sur le marché de la vente des immeubles. Donc, lorsqu'un individu voit son voisin vendre son immeuble tel prix, si son immeuble est identique, il y a de bonnes chances que l'évaluateur accorde à son immeuble la même valeur que celle accordée à l'immeuble de son voisin.

Lorsqu'on parle d'immeubles de type industriel, il devient assez difficile de procéder par la méthode de comparaison. Souvent, il n'y a pas de ventes comparables. Là, on peut utiliser d'autres méthodes, comme celle par laquelle on calcule le coût de remplacement d'un immeuble en déduisant la dépréciation. Il y a aussi la méthode du revenu, qui est utilisée dans les conciergeries, où les immeubles s'évaluent non pas en fonction du coût de remplacement, mais en fonction du montant qu'on peut recevoir si on met l'immeuble en vente. Ces immeubles se vendent selon le revenu qu'ils rapportent.

Toutes ces façons de procéder ont un même but: trouver la valeur marchande ou la valeur réelle d'un immeuble. Le Bureau de révision de l'évaluation foncière accepte n'importe quelle de ces méthodes pourvu que le résultat convainque le régisseur qu'on a atteint le but recherché, c'est-à-dire trouver

la valeur marchande, la valeur réelle de l'immeuble.

Dans notre système québécois, tous les immeubles sont donc évalués selon cette méthode et la municipalité qui prépare son budget possède justement un rôle d'évaluation qui donne le montant total de l'évaluation de tous les immeubles dans la municipalité. Celle-ci, qui doit préparer son budget de dépenses, répartit celui-ci sur l'ensemble des immeubles taxables et détermine un taux de taxe qui est susceptible de produire, en multipliant le taux de taxe par le rôle d'évaluation, le budget dont a besoin la municipalité.

Si la municipalité n'a pas procédé à une mise à jour de son rôle d'évaluation au cours des dernières années, il est bien évident qu'en déposant un nouveau rôle l'augmentation générale du rôle va être importante. C'est le cas présentement dans la municipalité de Hull, par exemple, qui n'a pas procédé à la mise à jour du rôle depuis cinq ou six ans. On se retrouve donc avec un rôle nouveau, dont l'augmentation moyenne est de 47 %. C'est très important comme hausse et, bien sûr, cela modifie les évaluations de tout le monde. Je pense qu'il ne faut pas paniquer avec une augmentation aussi importante, parce que la municipalité, bien sûr, va réduire le taux de taxes dans une proportion analogue de sorte qu'en principe, le compte de taxes individuel de chaque citoyen ne devrait pas augmenter sensiblement.

Il y a un problème qui se pose, M. le Président, lorsqu'un individu voit sa propriété à lui augmenter dans une proportion qui excède de beaucoup la moyenne. Supposons qu'un individu, à Montréal, voit l'évaluation de son immeuble augmenter de 60 % alors que la moyenne est de 23 %. Cela cause un sérieux problème parce que cet individu verra son compte de taxes augmenter dans une proportion beaucoup plus importante que ses concitoyens. C'est dans ce but que nous avons présenté la mesure devant nous. Nous avons dit aux municipalités: Si un cas semblable se présente, vous aurez des outils pour éviter que certains contribuables ne soient frappés d'une façon trop dure par des hausses de taxes trop importantes.

Nous avons mis à la disposition des municipalités deux outils. Le premier consiste à permettre à la municipalité, si elle le désire - et ce n'est pas obligatoire, elle peut ne pas utiliser cet outil - de plafonner l'évaluation foncière de ces individus à un niveau qui doit se situer au-dessus, bien sûr, de la moyenne normale, de la moyenne générale du rôle, et la municipalité pourra déterminer à partir de quel niveau les évaluations seront plafonnées pour les fins de calcul des comptes de taxes. La municipalité devra respecter un seuil minimal qui est dans la loi. Tous les propriétaires dont l'évaluation

personnelle se situerait au-dessus du niveau fixé par la municipalité obtiendront un crédit, si je puis dire, ou ne seront pas taxés pour l'excédent.

Évidemment, cette mesure comportera un coût pour la municipalité puisque cette dernière renoncera à percevoir une partie du compte de taxes. Pour la partie qui excède le seuil, il y aura un coût pour la municipalité, une charge. Ce coût sera réparti à l'ensemble des propriétaires. Il s'agit, en fait, d'une police d'assurances. Ce n'est rien d'autre qu'une police d'assurances mutuelle où tous les propriétaires paieront la prime, une prime qui pourra être de 0,01 \$, 0,02 \$, 0,03 \$ ou 0,04 \$ les 100 \$ d'évaluation, mais où les bénéfices seront versés, les prestations dans le cas de cette assurance, aux propriétaires qui auraient été les plus durement frappés. La mesure profitera autant aux petits propriétaires qu'aux riches, qu'aux gros propriétaires, parce que la mesure s'applique d'une façon universelle à tous ceux qui auront eu des augmentations d'évaluation supérieures à la moyenne. Ces augmentations peuvent aussi bien frapper les petits propriétaires que les gros.

La municipalité aura également un deuxième outil qu'on appelle l'étalement du compte de taxes. Cela permettra à la municipalité de permettre aux propriétaires qui auraient été frappés par des hausses très importantes de reporter ou d'étaler sur une période maximale de trois ans la partie du compte de taxes qui excéderait, encore une fois, le seuil qui aurait été établi. C'est donc une autre mesure mise à la disposition des municipalités pour venir en aide aux propriétaires qui auraient été durement frappés.

Ces mesures, M. le Président, bien qu'elles ne soient pas parfaites, vont permettre d'alléger le fardeau de ces propriétaires qui auraient été le plus durement frappés. Je pense que cela s'inscrit dans une démarche du gouvernement visant à tenter de trouver des solutions aux problèmes que les municipalités rencontrent dans la gestion de leur budget et dans la perception de leurs comptes de taxes. Maintenant, est-ce une bonne mesure? Est-ce qu'elle ne l'est pas? Les députés qui se sont exprimés en cette Chambre, M. le Président, ne sont pas tous de la même école. Les députés qui ont parlé en faveur du projet de loi, donc ceux de la partie gouvernementale, ont vanté les mérites de ces mesures, et nos amis d'en face n'y ont vu que des problèmes.

Vous me permettez, M. le Président, de vous faire la lecture d'une courte lettre que je recevais le 23 novembre dernier de M. Michael Fainstat, président du comité exécutif de la ville de Montréal, qui disait ceci: "M. le ministre, il me fait plaisir de vous transmettre le budget de la ville de

Montréal pour l'année 1988 et les documents qui l'accompagnent. Le budget fait état des changements annoncés à notre régime fiscal - bien sûr, la ville de Montréal anticipait l'adoption du projet de loi 82 que nous avons devant nous - lesquels témoignent des résultats des bons rapports de collaboration entre votre ministère et notre administration municipale." Voilà donc, M. le Président, le président du comité exécutif de la ville de Montréal qui nous déclare que la ville de Montréal se prévaut justement de la mesure de plafonnement que nous avons annoncée et qui témoigne de la bonne collaboration et de la satisfaction de la ville de Montréal à l'endroit des mesures que nous annonçons.

Je pourrais vous faire lecture de toute une série de coupures de journaux qui témoignent également de la satisfaction de ceux qui auront à se servir de ce projet de loi. Je viens de parler de la ville de Montréal, et les journaux en ont fait état. Ici, dans le **Journal de Québec**, on dit que le gouvernement a donné de la corde aux municipalités. Bien sûr, ce n'est pas une corde pour se pendre, M. le Président, mais une corde pour permettre aux contribuables de souffler un peu mieux. Il y a également le journal **La Presse**: Québec permet aux municipalités de plafonner les comptes de taxes, où on donne un résumé du projet de loi. "Bourbeau donne suite à ses engagements". M. le Président, c'était un engagement que nous avions pris l'été dernier lors des assises Québec-municipalités, que nous verrions à alléger le fardeau des contribuables. Dans **Le Devoir**: "Allègement du fardeau fiscal municipal"; une autre coupure de journal. Je pourrais continuer comme cela à faire la lecture de ces documents, mais mon humilité naturelle me porte à ne pas trop...

Des voix: Ah!

M. Bourbeau: Pour une fois, je fais l'unanimité dans la salle, M. le Président.

Bref, je crois que les mesures que nous proposons vont permettre aux contribuables d'assumer plus facilement les hausses de comptes de taxes qu'ils pourraient recevoir au cours de la prochaine année ou dans les quelques prochaines semaines. Je suis content de voir, en regardant la mine réjouie de nos amis d'en face, que, finalement, après avoir fait une bataille d'arrière-garde, ils semblent se rallier au principe du projet de loi 82 que je vous demanderais de bien vouloir sanctionner dans les meilleurs délais. Merci.

Le Vice-Président: Le débat étant terminé à cette étape de l'étude du projet de loi, est-ce que cette motion d'adoption du principe du projet de loi 82, Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et la Loi concernant les droits sur les divertissements

en matière de taxes municipales, est adoptée?

Des voix: Adopté.

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

Renvoi à la commission de l'aménagement et des équipements

M. Lefebvre: M. le Président, je fais motion pour déferer le projet de loi 82 à la commission de l'aménagement et des équipements.

Le Vice-Président: Est-ce que cette motion de déférence est adoptée?

Des voix: Adopté.

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

M. Lefebvre: M. le Président, avant de vous demander de suspendre les travaux jusqu'à 20 heures, j'aurais un avis à donner à la Chambre, s'il vous plaît:

Le Vice-Président: Nous vous écoutons.

Avis touchant les travaux des commissions

M. Lefebvre: M. le Président, j'avise cette Assemblée que ce soir, de 20 heures à 24 heures, à la salle Louis-Joseph-Papineau, la commission de l'aménagement et des équipements procédera à l'étude détaillée des projets de loi suivants, et ce, dans l'ordre ci-après indiqué: le projet numéro 82, Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et la Loi concernant les droits sur les divertissements en matière de taxes municipales, et le projet de loi numéro 87, Loi modifiant la Loi sur la Régie du logement et le Code civil.

Le Vice-Président: Les avis sont donnés. Je comprends, puisque nous approchons de 18 heures, que, de consentement à ce moment-ci, nous allons suspendre nos travaux qui reprendront à 20 heures.

(Suspension de la séance à 17 h 53)

(Reprise à 20 h 8)

La Vice-Présidente: À l'ordre, s'il vous plaît!

Veillez vous asseoir.

Nous allons reprendre la séance. M. le leader du gouvernement.

M. Gratton: Oui, Mme la Présidente, je

vous prierais d'appeler l'article 17 du feuillet, s'il vous plaît!

Projet de loi 73

Reprise du débat sur l'adoption du principe

La Vice-Présidente: À l'article 17 de notre feuillet, il s'agit de la reprise du débat concernant l'adoption du projet de loi 73, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et la Loi sur l'assurance automobile. Je suis prête à reconnaître le prochain intervenant. M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon, Mme la Présidente, au cours de cette session, le ministre des Transports présente deux projets de loi. Deux projets de loi qui sont près l'un de l'autre: le projet de loi 73 qui modifie le Code de la sécurité routière et la Loi sur l'assurance automobile et un autre qui est le projet de loi 76, la Loi sur le camionnage. Ce sont des projets de loi, au fond, qui sont interreliés d'une certaine façon, tout en étant complètement différents; parce qu'ils sont affectés, ils vont être affectés, ils vont amener les Québécois à être touchés par la déréglementation et le libre-échange.

Dans le contexte actuel, on comprend toute l'inquiétude qu'il peut y avoir dans le milieu du transport où on apprend, depuis quelques jours, que ceux qui ont négocié dans le secteur du libre-échange ont, à toutes fins utiles, laissé tomber le transport. Même le ministre fédéral, M. Crosbie, l'admettait, que le transport maritime, le transport ferroviaire et le camionnage, à toutes fins utiles, ont été laissés pour compte par le gouvernement fédéral on ne sait trop pourquoi. À tel point qu'aujourd'hui il y a une inquiétude qui grandit chaque jour dans le domaine du transport parce que les gens qui sont dans l'industrie du transport commencent à se rendre compte que les négociateurs fédéraux qui, normalement, auraient dû être conseillés par leurs correspondants dans chacune des provinces - dans ce cas, par le ministre du Commerce extérieur du Québec et le ministre des Transports du Québec - n'ont apparemment rien négocié pour l'industrie du camionnage, l'industrie ferroviaire et l'industrie maritime du Québec ou du Canada.

On comprend qu'aujourd'hui les projets de loi, qui auraient pu être bons dans un autre contexte, peuvent devenir mauvais parce que, dans le cadre du libre-échange, leur application va être complètement différente de ce qu'elle aurait été dans un cadre autre que le libre-échange. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, il faut voir si on n'ouvre pas une porte de grange pour les Américains

alors qu'eux n'ouvrent rien. Il faut voir si ces projets de loi n'auront pas pour objet de donner des avantages considérables par un effet indirect aux Américains alors qu'eux ne nous donneront rien.

J'ai eu l'occasion de parler cette semaine, par exemple, du transport maritime. Aujourd'hui, tous les gens se rendent compte que les Américains ne nous donnent rien, zéro. Le Jones Act, qui est la mesure la plus protectionniste américaine, va demeurer en vigueur tel quel, c'est-à-dire qu'un bateau ne pourra pas battre pavillon américain s'il n'est pas construit aux États-Unis pour faire du transport aux États-Unis, avec les États-Unis, tandis que nous, semble-t-il, dans les négociations sur le libre-échange, on a donné entièrement la possibilité aux Américains d'acheter nos compagnies, d'acheter nos entreprises, de faire construire leurs bateaux battant pavillon canadien aux États-Unis sans aucun problème. On leur a donné le Canada et ils ne nous ont rien donné.

Dans le domaine de l'industrie maritime, c'est ce qui commence à se faire à tel point que les gens de l'industrie ont demandé qu'il y ait un moratoire de 90 jours, parce qu'ils se rendent compte que les négociateurs canadiens n'ont rien négocié en termes d'avantages pour les Canadiens, alors qu'ils ont donné le Canada aux États-Unis dans le domaine du transport maritime. Alors qu'ils vont faire disparaître les droits de douanes de 25 % par rapport aux États-Unis, les Américains maintiendront le Jones Act tel quel; il sera alors obligatoire en vertu du Jones Act sur le transport maritime d'avoir fait construire ou réparer son bateau aux États-Unis pour faire du transport avec les Américains dans le domaine maritime.

On s'imagine à quel point l'inquiétude est en train de gagner les différents milieux, puisque chaque fois qu'on ouvre un peu le couvercle de la négociation sur le libre-échange, on se rend compte qu'on s'est fait avoir, non pas que le libre-échange peut être bon ou mauvais, quoiqu'il faut avoir... Vous savez, la concurrence parfaite en économie, c'est quelque chose qui n'existe pas, qu'on met là un peu comme modèle de référence, comme un système parfait, mais qui n'existe pas. C'est pour cela qu'il faut regarder ces questions-là avec un peu plus de circonspection.

Si on regarde l'objet du projet de loi 73 présenté par le ministre, on propose une série de modifications au Code de la sécurité routière, l'intégration des normes au Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers, et personne ne peut être contre cela, à condition que les normes soient considérées comme valables, et d'autres dispositions visant à corriger certaines erreurs dans les lois que le ministre a fait adopter l'an dernier. On pourra dire au ministre qu'il y a des "effaces" au bout des

crayons pour effacer de temps en temps des choses qui, à l'usage, révèlent qu'elles pourraient être modifiées et mieux s'appliquer. Au contraire, j'aime bien mieux quelqu'un qui fait des changements à des lois qu'il a fait adopter antérieurement que quelqu'un qui se bat en disant: Tout ce que j'ai fait est parfait et je ne change rien.

C'est pour cela que, par exemple, concernant l'équitation, alors qu'on disait autrefois dans l'ancien projet de loi qu'il faudra faire du cheval aux endroits où on aura posé des affiches pour faire du cheval, aujourd'hui, ce sera l'inverse dans le projet de loi proposé où il sera possible de faire du cheval aux endroits où cela ne sera pas interdit. Évidemment, cela donne une latitude beaucoup plus grande et cela coûtera sans doute beaucoup moins cher au ministère en affiches, puisque, de la même façon que dans le domaine de l'équitation, si le ministère devait faire une affiche chaque fois que les chevreuils ou les orignaux peuvent passer, cela coûterait cher d'affiches. Il se contente de mettre des affiches aux endroits où il veut indiquer que, plus qu'ailleurs, les orignaux ou les chevreuils peuvent passer et qu'il peut être dangereux pour un automobiliste qui doit s'en occuper.

Ces multiples normes auront pour effet d'apporter une plus grande sécurité et on aura l'occasion de revenir à la discussion de ce propos.

Il y a un autre aspect aussi concernant les personnes handicapées et nous aurons l'occasion d'y revenir aussi. Il s'agit d'une question importante concernant les personnes handicapées et, l'an dernier, avec la réforme du Code de la sécurité routière, une ouverture avait été faite pour les vignettes qui seront apposées par ceux qui conduisent les automobiles. La réglementation sera en vigueur au début de décembre; cependant, il y a tous les handicapés qui ne conduisent pas l'automobile et qui sont peut-être encore plus handicapés que ceux qui conduisent des automobiles. J'aurai l'occasion de parler un peu plus longuement là-dessus.

Il y a également la modification à la Loi sur l'assurance automobile où le montant minimal d'assurance obligatoire pour dommages matériels passe de 50 000 \$ à 1 000 000 \$ et à 2 000 000 \$ pour le transport des matières dangereuses. Or, on a vu, à la suite de l'étude de l'avant-projet de loi en commission parlementaire en septembre, que les demandes de l'Association du camionnage allaient dans ce sens-là pour qu'il y ait une meilleure protection pour les camionneurs et ceux qui peuvent encourir des dommages avec des camionneurs, et que cette mesure est un peu acceptée unanimement. Au fond, le principal objet du projet de loi, c'est l'intégration des normes au Code canadien de sécurité. Au fond, le ministre veut s'harmoniser avec le Code

canadien de la sécurité et adopter au Québec des lois un peu semblables, principalement pour le camionnage local ou le transport local et le transport intraprovincial, le fédéral ayant sa juridiction, qui a été déterminée par la Cour suprême, sur le transport international, interprovincial et intraprovincial, lors d'un voyage qui part d'un secteur international ou d'un point situé en dehors du pays ou encore en dehors de la province où il arrive.

Cette loi va toucher beaucoup de monde, puisque cette partie du projet de loi, l'intégration des normes québécoises au Code canadien de sécurité vise les autobus et les véhicules de commerce dont la masse nette est de plus de 3000 kilos. Elle touche 42 000 entreprises de transport au Québec et environ 75 000 travailleurs. Elle a pour but d'adapter nos lois québécoises aux normes du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers, pour en arriver à des normes un peu semblables dans l'ensemble du Canada. En principe, cela a l'air gentil, cela a l'air beau, mais il va falloir voir comment tout cela va s'appliquer.

Sur le plan historique, Mme la Présidente, le 26 mars 1987, lors d'une rencontre, les ministres responsables des transports et de la sécurité routière ont conclu une entente quant à la mise sur pied d'un Code canadien de la sécurité routière. On sait à quel point la sécurité routière est importante. Le ministre y croit. Et nous collaborons dans ce sens, parce que, quand on parle de sécurité routière, on ne peut aller contre le principe de la sécurité routière. On sait que le domaine du camionnage est un secteur où des améliorations doivent être apportées pour que les camions soient en bon état et que les "minoues", ce qu'on appelle communément les "minoues" dans le domaine des véhicules, ne puissent pas circuler sur les routes parce qu'elles sont un danger pour les autres automobilistes et les piétons.
(20 h 20)

Dans son discours de deuxième lecture, le ministre disait: "Dans cette vaste réforme de déréglementation, il nous apparaît extrêmement important d'être prudents et de conserver nos acquis sur le plan de la sécurité routière. Non seulement, faut-il tenter de conserver nos acquis, mais encore faut-il chercher à améliorer le bilan en matière de sécurité routière. D'autant plus, j'imagine, que le ministre sera intéressé à avoir un beau bilan pour l'année 1988 qui est proclamée l'Année québécoise de la sécurité routière.

Cependant, il faut faire attention. Il y a la loi 73 sur la sécurité routière, mais, en même temps, il y a la loi 76 que va déposer le ministre et dont on parlera plus tard, dans les heures qui viennent, qui, elle, va dans le sens de la déréglementation, laquelle a

démontré un bilan plutôt catastrophique aux États-Unis, en termes de sécurité routière, parce que la déréglementation, justement - le mot le dit - vise à déréglementer et à créer une situation nouvelle dans le domaine du transport routier où des gens peuvent plus facilement devenir transporteurs routiers et occuper la place. Parce qu'il y a déréglementation, les entreprises deviennent beaucoup plus concurrentielles, les gens, qui sont moins payés, qui gagnent moins cher pour faire du camionnage, doivent faire beaucoup plus d'heures pour gagner le même montant d'argent ou encore, parce que la concurrence est plus forte, entretiennent moins bien leur véhicule, et on a comme résultat que, dans un cadre de déréglementation, le nombre d'accidents augmente considérablement.

C'est la réalité, qu'est-ce que vous voulez! Quand quelqu'un est obligé de travailler 90 ou 100 heures par semaine pour gagner sa vie, il n'est pas en forme comme quelqu'un qui va travailler 40 heures. Quand vous avez travaillé un trop grand nombre d'heures sur un camion, vous pouvez vous endormir, vous pouvez conduire avec un café, quand ce n'est pas autre chose, pour vous garder réveillé, et ce n'est pas bon en matière de sécurité.

C'est pour cela qu'on dit, d'un côté, le ministre présente le projet de loi 73 sur la sécurité routière, mais par ailleurs, avec la loi 76 qui va amener une déréglementation, il va contribuer à faire en sorte que les gens pourront entrer facilement dans le domaine du transport routier parce que la concurrence sera plus vive et - on le constate aux États-Unis, on en dira un mot tout à l'heure - qu'il y aura disparition d'entreprises et une concurrence plus vive pour ceux qui vont faire du camionnage.

On constate, par exemple, que l'expérience américaine est plutôt catastrophique puisqu'en Californie, depuis 1983, il y a eu une augmentation de 22 % du nombre d'accidents impliquant des camions et qu'aux États-Unis, en général, on estime entre 25 % et 30 % l'augmentation du nombre d'accidents des transporteurs routiers. Seulement au Québec, en 1986, le ministre des Transports déclarait en conférence de presse, au moment de la présentation du projet de loi, que 75 % des camions vérifiés par les inspecteurs de son ministère s'étaient révélés en mauvaise condition mécanique et la déréglementation n'est pas encore mise en application. Je ne blâmerai pas le ministre, au contraire, je vais appuyer à 100 % pour qu'on soit plus vigilant en matière de sécurité routière au Québec.

Il y a des gens de mon comté qui ont eu à déplorer des morts dans leur famille parce qu'un camion ne pouvait pas arrêter n'ayant presque pas de freins. Quand le

ministre nous dit que 75 % des camions vérifiés par les inspecteurs de son ministère s'étaient révélés en mauvaise condition mécanique, cela veut dire que c'est un nombre très élevé et que des mesures plus sévères pour la sécurité routière dans le domaine du transport par camion ou par autobus sont nécessaires. Il est important que sur nos routes, surtout dans un domaine professionnel comme le camionnage ou les autobus, on retrouve des véhicules dont l'entretien mécanique correspond à des normes de sécurité. En même temps que le ministre - et c'est là qu'il y a de l'inquiétude dans le milieu - va imposer des normes plus sévères en matière de sécurité routière, il préconise la déréglementation dans ce secteur, ce qui est une cause de moindre sécurité routière, comme on l'a démontré aux États-Unis où cette déréglementation est en vigueur depuis un certain temps.

Par ce projet de loi, le ministre s'engage, comme il l'a dit lui-même, avec ceux qu'il a lui-même appelés les "gypsies" de la route, à mettre au pas les entreprises récalcitrantes face aux nouvelles mesures qu'il préconise. Ces mesures plus sévères se trouvent à deux niveaux: des obligations additionnelles conjointes pour les conducteurs et les transporteurs. Là encore, je pense que cette disposition est souhaitable à condition qu'on surveille dans l'application que le transporteur ne se débarrasse pas de ses obligations sur le camionneur ou le conducteur. Il serait facile, encore là, pour l'entreprise, de se dégager sur son conducteur ou son camionneur et c'est là l'inquiétude des camionneurs. À tel point qu'une nouvelle association est en train de se former depuis le début de 1987. J'ai eu l'occasion de rencontrer les membres de cette association qui disent ne pas être contre des mesures de sécurité routière plus élevées - c'est l'Association des propriétaires de camions-remorques indépendants du Québec inc. - mais qu'ils craignent l'application de ces dispositions puisque la responsabilité étant conjointe au niveau du transporteur, du camionneur et même de l'expéditeur pour certaines parties, au fond, il serait facile d'exiger du camionneur des choses qu'il ne pourra pas faire. Par exemple, si on dit à un camionneur dont on charge le camion-remorque en fin d'après-midi: Il faut que vous soyez à Toronto demain matin à 8 heures ou à 9 heures... c'est évident qu'il n'a pas d'autre choix que de conduire toute la nuit. On aura beau faire des règles presque évangéliques, dans l'application réelle, les exigences des transporteurs ou des expéditeurs sont telles que le camionneur n'a pas le choix de travailler encore là un grand nombre d'heures par semaine en essayant, dans certains cas, de déjouer les inspecteurs ou ceux qui

surveillent le système pour pouvoir remplir ses obligations.

Vous savez que dans ce domaine-là, si vous parlez le moins avec des camionneurs, il vous diront qu'il est facile pour ceux qui utilisent leurs services, d'avoir des exigences qui iront dans le sens d'exiger d'eux plusieurs heures de conduite pour réaliser les objectifs désirés.

Donc, aux deux niveaux: obligation pour les conducteurs et les transporteurs et le montant des amendes, en cas de non-respect de ces obligations pouvant varier entre 5000 \$ et 40 000 \$, selon le nombre de récidives.

Je suis persuadé que le ministre n'a pas une mauvaise intention sauf que, dans le milieu, les gens s'inquiètent beaucoup. Encore ce matin quelqu'un me disait: On n'a pas vu d'augmentation de budget prévue pour un nombre d'inspecteurs accru, puisque si le ministre veut appliquer une sécurité routière avec beaucoup plus de choses à surveiller qu'auparavant, parce qu'il y aura le livre de bord à surveiller, il y aura toutes sortes d'exigences qui sont contenues maintenant dans le projet de loi qui ne sont pas mauvaises en soi. Mais s'il n'y a pas d'application, cela pourrait être pire qu'avant. Pour qu'il y ait application, il va falloir des gens qui inspectent, qui surveillent. C'est pourquoi, Mme la Présidente, le ministre devra nous dire de quelle façon il entend faire une application plus vigilante des normes de sécurité routière. (20 h 30)

Au fond, il y a deux choses. Il y a les normes, de meilleures normes, on est d'accord là-dessus. Mais une meilleure application des normes, si on a des normes plus considérables, cela va prendre des personnes additionnelles pour les appliquer. Si on a plus d'exigences en matière de sécurité routière, d'autant plus qu'on s'est rendu compte, après une enquête, qu'il y a trop de véhicules dont l'entretien mécanique n'est pas suffisant ou encore trop de conducteurs de camions qui conduisent trop d'heures d'affilée alors qu'ils deviennent fatigués et qu'ils deviennent des dangers sur nos routes parce qu'ils sont obligés de travailler trop d'heures à la suite, dix, douze, quinze heures, pour gagner leur vie. À ce moment-là, c'est évident que l'application de ces mesures va demander un personnel additionnel.

Par exemple, je vais vous donner quelques éléments du projet quant à l'intégration des normes au Code canadien de sécurité. On parle, par exemple, dans le projet de loi du dossier du conducteur. Un dossier unique et valable pour l'ensemble du Canada, c'est-à-dire que le conducteur ne pourra pas commettre impunément des fautes au Code de la sécurité routière ou à la sécurité routière dans l'une ou l'autre province sans

que son dossier soit cumulatif. Tout cela est valable, mais à condition que l'application qui en est faite soit possible. Si, en même temps, le nombre des inspecteurs n'est pas suffisant, au fond, il y aura une belle loi, mais il n'y aura pas d'application.

Le but du ministre est de cumuler des informations sur la situation du conducteur, par exemple, sur les heures de conduite. Il ne pourra pas passer huit heures à la suite au Québec et huit heures en Ontario, ce qui ferait seize heures, impunément, parce que les heures vont s'additionner et que la loi exigeant un maximum de huit heures de conduite, il sera possible avec un dossier unique de faire en sorte de dire à quelqu'un qui conduira plus de huit heures qu'il doit arrêter son camion et se reposer. Mais vous comprenez que vous ne voyez pas dans le rétroviseur ou dans le miroir que le conducteur du camion a conduit plus de huit heures et qu'il y a bien des conducteurs qui peuvent être amenés à conduire plus de huit heures parce qu'ils ont des obligations, des exigences qui leur sont posées par leur patron ou encore parce que, les montants d'argent qu'ils peuvent gagner étant trop bas, ils doivent faire plusieurs heures pour gagner leur vie.

Dans un cadre de déréglementation où la compétition va être plus féroce, on peut imaginer que les conducteurs de camion vont avoir tendance à conduire plus d'heures à la suite les uns des autres que moins d'heures, puisque, la déréglementation amenant plus de petits transporteurs dans le circuit, la concurrence va être plus féroce. À ce moment-là, normalement, les gens devront faire plus d'heures. De plus, le conducteur n'aura désormais qu'un seul permis de conduire valable pour tout le Canada délivré par l'une ou l'autre des provinces. Mais cela vaudra à condition que les provinces adoptent des dispositions et que les provinces fassent cette uniformisation dans leurs lois.

On dit dans le dossier du transporteur: Permet l'échange d'informations entre les provinces concernant les infractions commises par les transporteurs, surtout pour les compagnies qui font affaires régulièrement avec plusieurs provinces. Le dossier du transporteur contient aussi un système de points d'inaptitude comme celui qui prévaut actuellement pour le conducteur d'automobile, évidemment, en étant plus large parce que celui qui fait du camion conduit à la journée longue. Par ailleurs, encore là, le gouvernement canadien s'est fait tordre un peu les bras pour essayer d'uniformiser avec les États-Unis, mais l'uniformisation avec les États-Unis n'est pas complète puisqu'il y a des pouvoirs à l'échelle des États et des pouvoirs à l'échelle fédérale. Actuellement, le ministre semble être premier en Amérique du Nord à devancer tous les autres, alors que ce

système ne peut fonctionner que s'il fonctionne ailleurs, dans les autres provinces du Canada ou aux États-Unis, que les ententes non seulement aient été faites, mais appliquées, que les lois aient été adoptées.

Or, les informations qu'on a à ce moment-ci, Mme la Présidente, c'est que le Canada a agi le premier, le Québec suit immédiatement, mais que les autres semblent moins pressés. Je me rappelle, dans le cas du système métrique, que justement on avait été les premiers à adopter des mesures. On s'est rendu compte que les autres, qui avaient dit qu'ils fonctionneraient eux aussi, ne l'ont pas fait, de telle sorte que le gouvernement conservateur qui est maintenant au pouvoir à Ottawa avait même promis, dans la campagne électorale de 1984, de faire fonctionner les deux systèmes de front, le système métrique et le système anglais. Nous du Québec, qui avons fait toutes les dépenses, tous les ajustements, tous les changements nécessaires, nous étions rendus au système métrique alors que les autres provinces du Canada, pour l'immense majorité, étaient - ce ne sont pas toutes les autres provinces du Canada - restées au système anglais, à toutes fins utiles.

C'est beau les ententes, mais j'ai souvent vu l'Ontario acquiescer et ne rien faire par la suite. Dans ce cas, je pense que le ministre doit s'assurer que le code canadien ne s'applique pas seulement à l'échelle fédérale, sans avoir les lois correspondantes à l'échelle de chacune des provinces du Canada. Il doit aussi s'assurer que le fédéral fasse son travail auprès des États-Unis, pour que le code de sécurité américain, les Américains ayant exigé au fond l'harmonisation avec le système canadien, s'applique également dans leurs propres États.

Mme la Présidente, il y a toutes sortes de responsabilités conjointes qui sont prévues dans la loi entre à la fois les transporteurs, les conducteurs, les expéditeurs, mais qui valent autant à l'extérieur du Québec que dans le Québec, dans le reste du Canada, et dans le cadre du libre-échange aussi par rapport aux États-Unis, qui pourront s'appliquer.

Aujourd'hui, on parle, par exemple, d'entretien mécanique des véhicules, de réglementation concernant la sécurité et l'arrimage des charges, des poids et des dimensions au niveau des charges et des camions, du transport des matières dangereuses, de normes relatives aux heures de travail. Vous voyez qu'il s'agit d'un encadrement considérable mais dont l'application devra être surveillée et respectée non seulement au Québec mais pour l'ensemble du Canada.

Contrôle des abus, oui, nous sommes d'accord. Il faut reconnaître qu'il y a eu dans le passé des abus, notamment quant aux

heures de travail exigées des camionneurs salariés ou encore des camionneurs à leur propre compte, ou encore des camionneurs qui prêtent, si on veut, leurs tracteurs ou leurs camions à une entreprise dont ils marquent le nom sur la porte, même si le camion leur appartient, pour faire du transport, abus dans les heures de travail et aussi entretien mécanique déficient, et ce, tant pour le conducteur que pour le transporteur.

Mais pourquoi autant d'abus? Quelles sont les véritables causes du problème? Possiblement qu'un manque de surveillance et de contrôle routier est la cause. À ce moment-là, il faut remédier par une surveillance plus intense, mais aussi, on peut très bien non seulement imaginer mais savoir que les conditions économiques auxquelles sont confrontés les camionneurs sont une cause très importante du fait que certains camions sont négligés, parce que les propriétaires de ces camions ne sont pas riches ou encore qu'ils font beaucoup d'heures pour gagner un montant d'argent additionnel pour pouvoir faire vivre leur famille et gagner leur vie.

Les conditions économiques difficiles. Pour arriver à joindre les deux bouts, plusieurs doivent travailler dix, quinze et parfois même vingt heures par jour pour arriver à un salaire raisonnable. Combien de fois voit-on des "vans" ici et là le long de la route 20, par exemple, dans les haltes routières, où les gens se sont arrêtés pour dormir. Certains se sont arrêtés parce qu'ils ont fait huit heures. Certains se sont arrêtés parce qu'ils étaient épuisés et qu'ils ne pouvaient pas aller plus loin. Et, Mme la Présidente, c'est évident que, quand quelqu'un a trop conduit l'automobile, il peut devenir un conducteur dangereux.

(20 h 40)

Les dépenses aussi, achats, assurances, essence, ne cessent d'augmenter pour les camionneurs. Les assurances ont augmenté considérablement ces dernières années pour les camionneurs et tout s'enchaîne au fond. Si, par la déréglementation, il y a plus d'accidents qu'auparavant, comme on l'a constaté, en Californie où il y a eu une augmentation de 30 %, depuis la déréglementation en 1983, les primes d'assurances vont augmenter. Si les primes d'assurances augmentent, le camionneur va vouloir faire plus d'heures pour pouvoir payer ses assurances qui seront plus élevées. Si l'essence est plus cher - et on voit que le gouvernement actuel a fait en sorte de fixer les taxes au niveau maximum - là encore, cela coûte plus cher de frais de fonctionnement aux camionneurs qui doivent faire des heures pour compenser. Pour bon nombre de camionneurs, des revenus insuffisants coupures et, souvent, sur le plan de l'entretien mécanique, qu'il s'agisse de pneus

usés, de freins inefficaces, etc.

Je voudrais être bien clair quand je dis au ministre qu'à ce sujet, il devra être vigilant pour s'assurer aussi que les conditions de travail des camionneurs ne soient pas excessives, surtout parce qu'une entente sur le libre-échange s'en vient et qu'une entente sur le libre-échange signifie que la concurrence deviendra le principal critère d'évaluation des camionneurs. Celui qui sera plus vigoureux, celui qui sera plus fort physiquement, celui qui fera le plus d'heures, c'est lui qu'on voudra engager. Celui qu'on considérera plus fragile et moins fort physiquement sera écarté. Quand on parle de libre-échange et de déréglementation, cela veut dire que les petits doivent s'écraser, qu'ils doivent disparaître du système. Au bout, à la limite, déréglementation veut dire la loi du Far West: celui qui tire le plus vite, c'est celui qui a raison. Au Far West, autrefois, quand tout le monde avait son revolver à la ceinture, celui qui dégainait et qui tirait le plus vite faisait la loi, jusqu'à ce qu'un plus jeune qui a tiré plus vite vienne le remplacer.

Quand on parle de libre-échange et de déréglementation, cela veut dire que c'est le plus efficace qui prend la place, mais le plus efficace dans un monde où les gens ne sont pas égaux. Il y en a qui ont une bonne santé et d'autres qui n'ont pas une bonne santé. Il y en a qui sont forts et d'autres qui ne sont pas forts. Certains sont résistants et d'autres ne le sont pas, mais on aura les mêmes exigences d'efficacité pour tous. Ce n'est plus le système de société basée sur l'humanité, ce n'est plus une société qui sera basée sur la compassion; c'est un système de société dans le libre-échange et la déréglementation où les plus faibles ne sont plus protégés. Qu'on soit bien conscient de ceux qui parlent du libre-échange sans en connaître l'a b c. C'est facile de parler du libre-échange quand on a sa permanence, quand ce sont les autres qui vont perdre leur emploi; ceux qui gagnent leur vie dans des secteurs moins efficaces, ce sont eux qui vont perdre leur emploi.

C'est facile d'en traiter allègrement quand vous êtes professeur d'université avec une permanence totale ou encore fonctionnaire au gouvernement avec une permanence totale. Sauf que ceux qui perdront leur emploi et dont il faut tenir compte, ce sont ceux qui n'auront pas de permanence totale. J'ai hâte de voir pendant combien de temps ces gens voudront payer des taxes pour assurer la permanence totale à d'autres catégories de travailleurs dans une société qui, eux, auront la permanence, alors qu'ils sont dans le système de concurrence le plus total, où seule l'efficacité sera juge de leur travail. C'est ce qu'il faut savoir. C'est fondamentalement ce que cela veut dire. Cela veut dire que, quand quelqu'un va

devenir trop vieux, malade, trop faible ou qu'il aura des problèmes familiaux ou des problèmes personnels, sa compagnie lui dira: Va-t'en, on peut en engager un autre plus jeune qui a la force pour faire le travail. C'est ce que veut dire le libre-échange également.

Il faut également être capable de se dire que la loi sera celle de l'efficacité. Mais on a vu ce que l'efficacité économique a donné dans le passé. On a vu aussi qu'on a considéré qu'il fallait avoir des mesures sociales, des règlements, pour encadrer le rythme d'une vie économique pour qu'on vive dans une société civilisée et humaine, où les gens ont le droit de vivre dans des conditions humaines. C'est évident que, si l'on juge que les seules conditions sont celles des plus efficaces, on se rendra rapidement compte que les gens ne sont pas tous égaux, qu'ils ne sont pas tous nés avec la même santé, avec la même force et avec la même vigueur.

Il y a des gens qui vont trouver cette société difficile. Remarquez que ceux qui ont eu le témoignage le plus sage dans ce cadre-là, ce sont les évêques du Canada qui ont dit: Quand on veut faire un tel changement de société, il devrait y avoir un vaste débat dans notre société pour être bien conscients des changements que l'on veut apporter, parce que, dans une société démocratique, les gens ont le droit de dire quel genre de société ils veulent bâtir, dans quelle genre de société ils veulent vivre, ou s'ils veulent avoir une société dont la seule règle est celle de l'efficacité économique.

Mme la Présidente, quand j'ai rencontré les voituriers-remorqueurs indépendants, propriétaires de voitures-remorques indépendants, ils m'ont dit: Dans un contexte où les camionneurs sont confrontés à une vaste concurrence, plusieurs d'entre eux doivent travailler à des tarifs parfois ridicules, pour réussir à se trouver un contrat. Conséquences: des revenus insuffisants, des coupures importantes dans l'entretien, augmentation des heures de travail pour compenser les faibles revenus.

Il ne faut pas croire que nous tentons de dire que la sécurité n'est pas importante dans cette industrie, au contraire. Nous croyons que la sécurité est importante, que les normes de sécurité doivent être renforcées et qu'elles doivent être appliquées avec encore plus de diligence. Nous sommes d'accord là-dessus. Bien au contraire, nous croyons qu'il est important, voire même essentiel, d'intervenir sur la question des heures de travail et de l'entretien mécanique. Mais nous croyons, cependant, qu'il est tout aussi important d'assurer aux camionneurs une situation financière respectable et décente, ainsi que de permettre à l'industrie québécoise du camionnage de s'adapter aux nouvelles

réalités économiques, c'est-à-dire la déréglementation et le libre-échange. Ce sont de nouvelles conditions qui vont arriver à peu près ensemble, puisque le nouveau Code de la sécurité routière fédérale doit s'appliquer à partir du 1er janvier 1988 et que le libre-échange devrait s'appliquer à partir du 1er janvier 1989, s'il est signé et si le gouvernement conservateur ne perd pas ses élections là-dessus, ce qui n'est pas impossible non plus, parce qu'on aura un véritable débat de société. Conception d'une société. Un débat qui va être fascinant, à condition qu'on puisse le faire.

Mme la Présidente, je trouve épouvantable, que, dans le cadre du libre-échange, on soit rendu au 1er décembre - l'entente doit être signée le 3 janvier - et que les 1000 pages ne soient pas encore disponibles. Comme si le libre-échange était une maladie honteuse dont il ne faut pas prendre connaissance. Normalement, dans une société, il devrait y avoir un débat pour savoir si on veut de cela.

Traditionnellement, les peuples nordiques, Mme la Présidente, ont été beaucoup plus des peuples qui ont eu l'esprit communautaire, qui ont voulu organiser des systèmes plus collectifs. Ce n'est pas seulement l'initiative individuelle ou l'efficacité personnelle individuelle qui a été le seul critère d'attribution des revenus ou encore de la sécurité dans notre société. Cela n'a pas été cela, au contraire. La société à laquelle nous sommes arrivés, le genre de sécurité sociale à laquelle nous sommes parvenus au Québec et au Canada - il y a des choses qui sont différentes, car nos façons de vivre sont différentes - ont été bâtis au cours des années, dans un système où ce n'était pas l'efficacité économique qui était le seul critère. Le cadre sera différent. Cela veut dire que, dans un cadre de déréglementation, donc de concurrence plus grande, dans un cadre de libre-échange, encore de concurrence plus grande, non seulement au Canada, mais en Amérique du Nord, les règles du jeu vont être différentes. Beaucoup de gens se demandent si le respect de l'application des nouvelles règles du jeu va être réel, s'ils peuvent se fier au fait que le système sera respecté et appliqué par tous, que le gouvernement mettra en place les dispositions nécessaires pour que cela soit respecté et appliqué par tous.

(20 h 50)

Tout le système proposé par le ministre peut paraître bien beau en théorie, mais en pratique qu'en sera-t-il? À quoi bon se donner une loi si sévère si on ne se donne pas les moyens de la faire respecter?

Quelle en sera l'application? C'est ce que se demandent, entre autres, les camionneurs et les propriétaires d'entreprises de camionnage. C'est beaucoup plus facile pour les propriétaires de respecter la loi si

les autres sont forcés de la respecter, que ce soit un système d'application générale et non pas un système de "pas vu, pas pris" et qu'on sache qu'on vit dans un système où il y a de belles normes, mais que personne ne les applique.

Quelles sont les solutions? Une police de la route? On sait que le député de Louis-Hébert a préconisé cette formule. J'aurais pensé qu'il serait peut-être allé jusqu'à une police à cheval, lui qui a été un si grand admirateur de Bolivar et de son cheval, à tel point qu'il en a reçu une médaille. On ne sait pas si c'est le cavalier ou le cheval qu'il admirait le plus. Est-ce que ce sera une police de la route, selon la recommandation du député de Louis-Hébert - il semble, par ailleurs, qu'il y ait beaucoup d'adversaires à cette formule - ou une unité spéciale à l'intérieur de la Sûreté du Québec?

La police de la route, elle existait déjà avant d'être intégrée à la Sûreté du Québec, lorsque le contrôle routier a été placé sous le contrôle de la Sûreté du Québec en mars 1984, alors que 175 inspecteurs des transports ont rejoint les rangs de la Sûreté du Québec. Le rapport Doyon, comme je viens de le dire, avait soulevé beaucoup de controverse chez les policiers provinciaux et leurs représentants. On affirmait à ce moment-là qu'il était plus urgent et important de consolider le système actuel que de se tourner vers un nouveau corps policier. Le ministre aura à trancher, on verra ce qu'il va dire du rapport de son député de Louis-Hébert et des deux autres députés qui ont travaillé avec lui à la rédaction de ce rapport.

Camionnage et déréglementation. On sait que l'expérience de la déréglementation, aux endroits où cela s'est fait, a amené une augmentation du nombre de transporteurs routiers, d'où l'importance d'un meilleur contrôle routier parce que, comme les portes sont plus ouvertes pour obtenir le permis de camionnage, il y a plus de gens qui font du transport, mais comme la masse de transport n'est pas plus grande, les revenus peuvent être diminués, et sont diminués pour un grand nombre d'entre eux. Il est important d'avoir un meilleur contrôle routier, sinon on pourrait craindre de se retrouver dans une véritable jungle où les compagnies les mieux organisées réussiraient à s'en sortir beaucoup mieux que les plus petites, et on créerait une plus grande injustice. Je suppose bien que ce n'est pas ce que souhaite le ministre des Transports.

Camionnage et libre-échange. Le ministre parle dans son projet de loi de l'intégration des normes au Code canadien de sécurité. Il peut même se permettre de nous rappeler que les discussions amorcées pour la déréglementation l'ont été à l'époque de l'ancien gouvernement et de son prédécesseur, M. Guy Tardif, en février 1985.

Faut-il souligner qu'à cette époque on parlait très peu de libre-échange et que c'est seulement un mois plus tard, le 17 mars 1985, au Grand Théâtre de Québec, que le président des États-Unis et le premier ministre du Canada ont annoncé officiellement que commenceraient des discussions en vue de tenter d'en arriver à un cadre de libre-échange entre le Canada et les États-Unis?

De plus, les règles du jeu ont été sensiblement modifiées. On n'est plus dans le même cadre, celui d'une déréglementation au Canada, tel qu'il était au moment des discussions, alors qu'il y avait eu une entente de principe au début de 1985. Les conditions, les règles du jeu ont changé, et c'est pourquoi le ministre ne peut pas se sentir lié par une entente qui va s'appliquer dans un cadre de libre-échange. C'est pourquoi je dis au ministre: La déréglementation seulement au Canada, entre les provinces du Canada, c'est une chose, mais la déréglementation au Canada et au Québec qui, ensuite, fonctionneront par rapport aux Américains, dans un cadre nord-américain, cela veut dire deux variables nouvelles, un cadre complètement nouveau de déréglementation et de libre-échange.

Le ministre parle dans son projet de loi de l'intégration des normes au Code canadien de sécurité. Dans un tel contexte, les dispositions applicables au niveau canadien et celles discutées aujourd'hui au niveau québécois permettront-elles de tenir compte de cette nouvelle réalité? Le ministre a-t-il demandé des études d'impact sur les conséquences du libre-échange dans l'industrie du camionnage? Les règles du jeu seront-elles les mêmes pour tous et quelles seront les conséquences au niveau de la sécurité routière? Comme on le disait, comme les règles du jeu dans le domaine du camionnage vont changer, on a constaté qu'aux États-Unis, il y avait eu beaucoup plus d'accidents et que la sécurité routière avait diminué considérablement dans le cadre de la déréglementation.

Autre modification au code de sécurité - je voudrais prendre les quinze minutes qui me restent et parler principalement du stationnement des personnes handicapées. Il s'agit d'une question importante couverte par le projet de loi 73 et qui ne nous semble pas bien couverte. Les rencontres que nous avons eues avec les gens qui sont dans ce secteur, qui sont les représentants des personnes handicapées nous indiquent que ces personnes ne sont pas satisfaites du tout du régime mis en place par le ministre dans ce projet de loi à tel point que nous pensons que les normes de sécurité routière devraient faire l'approbation, devrait faire l'objet d'une discussion plus rapide, d'une étude en commission parlementaire, mais nous ne voudrions pas être placés dans la situation de voter sur des normes de sécurité routière

pour lesquelles nous sommes favorables et de voter sur les normes de stationnement des personnes handicapées alors que nous trouvons inacceptables les normes prévues dans le projet de loi. Elles sont inacceptables parce qu'elles ne tiennent pas compte des besoins des personnes handicapées.

L'article 11 du nouveau Code de la sécurité routière accorde des vignettes permettant d'utiliser des espaces de stationnement aux seules personnes handicapées propriétaires d'un véhicule et titulaires d'un permis de conduire. En conséquence, on exclut une forte majorité des personnes handicapées - 90 %, dit-on dans la lettre que le ministre a reçue de la COPHAN, la Confédération des organismes provinciaux des personnes handicapées du Québec qui lui a dit: Si le système que vous avez mis en place reste comme cela, 90 % des personnes handicapées ne pourront pas en profiter et celles qui ne pourront pas en profiter sont celles qui sont les plus handicapées, c'est-à-dire celles qui ne peuvent pas conduire une automobile et qui seraient, à toutes fins utiles, laissées pour compte.

Pour les personnes qui peuvent conduire, je pense que c'est bon qu'on ait mis des dispositions dans le Code de la sécurité routière avec une réglementation qui va entrer en vigueur pour laquelle certains correctifs sont demandés et pourront être faits dans un autre cadre que celui de l'Assemblée nationale puisque le règlement n'est pas adopté par l'Assemblée nationale... Mais pour les personnes handicapées qui ne peuvent conduire leur automobile, le régime proposé n'a pas de sens. On peut imaginer... Combien d'exemples m'a-t-on donnés lors de rencontres que j'ai eues avec des personnes handicapées. Imaginez qu'un père de famille qui a un enfant handicapé devra le laisser au centre commercial sur le bord du trottoir pour aller stationner son automobile ou encore sortir un ou des appareils qui sont utilisés...

Je vois le ministre qui proteste, mais ce sont les personnes handicapées qui me l'ont dit, qui ont fourni de la documentation pour indiquer que ce n'était pas correct. J'ai dit aux personnes que j'ai rencontrées: Écrivez au ministre, il a le droit d'être au courant de tout cela. Elles m'ont dit: On l'a fait et j'ai eu des copies de lettres ou de télégrammes envoyés au ministre. Sauf que les personnes handicapées nous disent: On ne sera pas traitées correctement par le système proposé.
(21 heures)

On peut imaginer que toutes celles qui ne peuvent pas conduire une automobile sont dans une situation pire et que si elles ne peuvent avoir accès parce que la personne handicapée n'est pas le conducteur de l'automobile aux espaces qui sont les plus

rapprochés des zones de débarcadère, elles devront se chercher un stationnement comme tout le monde, soit stationner loin de l'endroit où elles doivent débarquer et s'organiser comme elles le peuvent dans la circulation, à travers le terrain de stationnement pour venir jusqu'au magasin, jusqu'à l'édifice public ou à l'édifice tout simplement, ou encore, la personne handicapée être abandonnée sur le coin du trottoir en attendant que le conducteur se trouve un stationnement quelque part. Je ne vois pas comment le ministre peut protester parce que je ne vois pas d'autre situation que celle-là qui puisse se produire.

La population handicapée se divise en deux catégories: ceux qui conduisent et ceux qui ne conduisent pas. Pour ceux qui conduisent, le ministre a dit qu'il pourrait fournir une vignette. Ainsi, les parents devraient maintenant laisser leurs enfants à la porte des édifices publics pour aller stationner plus loin parce qu'ils n'ont pas droit à la vignette.

Comment parler de qualité de la vie? Qu'en est-il de la réintégration sociale dans un tel contexte? Dans le projet de loi 73, le ministre des Transports se décharge de sa responsabilité et renvoie la balle aux municipalités du Québec, imaginez-vous! en leur permettant d'émettre en fonction du nombre d'espaces réservés des certificats amovibles. Or, les regroupements de personnes handicapées demandent des certificats amovibles mais ils sont contre le fait que ce soit les municipalités qui les émettent. On dit: rattacher le certificat amovible - qu'ils demandent - à la personne handicapée de façon à permettre au conducteur qui l'accompagne d'utiliser ces espaces réservés. Cela veut dire que le père de famille qui a un enfant handicapé pourra utiliser la vignette et quelqu'un dans sa famille qui aura quelqu'un de handicapé qui ne conduit pas l'automobile, si la vignette est rattachée à la personne handicapée, pourra demander à quelqu'un de le conduire qui pourra utiliser l'espace réservé. Il me semble que c'est le bon sens.

Je n'ai pas inventé ça. Je peux vous lire le télégramme que j'ai reçu et que le ministre a reçu également de personnes qui ont demandé... M. Louis Pronovost, président du comité de concertation pour personnes handicapées de Trois-Rivières Métro: "Nous exigeons un permis mobile, rattaché à la personne handicapée, uniforme et reconnu partout au Québec et émis gratuitement par un organisme central." Parce que ces gens ne veulent pas que ce soit selon des normes municipales, qu'il y ait 1500 municipalités et 1500 normes différentes avec l'émission par une municipalité qui n'est pas organisée pour évaluer les personnes handicapées.

On voit le ministre de la Main-d'Oeuvre et de la Sécurité du revenu qui, depuis

combien de temps, essaie de déterminer qui est une personne apte ou inapte au travail et là on va demander à chacune des municipalités du Québec de déterminer qui est une personne handicapée et qui n'est pas une personne handicapée? Le ministre lui-même trouve que ce serait trop de travail pour la Régie de l'assurance automobile du Québec. Pensez-vous que les municipalités sont mieux organisées pour déterminer des règlements, des normes pour donner des vignettes à des personnes handicapées en déterminant si telle personne l'est ou telle personne ne l'est pas qui ne peut pas conduire une automobile? Voyons donc! Mme la Présidente, c'est évident.

J'ai un autre télégramme de Me Richard Champagne, président provincial de l'Association de paralysie cérébrale du Québec. Que dit M. Champagne? Le télégramme était expédié à M. Jean Garon, critique de l'Opposition en matière de transport: "Suite au projet de loi 73 sur la délivrance par une municipalité d'un certificat permettant à la personne handicapée de stationner son véhicule dans un espace réservé à cette fin, l'Association de paralysie cérébrale exige que ce permis soit émis par un seul organisme, en l'occurrence la Régie de l'assurance automobile du Québec et non pas laissé à la discrétion des municipalités." Que ce permis soit uniforme. Un handicapé ne pourra pas avoir un permis par ville. Si vous allez dans différents endroits ça va vous prendre autant de permis qu'il y a de villes? Voyons donc! ça n'a pas de bon sens. "Que ce permis soit uniforme pour tous et reconnu à l'échelle provinciale, l'ensemble du Québec." "Que ce permis soit émis gratuitement." "Les personnes handicapées à travers le Québec comptent sur votre appui pour que leurs droits soient reconnus uniformément." C'est ça le bon sens. Pas les municipalités qui déterminent des normes pour savoir qui est handicapé et qui ne l'est pas. Pas les municipalités qui jugent qui est handicapé, après avoir établi des normes pour ne pas qu'un handicapé se retrouve avec autant de vignettes qu'il y a de municipalités dans lesquelles il va aller ou encore fasse une demande de permis à autant d'endroits. Il a déjà un problème en étant handicapé, pourquoi aller créer le système juridique le pire au Québec? Pourquoi la Régie de l'assurance automobile ou l'Office des personnes handicapées du Québec qui sont des organismes qui auraient un caractère provincial ou pour l'ensemble du territoire québécois ne pourraient pas le faire? Comment parler de la qualité de la vie? Dans le projet de loi 73, le ministre se décharge de la responsabilité.

Le gouvernement force ainsi les personnes handicapées à se débattre maintenant devant toutes ces municipalités

pour obtenir un droit tout à fait légitime. Les groupes de personnes handicapées nous ont démontré leur inquiétude quant à la volonté et à la capacité des municipalités de s'occuper adéquatement de dossiers aussi importants. S'il est compliqué pour le gouvernement de distinguer les personnes aptes et inaptes au travail pour la réforme de l'aide sociale, comment penser que les municipalités pourront évaluer adéquatement les besoins des personnes handicapées qui feront une demande de vignette amovible?

Où est la logique quand le gouvernement accorde certains montants pour adapter et modifier les véhicules automobiles pour les personnes handicapées lorsqu'on ne leur accorde aucun droit de se stationner dans les endroits publics, quand le gouvernement va aider à modifier les véhicules automobiles pour des handicapés et qu'ils devront ensuite faire une demande à une municipalité qui décidera selon ses normes de donner ou non une vignette? Voyons donc! Ils seraient dépendants du bon vouloir des municipalités pour obtenir la vignette de stationnement. Les municipalités ne sont pas organisées pour cela. Ne nous comptons pas d'histoires. Elles ne sont pas organisées pour cela.

Les handicapés craignent aussi pour l'application de cette mesure qui risque d'être plus ou moins uniforme: 1500 municipalités, 1500 normes, 1500 séries de normes différentes. Dans son discours de deuxième lecture, le ministre affirmait qu'il avait déjà fait le maximum pour les personnes handicapées en ce qui le concerne. Nous disons non! Pas nécessairement par mauvaise foi, mais parce qu'il n'avait pas le portrait de l'ensemble du dossier. Maintenant, je pense que le ministre doit tenir compte du fait que les personnes handicapées au Québec doivent être aidées, qu'elles ont besoin d'un régime spécial qu'elles ont indiqué, soit une vignette amovible qui pourrait être utilisée par le conducteur, celui qui conduit la personne handicapée.

C'est juste le bon sens d'autant plus qu'il y a certaines provinces qui le font déjà. La Saskatchewan le fait déjà; l'Ontario se prépare à le faire. D'autres provinces le font encore. Je ne veux pas référer à mes notes - je ne l'avais pas noté ici - mais il y a d'autres provinces qui le font. L'Alberta, la Saskatchewan. Et l'Ontario se prépare à le faire. Une vignette amovible délivrée par un corps public. Pourquoi le Québec n'aurait pas un système mieux pensé pour ces personnes? À moins qu'on ne soit sous le système de libre-échange partout.

Je pense que, dans le cas des personnes handicapées, on devrait adopter des mesures en conséquence, c'est-à-dire, selon les demandes des groupes intéressés, la délivrance d'une vignette amovible par la Régie de l'assurance automobile aux

personnes handicapées, qu'elles soient ou non détentrices d'un permis de conduire. Objectif: un système uniforme dans l'ensemble du Québec. Même les militants du Parti libéral ont demandé à leur chef au dernier congrès de prendre un virage social à l'égard des plus démunis de la société. Je pense que cela serait à un des hommes les plus pesants du gouvernement, le député de Charlesbourg, ministre des Transports, de prendre le virage le premier pour que, pour les personnes handicapées, les vignettes puissent être appliquées dans un système qui va faire davantage l'affaire des gens qui le demandent, qui sont des personnes qui doivent être aidées.

La Vice-Présidente: En conclusion, M. le député.

M. Garon: Mme la Présidente, je conclus là-dessus en espérant être entendu. Mais comme le ministre ne m'a pas donné l'assurance qu'il m'avait entendu, peut-être qu'il faudrait lui faire comprendre davantage. Je vous remercie.

La Vice-Présidente: Merci, M. le député de Lévis. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Merci, Mme la Présidente.

Une voix: Mme la Présidente, l'alternance?

Mme Harel: Certainement, certainement.

La Vice-Présidente: M. le député de Rousseau.

M. Robert Thérien

M. Thérien: Merci, Mme la Présidente et Mme la députée de Maisonneuve. Mme la Présidente, le critique de l'Opposition du transport se demandait si notre ministre des Transports avait été attentif, s'il avait entendu quelque chose. Il faudrait d'abord préciser s'il y avait quelque chose à entendre. C'est le premier phénomène.

Si nos auditeurs ont écouté son message depuis une heure pour bien comprendre la loi 73, je pense qu'ils n'ont pas très bien perçu ce qu'était la loi 73, ce qu'elle visait et de quoi elle se composait.
(21 h 10)

M. le critique de l'Opposition a parlé de libre-échange. Il a peut-être manifesté sa déception d'être encore une fois critique des transports et non critique des finances.

Mme la Présidente, moi, je suis très fier de prendre la parole sur un projet concernant le transport parce qu'une autre fois le gouvernement démontre bien son intention de prendre le contrôle de nos

routes en matière de sécurité. J'ai eu l'occasion, la semaine dernière, en parlant sur le projet de loi 62, de démontrer aussi qu'il y avait un intérêt particulier du gouvernement libéral de protéger nos citoyens et, surtout, d'améliorer son réseau routier.

Vous savez, Mme la Présidente, le projet de loi 73 et le projet de loi 76, qui va être débattu plus tard, sont quand même très importants parce qu'on parle de 42 000 entreprises, on parle de 75 000 emplois et on parle de 4 000 000 000 \$ de dépenses d'exploitation. Donc, ce sont des lois très importantes. C'est très important que les utilisateurs comprennent bien le sens de ce projet de loi.

Bien entendu, nous allons vivre, au Québec comme au Canada, une déréglementation du transport qui va amener toutes sortes d'aménagements qui vont être tantôt difficiles, tantôt faciles. Ce projet de loi 73 vise à harmoniser le plus possible le Code de sécurité canadien avec celui du Québec. Je pense qu'il est très important qu'on harmonise, qu'on tente le plus possible de créer le moins d'écart.

Dans les quelques minutes qui me sont allouées, j'aimerais quand même parler des principaux éléments que comporte le projet de loi 73. Premier élément: le dossier du conducteur. Le but, c'est d'uniformiser à l'intérieur du Canada pour que les gens aient un seul permis. Vous savez que, malheureusement, il y avait beaucoup de conducteurs délinquants qui pouvaient obtenir plusieurs permis pour ainsi frauder la loi. Le permis commercial sera uniforme. Les normes médicales, les examens de conduite, la formation des évaluateurs seront communs. Voilà un actif positif du projet de loi 73: un dossier commun du conducteur dans tout le Canada.

Deuxième volet important: le dossier du conducteur professionnel. Bien entendu, nous connaissons tous les efforts que depuis deux ans le gouvernement libéral met sur la sécurité routière, sur les points d'inaptitude concernant la conduite; la même chose est reportée concernant le transport. Il y a des points qui concernent la gravité du délit. Il y a surtout des amendes qui vont être beaucoup plus importantes - cela indique à quel point on porte une attention aux délits - et qui vont aller - tantôt, le critique l'indiquait - de 5000 \$ à 40 000 \$. Ce qui est surtout important, c'est qu'à défaut du paiement on pourra saisir un ou plusieurs véhicules. C'est très important, Mme la Présidente, pour le respect.

Tantôt, le critique disait: Est-ce que ce sera appliqué? Est-ce que ce sera facile d'appliquer la loi? On est en train de la faire. Il ne s'agit pas de la défaire avant de la faire. Mais lorsqu'on indique des sentences aussi sévères, je pense qu'on indique très bien, le ministre des Transports indique très

bien son orientation.

Troisième volet: l'état mécanique des véhicules. Où met-on la responsabilité du conducteur et celle du transporteur? Les deux seront conjointement responsables. Je pense que c'est peut-être le point positif dont le critique parlait tantôt et c'est peut-être le seul moment où on a pu comprendre l'importance du projet de loi 73. Il a failli nous dire que c'était une bonne loi. Il a failli nous le dire. Mais c'est un bon projet de loi car l'état mécanique, c'est très important que les gens qui roulent sur notre territoire ne mettent pas en péril la vie des autres conducteurs et, en particulier, dans le domaine du transport, surtout dans le transport lourd. Le projet de loi 73 comporte un volet important qui parle de l'état mécanique des véhicules et toutes les sanctions qui s'y rattachent.

Un phénomène nouveau, un quatrième volet, concerne la surcharge. Une responsabilité conjointe, une complicité entre conducteur, transporteur, expéditeur. Tout ce dont on a entendu parler tantôt, ce n'est pas de ce volet nouveau, mais c'est de la difficulté probable. Qui va le faire, etc.? Ce qu'il faut indiquer, d'abord, c'est l'intention première du gouvernement de dire que le conducteur a une responsabilité, le transporteur et l'expéditeur aussi.

Je pourrais citer plusieurs exemples, Mme la Présidente, parce que je suis moi-même dans un comté où de nombreux transporteurs se plaignaient du fait que c'était seulement les conducteurs qui étaient pénalisés. Le ministre et le gouvernement ont été à leur écoute. Je me souviens d'un cas bien précis où le ministre était présent dans mon comté et où il s'est assis avec des conducteurs et a porté attention à ce que ceux-ci disaient sur la réglementation. On le voit par le projet de loi 73.

Le cinquième volet, Mme la Présidente, les pouvoirs accrus aux peseurs - on sait que dans le passé, les agents de la paix étaient les seules personnes habilitées à donner des billets d'infraction - pour renforcer la vérification. Ils se posaient la question: Qui était pour appliquer toutes ces mesures-là? Il y a d'autres comités qui travaillent. J'ai moi-même participé à la réforme d'un des corps de police; on n'est pas rendu à la conclusion mais c'est un autre volet. Les peseurs qui contribuent à renforcer notre loi, ce sont des gens additionnels qui vont voir à ce que notre loi soit bien respectée, une meilleure efficacité, Mme la Présidente.

Comme sixième volet, on n'en a pas tellement entendu parler tantôt, on a parlé de libre-échange. J'ai bien entendu le critique de l'Opposition mousser dans sa philosophie sa future candidature. Il nous a parlé un peu du volet d'une nouvelle société. Comme sixième volet, on peut parler de la réciprocité Québec-New York comme étant

une entente qui peut favoriser une meilleure surveillance, surtout une meilleure adaptation à nos transporteurs qui vont travailler dans ces États-là ou l'inverse. C'est là aussi un exemple tangible qu'on respecte de plus en plus nos transporteurs. Bien entendu, on ne ferme pas la porte à d'autres ententes.

Un septième volet dont le critique de l'Opposition n'a pas parlé mais, moi, j'ai eu la visite de Québec à cheval. Vous allez dire: Dans la loi 73, on parle de transporteurs, de camionneurs. Malheureusement, dans la loi, il y avait un article qui pénalisait peut-être les gens qui pratiquent ce sport-là. Là aussi, on a été à l'écoute des gens. Les gens qui se rendaient à mon bureau disaient: Cela n'a pas de bon sens d'interdire qu'on puisse passer d'une route à une autre, d'un champ à un autre, d'un tracé à un autre. M. le ministre a placé dans la loi 73 pour ces gens qui font de l'équitation l'inverse de ce qu'on disait. On disait qu'il fallait que les traverses soient indiquées. Là, la loi 73 dit que ce sont les interdictions qui vont être indiquées. Je suis convaincu... On lisait tantôt un télégramme qui pouvait peut-être signaler la déception des handicapés. Je peux vous montrer des télégrammes qui disent la satisfaction des gens en ce qui concerne l'équitation. Ils sont très heureux de voir qu'on a été à leur écoute. Une minorité, vous allez me dire, mais une loi améliorée, bonifiée. C'est ce dont il n'a pas parlé tantôt, de dire que la loi 73 ait améliorée, bonifiée le travail de ces conducteurs-là.

Finalement, Mme la Présidente, comme autre volet, comme huitième volet, on parlait des handicapés, on disait que c'était effrayant ce qu'on faisait en ce qui a trait au stationnement des handicapés, que c'était effrayant de laisser cela aux municipalités. Je peux vous dire, Mme la Présidente, que j'ai eu l'occasion de servir une ville à titre de maire pendant six ans et je pense que c'est le rôle des municipalités de se donner des services, entre autres, de se donner des espaces de stationnement. Ce sont surtout les petites municipalités qui connaissent leurs handicapés chez eux. Ce sont même les municipalités qui financent les loisirs de ces mêmes handicapés qui sont identifiés dans ces villes. Tantôt le critique demandait qui était pour identifier les handicapés? Chez nous, il y avait une population de 10 000, il y avait 26 handicapés et on connaissait ces 26 handicapés-là. Qu'on ne vienne pas me dire que ce sont des gens pris au hasard, c'est faux. Les villes ont la compétence et la responsabilité de définir qui sont les personnes handicapées. Ils le font en dehors du stationnement, ils le font à l'intérieur de leur loisir et de toute autre activité propice à eux. Bien entendu, il y a peut-être certaines modifications, la reconnaissance dans d'autres municipalités. Peut-être qu'il

va falloir se pencher à nouveau là-dessus pour qu'il y ait une reconnaissance plus attentive, plus complémentaire et plus complice avec d'autres villes. Je pense que c'est la bonne décision.
(21 h 20)

On vient de donner la possibilité aux gens qui ne sont pas conducteurs; jadis, ce sont les conducteurs handicapés qui avaient un permis. Là, on le donne à tous les gens qui ont, par malheur, un handicap, mais qui ont aussi des activités et qui sont transportés par l'un et par l'autre. Je considère cela, Mme la Présidente, comme une amélioration, comme un pas vers une solution élargie en donnant la possibilité aux villes de légiférer et de bonifier les lois.

Il faudrait surtout réfléchir à une chose. Si nous mandatos un organisme provincial pour émettre ce genre de permis, il y a environ 6000 handicapés au Québec, est-ce que cela va prendre une enquête médicale pour ces gens-là qui ne sont pas identifiés à cet organisme? Je considère que notre gouvernement a fait le bon choix. Bien entendu, il faut rester à notre table de travail et continuer à inciter les villes à être plus complémentaires et plus complices là-dessus.

Mme la Présidente, vous voyez que le projet de loi 73 vient dire à nos camionneurs qu'on considère énormément cette activité économique. Il vient aussi leur dire qu'il est là pour encadrer et pour épauler leurs activités et surtout pour légiférer de façon que la sécurité soit accrue au Québec. On peut critiquer toutes sortes de choses, mais on ne peut pas critiquer une loi qui améliore la situation des gens. On ne peut surtout pas critiquer une loi qui vient sécuriser les autres véhicules dont l'activité tourne autour de ces gens-là. Je suis convaincu que les 42 000 entreprises qui font l'objet de cette loi 73 vont l'applaudir.

Tantôt, on aura l'occasion de débattre la loi 76 qui sous-entend une philosophie peut-être un petit peu différente. On parle un peu plus du libre-échange et le projet de loi 73 vient donner un cadre de gestion, un cadre administratif selon lequel il y aura moins de délinquants sur nos routes du Québec. C'est très important de le signaler. Les futurs jeunes conducteurs dans ce métier seront des professionnels de la route, ceux qui feront transporter, les expéditeurs et tout cela, auront un encadrement équitable avec d'autres compagnies. La concurrence sera beaucoup plus facile, moins dure et moins surnoise, car elle sera l'objet d'une loi.

À titre de conclusion, Mme la Présidente, vous savez que, depuis deux ans, on améliore la sécurité routière et les conditions. Vous savez que presque tout le monde - moi le premier, jadis, à titre de maire - critique l'état pitoyable de nos routes, et

avec raison. Il n'y a pas eu beaucoup d'efforts, mais on ne reviendra pas sur le passé. Mais quel effort a-t-on mis à les protéger?

On disait tantôt que la responsabilité des gens qui surveillaient le transport en 1984 est passée à la Sûreté du Québec. J'ai eu l'occasion de rencontrer, la semaine dernière, ces gens qu'on appelait jadis les bleus; ils me disaient que, pendant un an, ils ont fait de la chaise et ils n'ont absolument rien fait, en 1983, en 1984 et au début de 1985. Cela veut dire qu'il n'y a pas eu de surveillance sur nos routes. On a consciemment détruit notre système routier. Ce qu'on fait, c'est que l'on veut améliorer la situation; on légifère de façon à protéger les gens qui circuleront sur nos routes. Mme la Présidente, je conclus en disant que c'est une autre bonne loi du ministère des Transports du gouvernement libéral. Je vous ai donné un peu les grandes lignes et je suis convaincu que même l'Opposition sera d'accord avec le projet de loi 73. Merci.

La Vice-Présidente: Merci, M. le député de Rousseau. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Louise Harel

Mme Harel: Merci, Mme la Présidente. Vous comprendrez qu'en vertu des nouvelles responsabilités qui m'incombent comme porte-parole de l'Opposition en matière sociale, j'ai eu moins l'occasion que l'année dernière de suivre attentivement les projets de loi présentés en matière de transport. Il demeure que ces projets de loi m'intéressent toujours autant. Le passage que j'ai pu faire comme porte-parole de l'Opposition en matière de transport m'a permis de constater combien importantes étaient, pour une politique industrielle et une politique économique au Québec, les interventions en matière de transport étaient importantes. Le projet de loi 73 est un étage de plus, tout en moins en ce qui concerne les dispositions qui modifient le Code de la sécurité routière. C'est certainement un étage de plus à l'édifice qui a été entrepris au début des années 80 en matière de sécurité routière. Il est évident que, dans ce domaine, il ne peut pas y avoir de projet de gouvernement qui ne soit pas soutenu par des intervenants dans leur secteur. Il n'y a pas de performance en matière de sécurité routière, sans qu'on puisse l'attribuer à l'ensemble des intervenants, que ce soit les départements de santé communautaire au Québec, les CLSC, qui ont entrepris une grande campagne, à l'échelle de tout le territoire, pour promouvoir la sécurité et les comportements responsables en matière de conduite automobile, que ce soit les milieux de l'éducation, que ce soit le ministère des

Transports, le ministre lui-même, ses prédécesseurs et la Régie de l'assurance automobile, sans oublier, évidemment, et au premier chef, les Québécoises et les Québécois qui, nous pouvons le constater avec bonheur, ont amélioré sensiblement, au cours des dernières années, leur conduite sur les routes du Québec.

Nous avons un bilan qui était, à bien des égards, extrêmement tragique. Encore une fois, il n'y a de véritable amélioration en ces domaines que, lorsqu'il y a une prise en charge, comme celle à laquelle nous avons pu assister au Québec, comme c'est le cas depuis quelques années. Nous avons donc devant nous un projet de loi qui veut apporter des dispositions qui permettront une sécurité accrue dans le transport routier, cette fois.

Je vous rappelle, Mme la Présidente, que, l'an dernier, nous avons examiné plusieurs centaines de dispositions qui modifiaient le Code de la sécurité routière, et, comme je le mentionnais, c'est un volet, celui que nous examinons maintenant, qui concerne le transport routier et qui est certainement indispensable à tout édifice qui se veut complet en matière de sécurité routière. D'autant plus que le transport routier met certainement en cause ou expose à des risques plus grands, les conducteurs, compte tenu du nombre d'heures de conduite par jour que les conducteurs professionnels sont appelés à faire. C'est d'autant plus important que l'on est dans un contexte - et mon collègue, le député de Lévis l'a bien décrit - de déréglementation dans le domaine des transports. Cette déréglementation est presque entreprise au moment où elle va être réglementée. Cette déréglementation, il faut le constater, aux États-Unis, a eu des effets certainement maléfiques, quand on pense à l'augmentation impressionnante du nombre d'accidents routiers. Selon les observateurs impartiaux, l'accroissement des accidents qui a été observé aux États-Unis, est directement lié à la mutation qu'a engendrée la déréglementation. C'est d'autant plus important de légiférer en matière d'usage du réseau routier par les entreprises de transport.

Mme la Présidente, nous avons examiné, l'an dernier, la nécessaire interrelation entre les expéditeurs, les transporteurs et les conducteurs, en n'oubliant pas que, très souvent, les chauffeurs routiers qui sont les travailleurs dans cette importante industrie sont amenés, sollicités, pressés à ne pas respecter, tant est vive et forte la compétition, et tant souvent sont absentes des règles de sécurité de travail, les garanties d'emploi, qui leur permettraient, à bon escient, devant les demandes pressantes qui leur sont faites à ne pas respecter les dispositions qui sont en cause, qui leur permettraient d'avoir des

garanties d'emploi qui n'existent pas, de refuser de commettre de telles infractions. (21 h 30)

C'est donc dire qu'il ne faut pas simplement, quand on a véritablement comme objectif la sécurité routière en matière de transport, simplement s'adresser aux personnes sur lesquelles tout le fardeau repose. Il ne faut certainement pas faire reposer sur les épaules des seuls conducteurs le respect des normes de sécurité routière, non seulement aux seuls transporteurs, compte tenu, au Québec, d'une situation qui est certainement unique en Amérique du Nord où l'on retrouve, en matière de charges indivises, des transporteurs qui ont un, deux ou trois camions. C'est un très grand nombre de petits transporteurs et ceux-là sont très souvent sujets à des pressions faites par des expéditeurs pour accepter des charges qui enfreignent les règlements. Comme, en ces matières, c'est une concurrence féroce, une concurrence très vive, il fallait - nous avons examiné ces possibilités lors de l'étude que nous en faisons l'an passé en commission parlementaire - certainement examiner la possibilité de rendre redevables du respect des dispositions de la loi les expéditeurs eux-mêmes.

Je souhaite avoir l'occasion de prendre plus amplement connaissance du projet de loi. Il semble qu'en matière de charges indivises les expéditeurs soient également tenus au respect des normes. C'est donc là extrêmement important également, puisque, bientôt, nous aurons la possibilité de constater si l'application pleine et entière est assurée par ces dispositions. Ce n'est certainement pas suffisant. Mon collègue de Lévis l'a rappelé, il faut aussi faire appliquer les dispositions que l'on adopte. On a beau avoir le Code de la sécurité routière le plus étanche qui puisse être et le mieux aménagé qui soit, tout cela ne fait que dissocier si, dans les faits, on peut enfreindre les dispositions de la loi sans être pénalisés. C'est donc une application plus stricte à laquelle il faut inviter le présent gouvernement.

Mme la Présidente, j'aimerais particulièrement, pendant le temps qui m'est donné, intervenir quant aux dispositions qui concernent les permis de stationnement pour les personnes handicapées. Je pense que c'est là que le bât blesse, comme on le dit dans le bas de la ville de Montréal, c'est là qu'il y a défaut dans ce projet de loi. Les dispositions qui concernent les normes de sécurité routière vont certainement amener l'Opposition à une collaboration entière avec le gouvernement, mais, quant aux dispositions qui concernent les stationnements pour personnes handicapées, nous ne pourrions certainement pas souscrire aux orientations, aux dispositions incluses dans le projet de loi. Nous ne le pouvons pas, Mme la Présidente, parce que l'ensemble du milieu

des personnes handicapées, l'ensemble des organismes qui les représentent est farouchement réfractaire au projet du ministre d'en confier la distribution aux municipalités, de multiplier à l'ensemble des municipalités du Québec la responsabilité de l'émission des permis selon les critères propres à chacune d'entre elles, pour des personnes handicapées qui se font transporter.

Nombreuses ont été les organisations représentant des personnes handicapées qui se sont véhémentement soulevées publiquement contre les dispositions qu'on retrouve dans le projet de loi. Pourquoi, Mme la Présidente? Pour la bonne raison que cela va créer deux classes de personnes handicapées. Il y a une disparité qui apparaîtrait, à partir du moment où seraient mises en vigueur ces dispositions, entre les personnes qui se font transporter et les personnes handicapées qui sont titulaires d'un permis de conduire et qui, donc, sont conductrices de leur propre véhicule ou d'un véhicule dont elles ont fréquemment l'usage et qui pourraient bénéficier d'une vignette émise par la Régie de l'assurance automobile du Québec, qu'elles colleraient sur leur plaque d'immatriculation. Elles pourraient, à partir de là, utiliser les stationnements réservés aux personnes handicapées dans tout le Québec, avec la même vignette apposée sur la plaque d'immatriculation.

Le traitement est tout à fait différent pour les personnes handicapées qui, elles, se font transporter. Vous comprendrez que les personnes handicapées qui conduisent elles-mêmes un véhicule, selon les spécialistes, les études et l'ensemble de tous les intervenants du milieu des personnes handicapées, représentent à peine 10 %. Pour la plupart des personnes concernées, on parle de 5 % à 10 % des personnes handicapées qui conduisent elles-mêmes leur véhicule, qui sont donc elles-mêmes titulaires d'un permis de conduire et qui pourraient se voir délivrer une vignette qu'elles apposeraient sur leur plaque.

Il semble, de toute évidence, selon toutes les informations que j'ai pu recueillir, que près de 90 % des personnes handicapées se font transporter par un parent, par un conjoint, par un ami, par quelqu'un du voisinage, se font transporter... Il y a évidemment les enfants qui comptent sur leurs parents, soit pour des activités de loisir ou pour quelque activité qui nécessite un déplacement, mais il y a aussi les personnes handicapées adultes qui ne sont pas en mesure, qui n'ont pas la locomotion pour conduire elles-mêmes leur véhicule et qui seraient l'immense majorité des personnes handicapées au Québec.

C'est donc dire qu'on introduirait deux modes de stationnement. Pour des personnes qui ont l'usage de tous leurs membres, cela peut paraître secondaire. Par ailleurs, quand

on y réfléchit et qu'on considère que l'Office des personnes handicapées paie actuellement au Québec jusqu'à 3500 \$ pour adapter un véhicule au transport d'une personne handicapée... Donc, l'Office des personnes handicapées peut accorder une subvention jusqu'à concurrence de 3500 \$ pour permettre d'adapter un véhicule, quand on pense que cet équipement ne peut être utilisé que dans un espace de stationnement presque double, compte tenu des ascenseurs, parce que, adapter un véhicule privé pour le transport de personnes handicapées, cela veut dire également une sorte de "lift", d'ascenseur qui prend à lui seul l'espace d'une auto pour effectuer les manoeuvres. Donc, un stationnement régulier est totalement inadéquat, totalement inefficace pour ce genre de transport des personnes handicapées. Pourquoi donc introduire un mode différent?

Les motifs invoqués dans l'ensemble des communiqués de presse du ministère des Transports qui font état de ces nouvelles dispositions que le ministre veut introduire dans un projet de loi sur la sécurité du transport routier semblent être que l'administration de la Régie de l'assurance automobile du Québec n'est pas disposée à émettre des vignettes aux personnes étant donné que l'administration de la régie se consacre à l'émission de permis. Mais en lisant l'ensemble de ces considérations publiées par le ministère des Transports, je me suis demandé si le transport adapté, cela veut dire adapté aux problèmes d'administration de la Régie de l'assurance automobile du Québec ou si cela veut dire adapté aux problèmes des personnes handicapées du Québec. Je ne pense pas, très honnêtement, bien qu'on doive certainement dans l'application prendre en considération les difficultés que peut rencontrer la Régie de l'assurance automobile du Québec, que ces difficultés doivent être prioritaires pour l'adaptation des personnes handicapées aux difficultés de la Régie de l'assurance automobile du Québec à délivrer de telles vignettes amovibles ou mobiles plutôt que de convenir que la régie doit s'ajuster en trouvant les moyens d'émettre des vignettes amovibles, mobiles pour que les personnes handicapées qui se font transporter n'aient pas d'une ville à l'autre, d'une municipalité à l'autre...

Quand on pense que, sur le territoire de l'île de Montréal, on compte 28 municipalités, on pourrait imaginer, sans que ce soit exagéré, que chacune d'entre elles adopterait son propre règlement différent d'une municipalité à l'autre. On passerait de Saint-Léonard à Ville d'Anjou et selon qu'on soit à Montréal-Nord ou à Baie-d'Urfé, peu importe sur le territoire de l'île de Montréal, comme sur le territoire de la Communauté urbaine de Québec, qu'on soit à

Sainte-Foy ou à Québec, on pourrait changer de règlement. On pourrait donc changer également de capacité d'offrir du stationnement. Ce n'est pas seulement le stationnement parce que, finalement, ce qui met le stationnement en cause, c'est certainement la capacité de déplacement de personnes qui sont déjà handicapées par une infirmité. (21 h 40)

L'Opposition se fait l'écho à la fois de l'Association de la paralysie cérébrale, du Comité de concertation pour personnes handicapées de Trois-Rivières, d'Action handicap de l'Estrie, de la Confédération des organismes provinciaux de personnes handicapées du Québec et de bien d'autres organisations puisque celles-là en regroupent parfois des dizaines qui demandent au ministre de réviser sa position. L'an dernier, je considère que nous sommes allés beaucoup trop vite, trop rapidement dans l'adoption des dispositions qu'on retrouve dans le Code de la sécurité routière. Je pense que, cette année, on ne doit pas procéder de la même façon.

Motion de scission

En conclusion, Mme la Présidente, j'aimerais faire la motion suivante: "Que le projet de loi 73, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et la Loi sur l'assurance automobile, soit scindé en deux projets de loi. Un premier projet intitulé Loi modifiant le Code de la sécurité routière et la Loi sur l'assurance automobile comprenant les articles 1 à 87 et les articles 89 à 98, et un second projet de loi intitulé Loi modifiant le Code de la sécurité routière concernant l'émission des certificats aux personnes handicapées et comprenant l'article 88."

Il s'agit là d'une motion de scission. Nous nous retrouvons face à un projet de loi qui, très manifestement, concerne une série de dispositions qui concernent le transport routier qui reçoivent l'appui et la collaboration de l'Opposition; mais la disposition qui concerne le transport pour les personnes handicapées devrait certainement faire l'objet d'un projet de loi. Nous entendons motiver cette motion de scission. Je vous remercie, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente: Merci, Mme la députée de Maisonneuve. Vous avez déposé votre motion. Je vais donc suspendre nos travaux pour quelques instants pour pouvoir décider de la recevabilité de la motion de scission.

(Suspension de la séance à 21 h 43)

(Reprise à 22 h 6)

La Vice-Présidente: À l'ordre, s'il vous

plaît!

Avant de rendre ma décision, si vous désirez avoir un droit de réplique, je suis prête à vous reconnaître de part et d'autre là-dessus. Je suis prête à reconnaître M. le leader de l'Opposition.

Plaidoyers sur la recevabilité

M. François Gendron

M. Gendron: Mme la Présidente, je ne veux pas un droit de réplique, mais comme il est de pratique courante, je voudrais prendre trois minutes pour justifier l'à-propos de la motion de scission qui a été présentée par ma collègue, la députée de Maisonneuve, pour scinder le projet de loi en deux tel qu'il est d'ailleurs prescrit aux articles 236 à 242 de notre règlement, puisque le projet de loi a comme principe principal d'intégrer les normes du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers à la législation québécoise et que tous les articles qu'on étudie, sauf l'article 88, tous les autres articles parlent de ce que je viens de dire comme principe d'intégrer les normes du Code canadien de sécurité routière aux transporteurs routiers.

Et on arrive à l'article 88 qui dit: On va autoriser les municipalités à délivrer un certificat à des personnes handicapées de façon à faciliter l'accès aux personnes handicapées à des édifices publics, à des centres commerciaux ou tout autre immeuble ou site que les handicapés fréquentent comme toute autre personne.

Je pense que c'est l'évidence même. On est obligé de reconnaître que ce principe concernant la délivrance d'une vignette aux handicapés n'a rien à voir avec l'ensemble des autres éléments. Cet article ne constitue pas une modalité d'application du principe d'intégration des normes canadiennes de sécurité en transport routier, mais constitue un principe en soi, un principe qui s'opérationnalise par une seule modalité. Cette modalité est prévue à l'article 88.

Je ne veux pas être plus long, Mme la Présidente. Il me semble que c'est on ne peut plus clair encore une fois. Je ne veux pas sortir les articles 236 à 242, mais c'est l'endroit pour le faire. À l'article 242 on dit: Lorsqu'on est au stade de l'adoption du principe d'un projet de loi, il peut contenir une série de dispositions mais toujours relatives au même principe. Ici, on arrive avec une disposition concernant la délivrance d'une vignette qui n'a rien à voir. La preuve c'est que, comme par hasard, les seules personnes qui se sont opposées à ce projet de loi, en tout cas en ce qui nous concerne, ce sont les handicapés, concernant justement ce que je viens de dire: La vignette. Ils n'ont pas dit un mot du reste. Ils n'ont pas dit un mot de tous les principes d'intégration

des normes au Code canadien concernant les règles des transporteurs routiers.

En conséquence, Mme la Présidente, je pense que cette motion était et est encore complètement recevable. C'est pourquoi on a présenté la motion de scission du projet de loi.

La Vice-Présidente: Merci, M. le leader de l'Opposition. M. le ministre des Transports, sur la recevabilité.

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): Sur la recevabilité, Mme la Présidente. Ce n'est pas mon habitude de plaider dans ce genre de chose, compte tenu de ma très faible connaissance de ce métier et de ses règles. J'entendais le député d'Abitibi-Ouest dire qu'il n'y avait qu'un seul article qui, à l'intérieur de ce projet de loi, n'allait pas avec le reste, soit l'article 88 visant à délivrer des vignettes mobiles pour les handicapés.

Or, il y a un autre article dans le projet de loi qui traite aussi des chevaux. Donc, ce n'est pas le seul. Il y en a un autre aussi et le député d'Abitibi-Ouest n'en a pas parlé dans son plaidoyer sur la non-recevabilité. Cela m'étonne un peu que de plaider à ce moment-ci sur la recevabilité de cet élément puisqu'il y a trois principes à l'intérieur du code qui sont: des chevaux, les handicapés et l'intégration des normes du code canadien au Code de la sécurité routière. Le code est un élément global qui vise toute une série de choses dont le principe qui a été acquis par l'adoption de la loi 127 quant aux vignettes de stationnement pour les handicapés. En ce sens, je pense que si c'est bon pour les chevaux, c'est aussi bon, en ce qui a trait aux principes, pour les vignettes mobiles des handicapés.

M. Gratton: ...phrase.

La Vice-Présidente: ...

M. Michel Gratton

M. Gratton: Le ministre des Transports vient de démontrer la situation à laquelle je faisais allusion la semaine dernière. Effectivement, quand on a un projet de loi qui pourrait comporter 800 articles, amendant 800 autres articles du Code de la route, par exemple, on pourrait avoir 800 projets de loi. Il me semble qu'à la face même, Mme la Présidente, j'aurais presque le goût de demander à Mme la députée si elle a l'intention de modifier sa motion pour qu'on scinde en trois projets de loi plutôt qu'en deux.

Décision de la Vice-Présidente

La Vice-Présidente: Je suis prête à

rendre ma décision. La motion de scission qui a été présentée par Mme la députée de Maisonneuve est irrecevable et je vais vous dire les motifs sur lesquels je me suis appuyée pour rendre cette décision.

Premièrement, c'est que les deux projets qui résulteraient de la scission concernent un même principe, à savoir celui du pouvoir réglementaire qui est prévu à l'article 626 du Code de la sécurité routière.

Deuxièmement, ces deux projets ne seraient pas intrinsèquement cohérents puisque le premier comprendrait le pouvoir habilitant alors que le second comprendrait l'un des objets touchés par ce pouvoir habilitant. Là-dessus, je suis prête à reconnaître la prochaine intervenante, Mme la députée de Deux-Montagnes.

**Reprise du débat sur
l'adoption du principe**

Mme Yolande D. Legault

Mme Legault: Merci, Mme la Présidente. Si j'ai décidé de vous parler du projet de loi modifiant le Code de la sécurité routière et la Loi sur l'assurance automobile, c'est parce que la protection des vies humaines me tient à coeur. À mon avis, on n'insistera jamais assez sur l'aspect préventif. Depuis quelques années, le Canada et plus particulièrement le Québec détenaient les records de championnat en matière d'accidents. La noirceur de ce bilan peut être attribuée à plusieurs facteurs: manque de prudence chez les automobilistes et plus particulièrement chez les conducteurs professionnels, usage abusif de l'alcool ou de drogue au volant, mauvais état des routes et des véhicules.

Je pourrais vous parler encore longtemps de cette triste liste. Même si les dernières statistiques nous démontrent que le Québec a connu une diminution de 24 % de ses victimes décédées et de 8 % de ses blessés graves, performances qui n'ont jamais été atteintes depuis 25 ans, il reste encore de grands pas à franchir dans le sens d'une meilleure sécurité routière au Québec.

Depuis deux ans, le ministre des Transports a procédé à plusieurs interventions fermes et rigoureuses afin de corriger cette situation, que ce soit par le biais, en 1986, de l'adoption du projet de loi qui amendait le Code de la sécurité routière ou par d'autres mesures que le projet de loi 73 que nous débattons aujourd'hui en cette Chambre. Tous ces gestes prouvent que notre gouvernement veut concrétiser cette volonté d'offrir à la population du Québec des conditions maximales pour la sécurité sur les routes.

Depuis la vague de déréglementation en Amérique du Nord, certains groupes de

personnes ont manifesté de graves inquiétudes sur l'effet de ces politiques. Plusieurs craignaient une remontée des accidents de la route. À titre de conductrice d'un véhicule et plus particulièrement comme députée qui effectue le va-et-vient entre Saint-Eustache et Québec régulièrement, j'ai constaté certaines appréhensions. Qui n'a jamais été témoin d'un accident qui aurait pu être évité par des mesures de comportement plus positif de la part des automobilistes mais surtout des routiers qui, malheureusement, ne font pas toujours preuve d'une très grande courtoisie? Peut-on mettre ces comportements impétueux sur le compte de la fatigue ou du stress? Ce stress serait-il le produit d'une société devenue plus inhumaine et impersonnelle? Sans vouloir tomber dans l'analyse psychanalytique des attitudes des conducteurs, je me contenterai de dire que ce n'est pas en faisant des excès de vitesse que nous réussirons à fuir une réalité quotidienne dure ou que nous essaierons de combler le vide ou les frustrations de nos vies.

Ma thérapie étant terminée, je pense que le projet de loi 73 veut faire le ménage en instituant des normes et des mesures fermes et rigoureuses. Tout d'abord, en insérant la notion du fichier du transporteur, ce projet de loi implique, contrairement au passé, tous les maillons de la chaîne. Cette loi veut responsabiliser conjointement tous les intervenants impliqués, soit l'expéditeur, le transporteur et le conducteur.

Les infractions couvriront trois niveaux. Pour les véhicules, les questions touchent l'immatriculation, la vérification mécanique, les dimensions et surcharges ainsi que les matières dangereuses.

En ce qui a trait au conducteur, il sera surveillé surtout en ce qui concerne son permis de conduire ainsi que son nombre d'heures de service.

Finalement, l'entreprise sera vérifiée en ce qui concerne ses registres, sur le nombre d'heures de service de ses véhicules ainsi que sur les assurances. Le nombre de points prélevés dépendra du nombre de véhicules que l'entreprise possède ainsi que de la gravité de l'infraction. Le seuil toléré varie entre 50 et 100 points. Quant aux pénalités encourues, elles s'échelonnent entre un minimum de 5000 \$ et 40 000 \$. Le cycle des points d'inaptitude s'efface seulement après cinq ans et selon le nombre de récidives, les amendes payées augmentent. Dorénavant, les normes entre le fédéral et le provincial seront uniformisées et ce afin d'éviter qu'un camionneur ou un automobiliste se retrouve avec deux permis de conduire entre les mains.

Ce projet de loi ouvre également les portes à la situation des personnes handicapées. À cet effet, la RAAQ délivrera des vignettes aux personnes handicapées et

les municipalités réserveront des espaces de stationnement aux personnes handicapées, et non plus aux véhicules, par l'intermédiaire de certificats délivrés par les municipalités.

Voilà des mesures qui concrétisent le virage social débattu lors du conseil général et qui prônent une plus grande justice sociale dans notre société moderne en laissant plus de place aux personnes défavorisées. Pour sa part, le gouvernement libéral a prouvé depuis plusieurs années son attachement à des valeurs aussi fondamentales que la qualité de la vie.

Qu'il s'agisse de politiques touchant la famille à faible revenu, l'instauration de l'assurance-maladie ou l'implantation d'un régime universel d'éducation, tous ces gestes témoignent bien des efforts consacrés par le gouvernement libéral au volet social de notre société. Il est bien entendu qu'il existera toujours ce genre de personne pour nous reprocher de ne pas aller assez loin et assez vite dans ce sens-là. Mais je demeure quand même confiante que nous saurons, comme parti, trouver des solutions humaines et réalistes pour régler différents problèmes sociaux, environnementaux ou écologiques, valeurs qui sont, à mon avis, la voie de l'avenir, car pour une société qui se prétend civilisée comme la nôtre, celle-ci le démontre beaucoup plus par son évolution humaine que par son développement technologique ou uniquement matériel, pour ma part.

Cela fait seulement quinze ans, Mme la Présidente, que je préconise la cause de l'agriculture organique et biologique ainsi que les médecines alternatives. Une société démocratique est une société, à mon avis, qui laisse la liberté de choisir, entre autres choisir quel mode de transport elle veut adopter.

(22 h 20)

Dans le comté de Deux-Montagnes, plusieurs milliers de personnes ont choisi le moyen de transport en commun et réclament la modernisation du train de banlieue effectuant la navette entre Deux-Montagnes et Montréal. Je ne peux qu'appuyer une telle requête si je veux être cohérente avec moi-même, puisque cette solution favorise un plus grand respect de l'environnement et ce, pour différentes raisons.

Premièrement, il débloque les voies congestionnées de nos routes. Deuxièmement, il diminue le taux de pollution et le train évite au conducteur de se stresser deux fois par jour dans la circulation. Ensuite, ce moyen de transport diminue les risques d'accidents et, par conséquent, les coûts sociaux et économiques reliés à ces accidents. De plus, une bonne planification de transport doit pouvoir être axée sur la diversité. Vous aurez sans doute compris que le transport en commun se combine aisément avec le transport des particuliers.

Dernièrement, le ministre des Transports réglait un dossier litigieux en ce qui a trait au financement du transport en commun de l'île de Montréal. Dans la région que je représente, le dossier du transport en commun revêt une certaine importance. Le dossier du train de banlieue fait partie des préoccupations quotidiennes de la population de Deux-Montagnes et le règlement de ce dossier améliorera la qualité de vie tant sociale qu'économique de notre région. C'est pourquoi, Mme la Présidente, j'ai défendu ce dossier avec une attitude enflammée lors de la récente commission parlementaire qui avait lieu à Montréal en août dernier sur cette question. Tous les intervenants ont déposé leur mémoire et il en ressort clairement que le transport en commun s'avère une priorité et une solution qui viendraient régler plusieurs problèmes de transport qui durent sur les routes de Montréal. Ce dossier suscite tellement d'intérêt chez les citoyens de mon comté que cela fait un an que je ne cesse de recevoir chaque semaine des pétitions que je me fais d'ailleurs un devoir d'acheminer au ministre afin de le sensibiliser toujours plus profondément à l'importance de ce train pour nos citoyens du comté de Deux-Montagnes.

Depuis plusieurs années, des contraintes ont fait en sorte que ce dossier traîne, mais j'ai confiance que la volonté du présent gouvernement saura régler cette question une fois pour toutes et ce, pour le plus grand intérêt de la population. Malgré tout, je dois reconnaître, en ce qui concerne les routes, que le comté que je représente n'a pas à se plaindre puisque nous sommes particulièrement privilégiés. Entourés de plusieurs autoroutes comme la 13, la 15, la 640 et, un plus loin, la 440, il n'en demeure pas moins que nous avons dû procéder à plusieurs travaux afin d'accroître la sécurité routière. Des réfections ont été accomplies dans des endroits aussi névralgiques que l'intersection entre le boulevard Léveillé et la 148, intersection jugée dangereuse par le nombre d'accidents et d'accrochages, le chemin du Petit-chicot qui subira prochainement une cure de rajeunissement, la confection d'un trottoir afin de permettre aux piétons de circuler sans crainte de se faire heurter par les automobilistes ainsi que la rénovation de nombreuses artères locales dans les municipalités du comté.

De plus, afin de mieux répondre aux besoins de la population en matière de transport, le rôle des maires m'apparaît essentiel dans la définition des priorités du milieu. Voilà une panoplie de mesures concrètes que j'ai entreprises afin d'améliorer le réseau d'infrastructures routières et le développement régional, car, en ce qui me concerne, le développement régional n'est pas qu'un vague concept à sortir des tiroirs en cas de besoin mais bien

une réalité qui doit se vivre tous les jours dans la prise de nos décisions et la priorisation de nos dossiers.

Mme la Présidente, pour terminer, je tiens à vous dire que j'appuie ce projet de loi principalement parce qu'il protège la vie humaine en mettant l'accent sur la prévention et sur la protection. À cet égard, un rapport récent du coroner concluait que l'âge d'admissibilité pour l'obtention d'un permis de conduire devait être haussé.

D'autres dispositions faisaient également l'objet de suggestions dans le sens d'une plus grande restriction pour une catégorie de conducteurs. La réflexion est loin d'être terminée sur des sujets aussi litigieux, mais reconnaissons d'emblée qu'il y a matière à discussion, surtout quand on pense que d'ici à 25 ans, le pourcentage de jeunes au Québec, ne représentera plus que 20 % de la population totale. Ces chiffres devraient suffire à nous motiver, comme collectivité, à protéger ces 20 %. Nous n'avons donc pas les moyens démographiques de perdre notre jeunesse dans des accidents de la route trop souvent bêtes et banals.

Tous ces facteurs doivent nous rendre vigilants comme législateurs, en ce qui concerne la protection des jeunes, mais aussi de tous les conducteurs au Québec. Tous ces motifs révèlent bien que notre parti, contrairement à ce que certaines personnes se plaisent à prétendre, ne pensent pas uniquement en termes de produit national brut, mais également en fonction du bonheur national brut. En ce qui me concerne, je peux avouer bien humblement, Mme la Présidente, que le virage social, je l'ai déjà effectué depuis le 2 décembre 1985, puisque j'ai toujours pensé, et cela sans déroger, que la politique ne se faisait pas uniquement avec la tête et des diplômes, mais surtout avec son cœur. Comme femme députée, mère de trois enfants, je suis bien placée pour en parler, j'appuie donc ce projet de loi avec beaucoup d'énergie et de sincérité. Je vous remercie, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente: Merci, Mme la députée de Deux-Montagnes. Mme la députée de Chicoutimi.

Mme Jeanne L. Blackburn

Mme Blackburn: Merci, Mme la Présidente. J'aimerais brièvement présenter quelques éléments de réflexion touchant le projet de loi 73 qui est actuellement sur la table. Tout en reconnaissant l'importance d'un tel projet de loi, particulièrement en raison de l'importance quasi vitale que représente le transport de marchandises par la route au Québec et de l'importance que joue ce transport dans le développement économique de toute la province, particulièrement des régions, c'est un projet

de loi qui est d'une très grande importance.

Mais vous allez me permettre d'aborder plus particulièrement toute la question qui touche les personnes handicapées. J'ai entendu ici, ce soir dans cette Chambre, ce que j'appellerais deux énormités. Tout à l'heure, j'écoutais le député de Rousseau. Si les députés de l'Opposition font état d'une grande insatisfaction de la part des personnes handicapées touchant les vignettes qui pourront être délivrées à ceux qui possèdent un permis de conduire, j'ai, par ailleurs, entendu beaucoup d'éloges - des gens tout à fait satisfaits - sur les conditions qui vont être faites à ceux qui pratiquent l'équitation. Tout à l'heure, le leader du gouvernement disait à peu près la même chose: Si on accepte toutes les conditions qui touchent l'équitation, pourquoi ne pas mettre aussi celles qui touchent les personnes handicapées?

Je parle d'équitation, c'est-à-dire de faire de l'équitation sur la voie publique. Je trouve que ce n'est pas tout à fait du même ordre. Comparer les gens qui sont heureux d'une loi, de règlements touchant l'utilisation de la route pour faire de l'équitation et ceux qui sont insatisfaits parce que incapables de se trouver un stationnement alors qu'ils sont handicapés, je trouve que cela finit par ressembler à des énormités.

J'aimerais quand même attirer l'attention du gouvernement sur les difficultés d'application que va poser l'article 88 de la loi 73. Je vaudrais vous lire cet article et essayer d'imaginer ce que va être l'application de cet article. Je reprends l'article. Il se lit comme suit: "88. L'article 626 de ce code est modifié par l'addition, après le paragraphe 14°, du suivant:

"La municipalité peut, par règlement ou ordonnance, déterminer les conditions et les modalités de délivrance d'un certificat à une personne handicapée qui satisfait aux normes médicales," lesquelles normes médicales sont établies par règlement du gouvernement. Vous voyez la démarche. Pour obtenir une vignette, c'est la municipalité qui délivre le permis. Cependant, pour reconnaître le handicap et le droit à la vignette, il faut satisfaire aux normes médicales établies par un règlement, qui, lui, est établi par le gouvernement.

(22 h 30)

Cela veut donc dire, d'une part, que la vignette attachée exclusivement au conducteur de voiture pour handicapés vient servir 10 % de la clientèle, alors que 90 % des personnes handicapées ne peuvent pas conduire de véhicule automobile. Cela vient handicaper lourdement toute la famille et c'est toute la question d'accès aux services publics, aux édifices publics, c'est l'accès à leurs loisirs, éventuellement, qui est ici brimé par un règlement qui, à notre avis, n'a aucune raison d'être ainsi exprimé. Mais pris

à l'extrême - pas à l'extrême, simplement à sa face même - cela veut donc dire que celui qui est dans la grande Communauté urbaine de Québec, incluant la rive sud, devra avoir autant de permis de stationnement qu'il y a de municipalités. Cela veut donc dire que la personne qui a un véhicule, qui conduit son véhicule, qui veut avoir une vignette, devra en faire la demande à Charlesbourg, à Québec, à Sainte-Foy, à Sillery, à Limoilou et à Lévis, s'il veut traverser le pont.

Je pense qu'on n'a pas sérieusement réfléchi à ce que pouvait vouloir dire un tel règlement, alors que les personnes concernées sont déjà lourdement handicapées et que cela pénalise grandement leur capacité de participer aux activités régulières de la vie quotidienne.

Mme la Présidente, ce règlement a fait l'objet de nombreuses manifestations des gens que j'ai rencontrés à l'occasion de la tournée des Grandes Oreilles - je pense plus particulièrement à Matane - qui m'ont dit: Écoutez, ne laissez pas passer ce règlement parce que, d'une part, il ne sert qu'une minime partie de la population handicapée et il laisse pour compte tous les autres. Ensuite, il les laisse également à la merci d'une réglementation qui pourrait être extrêmement variable d'une municipalité à une autre. Ce qui pourrait être reconnu, par exemple, par la ville de Québec pourrait être tout à fait refusé par Sillery ou Saite-Foy.

Par ailleurs, est-ce que ce sera à la municipalité de définir ce qu'est un handicap? Est-ce que la personne âgée qui est percluse, qui a des rhumatismes, qui a peine à marcher sera considérée comme une personne handicapée? Est-ce qu'on pourra accepter que la réglementation ou l'accès aux édifices publics ou la facilité d'avoir accès à ces édifices publics soient variables d'une municipalité à une autre? Qu'est-ce qui nous permet d'accepter que ces situations puissent être aussi différentes dans un même arrondissement? Selon que vous irez magasiner au centre commercial Place Laurier ou que vous irez à Place Québec, qui sont dans deux villes différentes, vous aurez des conditions de stationnement différentes et vous devrez avoir deux vignettes.

Évidemment, cela laisse pour compte 90 % des personnes handicapées. On sait que dans la plupart des cas, pour ne pas dire dans la très grande majorité des cas, les personnes qui s'occupent des personnes handicapées sont souvent des femmes qui n'ont pas toujours la facilité ou la force nécessaire pour porter ces personnes, pour les aider à se déplacer. Je pense que le ministre n'a pas sérieusement réfléchi aux conditions, aux disparités qui vont nécessairement se produire dans l'application d'un tel règlement, et aux difficultés même d'application, du moment où le règlement est

géré par une municipalité, que les conditions d'accès sont déterminées selon des examens médicaux établis par un règlement gouvernemental.

Cela pose une somme de difficultés et on risque, dans ce cas comme dans beaucoup d'autres cas au Québec, de se retrouver avec des piles de formulaires à remplir, des quantités de démarches à faire, et on sait qui devra le faire, ce sont généralement les parents, le père, la mère, les frères, les soeurs ou la famille d'accueil qui devront faire ces démarches pour les personnes handicapées qui, cela parle de soi, n'ont pas toute la mobilité nécessaire pour faire leurs propres démarches.

Est-ce qu'on est en train de nous dire qu'on va faciliter la vie aux personnes handicapées en alourdissant indûment cette démarche qui devrait faciliter leur accès aux services publics et, de façon générale, aux activités courantes de la vie quotidienne?

J'aimerais quand même, si j'ai encore quelques minutes, Mme la Présidente, parler un peu du projet de loi. Ce projet de loi prévoit un certain nombre de mesures qui visent à harmoniser la situation au Québec avec le Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers. Je pense ici à une mesure qui touche le nombre d'heures de travail. On explique qu'une partie des accidents de la route seraient causés par la grande fatigue des conducteurs qui ont des journées de travail extrêmement longues; la fatigue aidant, le manque de sécurité, ils s'endorment au volant et provoquent des accidents. On ne s'est jamais vraiment demandé comment il se faisait que ces personnes étaient obligées de travailler aussi longtemps pour atteindre un niveau de revenus à peu près décent. La réglementation, plus elle va être stricte... D'abord, il faut dire que la déréglementation favorise une compétition tout à fait féroce et qu'à plus ou moins court terme, on va avoir de grands transporteurs qui auront les moyens de se payer toutes les mesures contenues là-dedans, à la fois pour l'entretien des équipements, pour les conditions de travail, les conditions salariales. Plus on va resserrer la réglementation autour de ces questions, moins les petits camionneurs, les petites entreprises auront les reins suffisamment forts pour supporter la concurrence. On va voir ce qu'on a vu aux États-Unis, soit une concentration du transport dans les mains de quelques grands entrepreneurs et ce, au détriment des petits entrepreneurs.

La situation économique actuelle de l'industrie du camionnage explique peut-être également pourquoi on trouve des camions qui sont en si mauvais état. On ne doit pas dire pour autant qu'il faut empêcher, qu'il ne faut pas prendre de mesures pour la corriger, mais il faut s'assurer que les mesures qu'on

va prendre pour les corriger ne viendront pas pénaliser les plus petits et les moins forts, ceux qui n'ont pas les moyens ou les fonds nécessaires pour supporter longtemps et de façon efficace la concurrence.

Ce projet de loi est volumineux, il touche différents aspects du transport routier et il aurait été important... Malheureusement, on va respecter la décision de la présidence, mais il aurait été important qu'on puisse scinder ce projet de loi pour étudier séparément les articles touchant les vignettes, les dispositions relatives aux véhicules pour les personnes handicapées. Je vous remercie, M. le Président.

Le Vice-Président: Comme prochain intervenant dans ce débat, je vais reconnaître Mme la députée de Matane.

Mme Claire-Hélène Hovington

Mme Hovington: Merci, M. le Président. Je voulais intervenir sur le projet de loi 73, d'abord parce que c'est un projet de loi important pour l'économie de toutes les régions du Québec, c'est sûr, mais aussi pour vous parler des nouvelles dispositions qu'il comprend et qui sont nécessaires à l'application des normes du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers. Ces normes, d'ailleurs, ont été établies par toutes les provinces pour s'assurer que la déréglementation du transport routier prévue pour janvier 1988 n'ait pas d'impact négatif sur la sécurité routière.

Le présent gouvernement a mis en place plusieurs mesures en vue d'améliorer la sécurité des Québécois et Québécoises sur l'ensemble du réseau routier, que ce soit pour améliorer ce réseau dans tout le Québec - une loi a été déposée pour aller chercher 200 000 000 \$, si vous vous souvenez bien, à la Régie de l'assurance automobile du Québec pour améliorer précisément certains points noirs bien identifiés dans chacune des régions - que ce soit pour des couches d'usure d'asphalte dans chacune des régions, que ce soit pour corriger des courbes jugées dangereuses, que ce soit pour corriger cette côte de la mort, comme on l'appelle dans le comté de Matane, où il y a eu énormément d'accidents de camionneurs qui étaient peut-être fatigués de la route - cette côte qui présentait un danger spécial est bien connue par les gens de la région - que ce soit cette campagne de publicité sur le port obligatoire de la ceinture de sécurité. Tout cela prouve que le gouvernement vise avant tout à améliorer la sécurité des Québécois et des Québécoises.

(22 h 40)

Le projet de loi 73 s'inscrit dans cette foulée du gouvernement d'assurer une plus grande sécurité à tous sur nos routes. Il y aura, par exemple, dans cette loi, l'obligation

de subir un test d'aptitudes pour l'obtention d'un permis de camionnage.

En somme, par le biais du projet de loi 73, le gouvernement a voulu faire le ménage sur les routes. Il a voulu, encore une fois, répondre à cet objectif global d'améliorer la qualité de la situation des transports routiers ainsi que de corriger les carences et de diminuer les dangers qu'elle représente pour tous les citoyens, en particulier pour les conducteurs, d'ailleurs. Plusieurs normes sévères et rigoureuses seront appliquées et insérées dans ce projet de loi comme le dossier du conducteur, du transporteur et l'état mécanique.

Voyons ce que ça représente. Pour le dossier du transporteur, les normes impliquent de nouvelles obligations et même des sanctions pour les conducteurs professionnels et les transporteurs qui utilisent des véhicules de commerce de plus de 3000 kilogrammes et des autobus.

L'entreprise de transport, ce qui est nouveau, sera tenue responsable de la sécurité routière pour ses conducteurs, ses véhicules et les marchandises transportées. D'ailleurs, dans le but de respecter ces normes, il y aura un dossier préparé sur les transporteurs, c'est-à-dire qu'il y aura une information qui sera uniformisée sur le respect de ces normes qui sera jointe au bilan routier de l'entreprise de façon qu'on puisse établir une espèce de profil du transporteur.

Il y aura un système de points d'inaptitude semblable à celui qui existe actuellement pour l'ensemble des conducteurs. En vertu de ce système de contrôle, les transporteurs qui contreviendront à certaines dispositions du code se verront attribuer des points d'inaptitude correspondant à la gravité de l'infraction commise. Par exemple, M. l'inspecteur - Pardon! Les inspecteurs de la route seront très occupés, vous pouvez m'en croire - M. le Président, si, à l'intérieur d'un cycle de deux ans, le nombre de points d'inaptitude devient égal ou supérieur au nombre maximum établi selon la taille de la flotte, la régie imposera une pénalité d'au moins 5000 \$. Pour ce qui est de la flotte, suivant la grosseur du camion - si je peux retrouver mon tableau ici - vous voyez que c'est très compréhensible, très très clair, la première offense... D'ailleurs, pour une flotte qui aura de 1 à 20 véhicules le palier fixé sera de 50 points. Pour une flotte de 21 à 50 véhicules, le palier sera de 75 points et, pour une flotte de 51 véhicules et plus, le palier sera de 100 points.

Pour la première offense, s'il perd 50 points la pénalité sera de 5000 \$; pour la deuxième offense, s'il perd 50 points, ce sera 10 000 \$, et ainsi de suite pour la deuxième récidive, la troisième récidive, jusqu'à un maximum de 40 000 \$.

En cas de défaut de paiement, la régie pourra saisir un ou plusieurs véhicules du transporteur et même demander à un juge de la Cour provinciale d'en ordonner la vente pour couvrir le coût de la pénalité non acquittée. Voilà pour le dossier du transporteur.

Pour le dossier du conducteur professionnel maintenant, l'obligation est faite, est renforcée, de ne détenir qu'un seul permis de conduire valide émis par l'une ou l'autre des provinces. Le conducteur et le transporteur devront également respecter une norme touchant le nombre d'heures de conduite, qui est un des problèmes les plus épineux et qui deviendra plus aigu encore dans le contexte de déréglementation du marché. Une autre norme prévoit qu'un agent de la paix qui a des motifs de croire qu'un conducteur n'est pas en état de conduire, trop fatigué ou autre raison, pourra lui retirer son permis de conduire sur le champ pour une période n'excédant pas 24 heures.

Quant à l'état mécanique du véhicule, les normes visant les véhicules affectés au transport routier ont pour objectif de s'assurer qu'ils font l'objet d'un cycle complet de suivis quant à leur état mécanique, comme il est d'usage dans le transport aérien. En aucun moment il ne sera permis de conduire un véhicule qui représente un danger. Le conducteur et le transporteur seront donc conjointement responsables de la qualité mécanique des véhicules commerciaux qui, rappelons-le, sont soumis à des conditions d'usure peu communes dû au kilométrage qu'ils peuvent faire dans une année.

D'ailleurs, je lisais dans le journal de la Côte-Nord qu'on appelle **Plein Jour** qu'il est arrivé un accident de la route, le 13 novembre dernier, près des Escoumins. C'est un conducteur qui avait peut-être fait plusieurs heures, qui était fatigué. Selon des renseignements obtenus au poste de la Sûreté du Québec à Tadoussac, la charge du camion transportée par la compagnie se serait déséquilibrée dans un détour avant que la remorque quitte la plaque d'ancrage. Par la suite, la remorque aurait emprunté la voie contraire pour frapper de plein fouet le premier véhicule, et il y a eu un mort, M. le Président. À la suite de cela, l'Association provinciale du camionnage faisait savoir à la population les pertes occasionnées chaque année par les camionneurs qui sont illégaux. À l'association, disait-on, on est obligé de respecter des charges maximales. Les particuliers, eux, qui ne relèvent d'aucune corporation ou association, transportent des charges qui sont supérieures aux normes. C'est peut-être ce qui est arrivé à ce camion.

En plus de causer des accidents, c'est à cause de cela que nos routes sont brisées. Ce sont nous, les consommateurs, qui payons

pour cela, scandait M. Gagnon, président de l'association. Puis, continuait-il, les gars ne dorment pas beaucoup. Quand ils dorment, c'est pour attendre le moment où ferment les balances pour éviter de payer l'amende. Et il continuait en disant: Qu'ils soient braconniers ou "gypsies", comme les a appelés le ministre Côté, ces camionneurs demeurent des dangers publics. Il fallait résoudre ce problème, M. le Président.

Rappelons que le premier objectif que l'on visait par cette loi c'était la sécurité sur les routes, laquelle pouvait être mise en danger par la libéralisation des dérèglements économiques. Le second objectif du gouvernement consistait à s'assurer que chaque transporteur joue le jeu de la concurrence de façon loyale et équitable envers les autres transporteurs. D'ailleurs, au cours des dernières années, on a constaté un relâchement à l'entretien des camions. M. le Président, 75 % des véhicules montraient des problèmes mécaniques. Cette enquête a été menée l'an dernier.

Le projet de loi 73, qui amende le Code de la sécurité routière, vise toutes les entreprises qui font du transport, tant privé que public, de même que les services de transport en commun. Environ 42 000 entreprises qui emploient quelque 75 000 personnes seront touchées par cette loi.

Quant aux personnes handicapées, qui font aussi partie du projet de loi 73, c'est un grand pas en avant que l'on fait car cette mesure permettra de franchir un pas important pour favoriser le respect des espaces réservés aux personnes handicapées. Depuis le 1er décembre 1987, donc depuis aujourd'hui, la réglementation étant arrêtée, des vignettes d'identification qui sont délivrées par la Régie de l'assurance automobile commencent à apparaître sur les plaques d'immatriculation des véhicules conduits par des personnes handicapées, M. le Président. Forcément, cette mesure ne s'applique qu'à une proportion de personnes handicapées, soit celles qui ne peuvent compter que sur leurs propres moyens pour se déplacer. Mais comme je le disais, cette mesure est déjà un pas en avant pour favoriser le respect des espaces réservés aux personnes handicapées, ce qui n'avait jamais été fait dans le passé.

Vu la raison d'être de la Régie de l'assurance automobile, qui va administrer cette mesure et à qui on a confié cette mesure, il s'agit bien du maximum qui pouvait être fait à l'intérieur du cadre de gestion de cet organisme. Par contre, il y a plusieurs associations de personnes handicapées qui ont fait part qu'elles souhaitaient que soit prise en compte la situation des personnes handicapées qui, elles, étaient transportées et qui ne conduisaient pas leur véhicule.

(22 h 50)

C'est ainsi que les municipalités, qui ont pleine compétence pour augmenter le nombre d'espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées, devraient avoir le pouvoir de délivrer ces vignettes amovibles. En fonction de ce nombre, des certificats amovibles rattachés à la personne handicapée qui, elle, est transportée par d'autres, soit des parents ou des amis. Tout ça, M. le Président, pour que le conducteur du véhicule à bord duquel la personne handicapée prend place puisse utiliser les espaces de stationnement réservés de la même manière que le feront les personnes handicapées qui conduisent leur propre véhicule. C'est donc dans cette perspective que le projet de loi accorde aux municipalités le pouvoir de délivrer des certificats qui seront rattachés directement à la personne handicapée elle-même. C'est vraiment un pas en avant.

Donc, le projet de loi 73 vise à assurer une sécurité maximum à tous les Québécois et Québécoises sur nos routes. Aussi en mettant en place un système de points d'inaptitude qui permettra d'éliminer les transporteurs accumulant sur deux ans trop de manquements aux règles de sécurité, on s'assure de contraintes qui viseront à assurer cette sécurité sur nos routes. C'est sûr qu'il y aura une obligation de la part des transporteurs de vérifier plus régulièrement l'état mécanique de l'ensemble de leur flotte.

Ce sont les points saillants présentés par le ministre des Transports du Québec qui visent à améliorer la qualité de vie des Québécois et des Québécoises sur nos routes, qui visent également à préciser les règles de la concurrence du transport routier de façon efficace et équitable. Je suis sûre que ce projet de loi trouvera un appui dans l'Opposition parce qu'il vise justement à cette sécurité pour nous tous. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président: Je cède maintenant la parole à M. le député de Laviolette et leader adjoint de l'Opposition.

M. Jean-Pierre Jolivet

M. Jolivet: Merci, M. le Président. Les remarques que je vais faire auront pour but de clarifier certaines questions qui me restent encore à l'esprit, comme des gens dans mon propre comté, dans ma propre région en ont fait mention. Je dois dire au départ que je suis heureux de la décision que le ministre a prise en ce qui concerne l'équitation, de faire des modifications au Code de la sécurité routière, modifications qui avait été apportées par l'Assemblée nationale et par le projet de loi déposé par le ministre au mois de décembre 1986. Effectivement, le ministre le sait et d'autres personnes ici en cette Assemblée le savent

très bien, il y a dans ma région une activité importante qui commence toujours le vendredi qui suit la fête du Travail et qui se prolonge sur deux semaines. Cette activité importante, touristique et économique à la fois, a lieu dans la municipalité de Saint-Tite, dans le comté de Laviolette. Pour la présenter correctement, pour bien l'identifier par rapport à Saint-Tite-des-Caps, qui se trouve dans le comté de Charlevoix, je fais mention que c'est Saint-Tite de Champlain, dans le comté qu'on appelle communément le comté fédéral de Champlain; cette municipalité se trouve dans ma circonscription, le comté de Laviolette.

Ce Festival western, une activité importante qui dure deux semaines, constitue un apport économique important. On considère cette activité ainsi que le rodéo qui se déroule chaque jour au cours de ces deux semaines, en particulier durant les fins de semaine, comme étant l'activité équivalente à celle de Calgary et on a souvent appelé cette activité comme étant à l'est du Canada et au Québec, l'activité première après le Stampede de Calgary. Or, il y a beaucoup "d'hommes à chevaux" comme on les appelle, selon les activités qu'on a, les "quarter horses" du Québec qui viennent même des États-Unis et de partout ailleurs.

Il y a eu, à plusieurs occasions, des gens qui ont profité de cette activité pour prendre des vacances à cette époque et en même temps aussi venir à Saint-Tite et faire par le fait même de la publicité. On en a vu partir de Québec vers Saint-Tite. On en a vu d'ailleurs venir à Saint-Tite à cheval. À ce moment-là, les restrictions apportées au mois de décembre 1986 avaient pour effet de les empêcher complètement de circuler sur les accotements de la route et de se rendre au festival western qui, pour eux, est une forme de publicité importante, qui ne coûte pas cher mais qui rapporte beaucoup. Dans ce contexte dont on vient de parler, donc, l'utilisation de chemins publics pour pratiquer l'équitation fut interdite, à moins, comme le soulignait le ministre, qu'une signalisation appropriée ne le permette. Donc, cet article avait soulevé beaucoup de commentaires, non pas sur le fondement de l'article lui-même ou son application, mais parce que ceux qui pratiquent ce sport sont aussi conscients des dangers inhérents à l'utilisation des routes. Je pense que les gens en sont bien conscients et, quand ils le font, c'est en s'assurant que la sécurité routière et la sécurité des véhicules automobiles ne seront vraiment pas perturbées. Alors, permettre à ce moment-là aux municipalités de faire cela autrement et de faire une forme de restriction à l'inverse de ce qu'on dit, c'est-à-dire qu'à moins qu'il y ait une signalisation contraire, on peut utiliser les chemins municipaux à ces fins, je pense que nous ne

pouvons faire autrement qu'être d'accord avec cela et il est important de le signaler pour les besoins des gens de ma propre région et pour ceux qui viennent au Festival western.

Une autre chose qui m'a intéressé de plus en plus dernièrement, c'est la création, au Québec, de groupes de véhicules tout terrain. On se rappelle toute la question des motoneiges au Québec. Au départ, des gens venaient à tout vent, entraient sur des terrains privés, allaient sur des routes, de sorte qu'il a fallu faire des restrictions et, en même temps, peut-être amener les gens à former des groupes régionaux, nationaux ou locaux de moto-neigistes, ce qui a permis à l'utilisation de la motoneige, au Québec, de devenir plus sécuritaire à la fois pour ceux qui aiment ce sport, cette activité, et aussi pour les gens qui sont sur la route.

Vous avez certainement, comme moi, M. le Président, connu, à l'époque, des gens qui circulaient en motoneige un peu à la va-comme-je-te-pousse sur le réseau routier, ce qui devenait dangereux. Il a donc fallu imposer des restrictions pour empêcher les gens d'y aller, mais en les incitant en même temps à fonder des clubs et à former des groupes qui ont pris en charge la mise sur pied de routes au Québec, donc de sentiers provinciaux, régionaux, locaux, de sorte qu'on y a amené les motoneigistes et qu'on les a habitués à plus de sécurité.

Or, le même phénomène se reproduit avec les véhicules tout terrain, les trois roues et les quatre roues, qui sillonnent de plus en plus les paysages québécois. Ces gens peuvent maintenant utiliser, même l'hiver, avec la traction, les pneus qu'ils ont, les sentiers québécois. Il est évident qu'ils ne peuvent pas utiliser les mêmes sentiers que ceux qui font de la motoneige à cause des dangers de défoncer leurs chemins. Il faut donc qu'eux aussi aient des moyens de contrôler ces activités, de les rendre le plus sécuritaires possible, tout en utilisant peut-être les chemins publics. Par une des associations chez moi, par des employés de son cabinet, je sais que le ministre a reçu de la représentation par le véhicule tout terrain de Mékinac inc. qui ne demande pas mieux que d'aider à la sécurité de ceux qui utilisent ces véhicules tout terrain, tout en respectant aussi le Code de la sécurité routière, mais en ayant peut-être la possibilité d'utiliser des routes non nécessairement utilisées l'hiver, dont une partie est peut-être même complètement fermée à la circulation parce que la municipalité n'en fait pas le déblaiement. En conséquence, cette voie peut servir pour les véhicules tout terrain.

Dans certaines circonstances, pour y accéder, il faut emprunter des voies, je ne devrais pas dire primaires ou secondaires, mais plutôt tertiaires. Je sais que le ministre

a été sensibilisé. Je sais aussi, par les gens qui ont fait des démarches auprès des gens de son cabinet, qu'ils ont eu une oreille attentive. Tout ce que je fais ce soir, c'est de réitérer en leur nom les possibilités, à l'intérieur du Code de la sécurité routière, peut-être pour prévoir les amendements qui s'imposent ou prévoir la réglementation qui s'impose. Je pense que c'est peut-être par les moyens de la réglementation qu'on pourra régler certains problèmes à la pièce et non pas de façon globale.

(23 heures)

Une autre chose que les gens m'ont dite et je la répète parce que, lorsque le ministre a prononcé son discours à l'Assemblée nationale, c'était avant qu'on connaisse les rapports où on impliquait... Le ministre a donné son opinion publiquement, il faut le dire. Des gens me l'ont rappelé cette semaine sachant qu'on discutait de ce projet de loi. Il me fait plaisir en leur nom d'en parler, tout en disant que ce n'est peut-être pas mon opinion. Mon but ici n'est pas de donner toujours mon opinion, mais de rapporter ce que les gens nous disent et de demander au ministre de répéter dans son droit de réplique les raisons qui font qu'une personne de 18 ans apte à voter doit donc être aussi apte à conduire une automobile, ce qui est logique dans la façon de présenter le sujet. Ce que les gens nous disent, c'est: Oui, mais il y a des jeunes qui, à 18 ans, même s'ils sont aptes à prendre ces décisions, puisqu'ils sont aptes à prendre d'autres décisions, vont dans des débits de boisson. Le soir, ils sortent et il y a des dangers. Les gens nous disent: Mon auto était stationnée et elle a été défoncée par quelqu'un et j'en suis aussi responsable que l'autre, même si je n'ai fait rien d'autre qu'être le spectateur de celui qui enfonce mon auto, ou encore des jeunes sortent de certains débits de boisson à certaines heures et sont un peu dangereux sur la route.

Le ministre a dit qu'il respectait le droit à 18 ans pour chacun. Les gens disent, comme le disait la personne qui est habituée à faire des enquêtes: Pourquoi ne pas mettre cela à 21 ans, aussi bien pour le permis que pour les débits de boisson? Je l'ai dit au ministre, ce n'est pas mon opinion, mais j'aimerais qu'il donne à ces gens l'argumentation pour que je puisse leur dire: Écoutez, le ministre, devant les faits, avec l'expérience qu'il a, a décidé de ne point agir dans ce sens-là. D'ailleurs, les jeunes vont nous dire qu'ils aimeraient que cela reste à l'âge de 16 ans, le droit, après avoir suivi des cours de conduite, de conduire une automobile.

D'un autre côté, le ministre profite de la loi actuelle pour faire un petit changement à la Régie de l'assurance automobile du Québec. Le ministre augmente le minimum d'assurance. On dit ceci: La Loi

sur l'assurance automobile n'est modifiée que pour réévaluer les montants d'assurance minimaux obligatoires pour les dommages matériels requis des transporteurs et pour tenir compte des risques importants inhérents au transport de matières dangereuses. Donc, je vais aller au minimum obligatoire pour les dommages matériels requis des transporteurs. Je dois dire ici que des gens m'ont fait mention de certains problèmes qu'ils ont lorsqu'ils renouvellent leur assurance personnelle pour dommages matériels.

On sait que la Régie de l'assurance automobile du Québec est habilitée à traiter du niveau corporel, de la santé des gens qui sont blessés lors d'un accident ou qui décèdent lors d'un accident. Mais, il reste une chose, les gens demandent si le ministre a un contrôle. Le ministre pourra certainement y répondre dans sa réplique: A-t-il la capacité d'aller vérifier si les compagnies d'assurances n'utilisent pas de façon abusive leur pouvoir d'augmenter... Quels sont les pouvoirs du ministre de faire une enquête sur l'augmentation, abusive pour certains, des coûts d'assurances pour dommages matériels?

Je le dis en toute bonne foi, car, lors d'un appel reçu cette semaine, on me disait: M. Jolivet, mon assurance est passée de 350 \$ à 550 \$, il y a quelque chose qui ne va pas. J'ai essayé de magasiner, comme on dit, et je me suis rendu à une compagnie d'assurances qui a dit, après m'avoir accepté, qu'elle était désireuse de me retirer du circuit parce que j'étais un trop gros risque pour elle, alors que les accidents que j'ai eus, je n'en étais même pas responsable. Je me suis fait défoncer par quelqu'un alors que j'étais à l'intérieur de ma maison; quelqu'un a foncé sur mon auto. Une autre fois, une autre personne, m'a-t-il dit, l'a coupé. Finalement, il n'était pas responsable, mais selon le principe du paiement par chacune des compagnies d'assurances, selon le "no-fault", il voit augmenter le coût de ses assurances et il dit: Je n'étais même pas responsable. Il m'a posé la question: Est-ce que le ministre a les pouvoirs de vérifier s'il n'y a pas de façon abusive chez certaines compagnies d'assurances une augmentation trop forte des coûts d'assurance pour les dommages matériels?

Je terminerai, M. le Président, en faisant mention d'un autre dossier que j'aurais aimé, comme mes collègues, voir faire l'objet d'un autre projet de loi - c'est pour ça que nous avons demandé de scinder le projet de loi - celui des vignettes pour les personnes handicapées. D'abord, que l'on en donne pour la personne handicapée capable de conduire son automobile, modifiée ou non. Il faut bien le considérer, les gens conduisent des automobiles modifiées dans bien des cas et sont capables de se transporter eux-mêmes et même d'aller magasiner, d'aller où ils veulent parce qu'ils ont certaines

capacités que d'autres n'ont pas. Ceux-là - la députée qui m'a précédé faisait mention de ces mêmes actions qui ont été prises - ont maintenant sur leur plaque d'immatriculation une vignette leur permettant d'utiliser au Québec les stationnements réservés aux personnes handicapées. Ce que les gens demandent, c'est une vignette amovible pour que la personne handicapée puisse l'installer dans le pare-brise de son auto et s'assurer qu'elle ne soit pas l'objet d'une contravention.

Le ministre le sait très bien, on a eu de la pluie cette semaine, ce qui n'empêche pas ces gens de sortir et d'aller magasiner comme tout le monde. Ces personnes, parce qu'elles sont handicapées, étaient transportées par d'autres. Ne pouvant pas avoir un stationnement proche de l'entrée des centres commerciaux ou d'autres places, comme on l'a vu dans certaines circonstances, l'auto s'arrête de façon illégale sur le bord du trottoir, la personne est débarquée et entre à l'intérieur du centre commercial et, pendant ce temps-là, l'autre personne va placer l'auto là où elle est capable de trouver un stationnement.

Pour en avoir parlé avec plusieurs, pour en avoir parlé avec les policiers de Trois-Rivières, de Shawinigan, de Grand-Mère, de Drummondville, je trouve que les gens des municipalités ne sont pas entichés d'avoir, comme municipalités, à déterminer si la personne a droit ou non, comme le ministre le souhaiterait, d'avoir une vignette amovible. Je dois dire que cela occasionne certains problèmes pour les municipalités. J'ai même eu l'occasion de voir une personne, qui avait la vignette de l'Office des personnes handicapées de Grand-Mère, aller stationner au centre commercial Les Rivières de Trois-Rivières et, parce qu'elle était dans un stationnement pour personnes handicapées, recevoir une contravention. Elle était toute surprise. Elle me disait: Je ne comprends pas, je vais à Grand-Mère et à Shawinigan et je n'ai pas de problème. Je vais même à Drummondville et je n'ai pas de problème. Qu'est-ce qui s'est passé à Trois-Rivières? J'ai vérifié auprès de la municipalité et on m'a dit: Les stationnements sont réservés pour ceux de Trois-Rivières, pour les personnes qui viennent nous voir ici à Trois-Rivières et qui ont une vignette spéciale. Les personnes handicapées m'ont dit: Ça n'a pas de bon sens. Si je vais à Trois-Rivières, je devrai avoir une vignette de Trois-Rivières; si je vais à Drummondville, je devrai avoir une vignette de Drummondville et, si je vais à Montréal je devrai avoir une vignette de Montréal. Ça n'a pas de bon sens. Pourquoi ne pas donner une vignette amovible décernée par un seul organisme à la personne qui conduit les personnes handicapées incapables de conduire, mais devant être transportées?

L'Office des personnes handicapées m'avait donné la même réponse à l'époque. On m'avait dit: Ce serait plus normal. Les municipalités n'ont pas la capacité de vérifier telle ou telle personne. Une personne de Grand-Mère qui veut aller à Trois-Rivières doit aller, admettons, au poste de police de Trois-Rivières pour demander une vignette. Comment les gens de Trois-Rivières sont-ils capables de déterminer si la personne qui vient de Grand-Mère est habilitée à l'avoir ou non? Sur quels critères vont-ils se baser? Il va donc y avoir, d'une municipalité à l'autre, des critères tellement différents que des municipalités l'accorderont et d'autres pas. Vous savez ce que ça occasionne pour les personnes d'avoir à magasiner comme ça, à aller voir les gens pour avoir des vignettes?
(23 h 10)

Je pense, M. le Président, que le ministre serait bien avisé de réviser sa position. Les personnes handicapées de ma propre région, que j'ai eu l'occasion de consulter et qui m'ont téléphoné, m'indiquent que le ministre serait bien avisé de réviser sa position et d'accorder par un organisme habilité à le faire, l'Office des personnes handicapées, une vignette amovible, bonne partout au Québec, sur les stationnements réservés aux personnes handicapées.

À ce moment, il répondrait à la demande expresse de ces personnes. J'en connais plusieurs qui ont des difficultés et qui, compte tenu de leur incapacité, se trouvent dépourvues le moment venu d'aller dans chacune des municipalités pour obtenir cette vignette. Parce que je dois dire que, pour la même auto, il va falloir en avoir quatre ou cinq si on voyage dans une même région ou six ou sept si on voyage dans tout le Québec. Cela n'a pas de bon sens, M. le Président. Il me semble que le ministre, révisant la position du mois de décembre 1986 sur cette question, devrait la réviser au complet.

Pour les personnes handicapées, que cette vignette soit placée sur leur plaque d'immatriculation, parfait; ce sont des personnes aptes à conduire, capables de conduire. Mais les personnes incapables de conduire qui sont aidées par d'autres devraient avoir une seule vignette donnée par un seul organisme habilité à la donner, l'Office des personnes handicapées. S'il est habilité à la donner dans le cas d'une personne handicapée conduisant son automobile pour qu'elle la fixe à sa plaque d'immatriculation, il devrait aussi l'émettre à la personne, même si la régie nous dit qu'elle n'est pas habilitée actuellement à transiger avec des personnes; elle transige pour les plaques d'immatriculation.

Il reste que l'Office des personnes handicapées pourrait leur faire une recommandation et donner, à ce moment-là,

à ces personnes handicapées une vignette amovible permettant à des personnes de les transporter selon les besoins. Vous savez, ce ne sont pas toujours les mêmes. Il y a des bénévoles qui s'occupent de cela par le biais d'organismes de bénévolat. Ces personnes sont actuellement incapables de le faire comme elles le désireraient pour le bien-être des personnes handicapées. Je vous remercie, M. le Président. C'étaient les remarques que j'avais à faire à M. le ministre.

Le Vice-Président: Je reconnais maintenant M. le ministre des Transports pour l'exercice de son droit de réplique.

M. Marc-Yvan Côté (réplique)

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Que de temps pour, finalement, bien peu de choses! Dans un premier temps, je me permettrai de répondre très brièvement à certaines interrogations qui ne sont pas dans le projet de loi, mais que le député de Lavolette a soulevées concernant en particulier les véhicules tout terrain, pour lesquels, effectivement, avant que nous arrivions, tout le monde se lançait la balle, que ce soit à la Régie de l'assurance automobile, que ce soit au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, que ce soit au ministère des Transports. Personne ne voulait réglementer les véhicules tout terrain.

J'ai décidé que quelqu'un le ferait. Comme j'avais la responsabilité à la fois de la Régie de l'assurance automobile et des Transports, nous avons décidé d'intervenir. Et il y a maintenant un règlement sur les véhicules tout terrain. C'est un pas en avant dans la bonne direction sur le plan de la sécurité routière.

On dit: Les jeunes et la boisson, 18 ans; ce devrait être 21 ans. Je comprends la prudence avec laquelle le député de Lavolette le fait étant issu d'un parti soi-disant de gauche, donc favorable à tous ces courants de jeunesse qui ont fait en sorte que M. Lesage, pour la première fois à l'élection en 1966, avait donné le droit de vote à 18 ans. On considérait à ce moment que la majorité était à 18 ans.

Il faut faire attention. Il y a bien des gens qui téléphonent et qui s'inquiètent du fait que des jeunes de 18 ans circulent sur les routes du Québec consomment supposément de la boisson. D'abord, la première des choses, ils n'en consomment pas plus que le monde ordinaire. Ils sont peut-être un peu plus sur les routes que le monde ordinaire. Mais que ce soit un jeune, un moins jeune ou une personne âgée, quelqu'un en boisson sur les routes, c'est quelqu'un de dangereux. Mais est-ce qu'on doit nécessairement faire le lien entre quelqu'un qui est responsable et quelqu'un qui a le droit de prendre de la

boisson et de conduire?

C'est un débat d'arrière-garde que de penser aujourd'hui qu'on puisse faire marche arrière et dire aux jeunes, qui ont le droit de conduire à 18 ans aujourd'hui sans signature des parents et à 16 et 17 ans avec signature des parents, qu'on va maintenant porter cela à 21 ans. Comme cette proposition du coroner Héroux qui disait, finalement, de les faire conduire le jour seulement, à 17 ans, et non le soir. On va acheter des "flashlights" et des lumières pour être capable de voir dans les voitures si effectivement ils ont 17, 16 ou 20 ans.

Vous l'avez probablement vécu comme député. Vous avez été un peu plus jeune déjà. Vous n'aviez peut-être pas nécessairement 21 ans. Vous avez fait comme moi et comme bien d'autres, vous êtes allé dans les bars. Qu'avez-vous fait? Vous vous êtes gonflé la poitrine et vous avez dit: J'ai 21 ans. Et on paraissait 21 ans. C'est purement théorique, ce débat, et c'est davantage au niveau des consciences, au niveau de la moralité qu'il faut intervenir et convaincre les gens qu'effectivement la boisson, c'est le pire ennemi de la route. La plus belle preuve, c'est que 50 % des accidents causés sur les routes sont des accidents causés par la boisson.

On est intervenu dès le printemps 1986 pour régler cette histoire une fois pour toutes et faire en sorte que les dents données au Code de la sécurité routière permettent définitivement de faire en sorte qu'on élimine sur les routes les gens qui étaient dangereux sur le plan de la consommation de boisson.

Le dernier, les augmentations de l'assurance automobile. Dieu m'en garde, cela ne relève pas de moi. Cela relève davantage de l'Inspecteur général des assurances qui, lui, a cette responsabilité et devrait le faire.

Revenons au projet de loi 73 qui est l'objet de nos préoccupations à ce moment-ci et qui amende le Code de la sécurité routière pour faire en sorte qu'on puisse prendre ce virage de la déréglementation en toute quiétude pour les intervenants de tout le Québec, de tout le Canada, des États-Unis qui circuleront au Québec. Dans le domaine de la sécurité routière, où il n'y a pas double juridiction, mais une seule qui appartient au gouvernement du Québec, on veut mettre suffisamment de dents à l'intérieur du code pour qu'il soit respecté des utilisateurs de la route sur toutes les routes du Québec, que ce soit des véhicules de promenade, que ce soit des camions, que ce soit des autobus, que ce soit des taxis. C'est ça le principe fondamental du projet de loi 73.

Mais lorsqu'on nous fait une présentation comme l'a fait le député de Lévis, M. le Président, en commençant par le libre-échange, oh, c'est gros. Je me

demandais où il allait avec ça. Le libre-échange, Code de la sécurité routière, cela a été l'entrée en matière. Paf! Il a dit: On va l'avoir avec ça; d'abord, on en parle un peu partout. On est aussi bien d'accrocher la sécurité routière à cela. Tant qu'à faire peur au monde, allons-y à fond de train, allons-y avec nos gros pneus. Le député de Lévis est spécialiste là-dedans.

J'ai compris le motif qui guidait le député de Lévis lorsque son fer de lance contre le projet de loi 73 était le libre-échange parce qu'il a ajouté - pas parce qu'il est contre, je parle de son intervention - Le libre-échange, il y a du monde qui en parle, mais ceux qui le comprennent, c'est davantage les professeurs d'université, mais ce n'est pas seulement les professeurs d'université. J'ai compris: La course au leadership est commencée. Parce que le professeur d'université Parizeau a déjà commencé et est pour le libre-échange, alors, on vient de se positionner: l'autre candidat, lui, va être contre. C'est clair, on est entré dans la sphère. La course au leadership est partie, donc, avec des thèmes très connus à ce moment-ci. Mais la remarque était tellement à point, compte tenu de la situation que vous vivez dans votre propre parti, que je ne pouvais la passer sous silence.

Par la suite, très brièvement, très sommairement, il est entré sur les bateaux. Jones Act. C'est un problème qui reste, qui n'est pas réglé, qui n'a pas été discuté, et on est en train de se faire avoir. On va y revenir. Le temps nous permettra d'y revenir ultérieurement. Il y a trop de choses précieuses à l'intérieur du projet de loi 73 pour le laisser sur des discussions comme vous l'avez fait.

Par la suite, un point très important, il dit: C'est pour corriger des erreurs. Oui, effectivement, c'est pour corriger des erreurs, dans certains cas. Une première, qui était une erreur bien involontaire, c'était celle de l'équitation. Heureusement, tout le monde est d'accord, on corrige la situation à la grande satisfaction des usagers. La deuxième erreur, supposément, était celle des handicapés. Stationnement avec vignette mobile pour handicapés. Je la laisse de côté parce que je vais la garder pour le dessert. On va se parler et on va se dire la vérité et il va arrêter de se faire de la démagogie sur le dos des handicapés. Une fois pour toutes, à la fois par ceux qui siègent de l'autre côté et par ceux qui dans le champ ont d'autres objectifs que de protéger et de bien donner aux handicapés ce dont ils ont besoin.

Oui, un Code de la sécurité routière plus sévère avec l'avènement de la déréglementation. Il faut bien la situer dans son véritable cadre, la déréglementation. Elle est québécoise, elle est canadienne et elle est presque nord-américaine aussi.

(23 h 20)

Pour bien comprendre ce qui se passe aujourd'hui, il faut être en mesure de comprendre ce qui s'est passé sur le plan du camionnage, alors que nous avons littéralement, à la fin des années soixante-dix, envahi le marché américain avec nos camions, obtenant des permis. Les Américains ont voulu obtenir le contrepois chez nous. Ils nous ont servi, en 1980 et en 1982, des ultimatums pour faire en sorte qu'on puisse ouvrir les portes au camionnage au Québec et au Canada à ceux qui, des États-Unis, voulaient faire du transport et ce, en échange d'avoir ce droit aux États-Unis.

Qu'est-ce qui fait qu'aujourd'hui, avec le Code de la sécurité routière, on y introduit des mesures canadiennes? Le code canadien de sécurité, qui est un bijou, qui est du jamais vu... C'est qu'on a décidé, effectivement, sur le plan canadien, d'aller dans la déréglementation et de tirer expérience de la déréglementation américaine pour faire en sorte qu'on n'ait pas les hécatombes au Québec qu'on a connues aux États-Unis. Ce sont ces leçons qu'on a tirées de l'expérience américaine et, dans ce sens-là, le projet de loi 73, donc les amendements au Code de la sécurité routière, vise à bien baliser l'exercice d'un métier qui est celui de camionneur, en particulier au Québec.

Oui, le code est plus sévère parce que, justement, il prévoit une déréglementation et une compétition plus sévère sur les marchés du transport. On doit faire en sorte qu'aujourd'hui, comme hommes d'État responsables, on puisse mettre à l'intérieur du Code de la sécurité routière tout ce qu'il nous faut pour protéger les utilisateurs du réseau routier au Québec.

Le député de Lévis nous disait tantôt: C'est théorique; on ne peut pas dire qu'effectivement, dans la pratique, c'est comme le ministre peut le dire. C'est un projet de loi qui n'est pas si mal, mais, dans la pratique, on ne sait pas trop ce que cela va donner. Il y a peut-être des problèmes d'application. La garantie de demain, c'est la garantie que nous avons donnée aujourd'hui et hier comme responsables de l'application du Code de la sécurité routière. Les chiffres parlent par eux-mêmes. Des premiers amendements au Code de la sécurité routière, au printemps 1986, ont fait en sorte qu'on fasse le ménage, sur les routes du Québec, parmi ceux qui conduisaient en état d'ébriété. On a littéralement enlevé le permis à tous ceux qui conduisaient en état d'ébriété sans leur permettre pour autant d'obtenir un permis temporaire avec des mesures beaucoup plus sévères. Un premier ménage!

Un deuxième ménage! Quelque 800 articles en décembre 1986 au Code de la sécurité routière pour faire en sorte qu'on

ait un code des années d'aujourd'hui, pas d'hier. Qu'est-ce que cela a eu comme conséquences sur les routes du Québec en 1986 par rapport à 1985? C'est 24 % de moins d'accidents au Québec en 1986 qu'en 1985. Oui, au-delà de 385 personnes décédées de moins sur les routes du Québec.

Plusieurs facteurs ont été déterminants. Le député de Lévis a dit: La loi a été adoptée en décembre, elle n'a pas eu d'effets. Vous n'avez rien compris; une loi, c'est une loi, mais vous avez parlé d'application. Qui fait l'application? C'est la volonté politique de faire le ménage sur les routes du Québec, celle que vous n'avez jamais eue. Vous avez laissé aller littéralement la sécurité routière au Québec et, finalement, l'application des lois et règlements, ce qui a fait en sorte qu'on s'est retrouvé dans une situation bordélique. Ce qu'on a fait, c'est qu'on a dit: Oui, on va faire le ménage; oui, on s'est entendu avec les quatorze ministères ou organismes concernés pour créer un comité qui, sur la route, faisait le ménage. Vous avez vous-même utilisé dans votre intervention des statistiques qui faisaient état que 75 % des camions n'étaient pas en état de fonctionner. C'est croire qu'on a fait un certain travail, qu'on l'a fait au cours de l'année 1986 et, en particulier, en 1987.

Quant aux augmentations de budget, pour être capable de l'appliquer, à la fois c'est une concertation très suivie, très serrée avec la Commission des transports du Québec, la Régie de l'assurance automobile du Québec et le ministère des Transports. Lorsqu'on confie aux peseurs des pouvoirs additionnels, des pouvoirs d'agent de la paix au sujet de la pesée des camions au lieu de le faire par les gens de la Sûreté du Québec - le peseur devient agent de la paix pour les fonctions de pesée - c'est augmenter nos capacités et nos possibilités sans nécessairement augmenter nos coûts; on appelle cela de l'efficacité.

On a parlé de la police de la route, bien sûr, tout à l'heure en disant: Il y a eu l'intégration; il y en avait 175 qui étaient au ministère des Transports auparavant et il y en a eu 175 qui ont été intégrés à la Sûreté du Québec. Vous regarderez le résultat aujourd'hui aussi. Dans ce sens-là, c'est pour cela qu'on revient avec une nouvelle dynamique, avec la collaboration de la Sûreté du Québec et des différents corps policiers municipaux du Québec afin que cela puisse s'appliquer de manière très efficace.

Je veux en arriver, parce que je sais que mon temps de réplique est limité et je le regrette ardemment, au point qui a fait l'objet d'interventions de tous les collègues du député de Lévis qui sont intervenus en cette Chambre: les handicapés.

Avant décembre 1986, qu'existait-il comme possibilités pour les handicapés en

termes de stationnement dans tout le Québec? Au ministère des Transports, à la Régie de l'assurance automobile, y avait-il des mesures particulières pour protéger les stationnements pour handicapés? Y avait-il cette vignette souhaitée par les handicapés dans tout le Québec? Non, ils ne l'avaient pas. Il n'y en avait pas et c'était encore un débat théorique à l'Office des personnes handicapées, à la Régie de l'assurance automobile. Qu'ai-je fait? J'ai rencontré des personnes handicapées, celles qui utilisent leur voiture. Je leur ai dit: Donnez-moi la solution à vos problèmes. Ce qu'il y a dans le code, par la loi 127, et qui est en vigueur aujourd'hui, le 1er décembre, avec le règlement, c'est un texte écrit par les personnes handicapées elles-mêmes, mais celles qui conduisent leur véhicule. Ce ne sont pas les élucubrations du ministre des Transports, ni du président de la Régie de l'assurance automobile. La vérité a, tout de même, ses droits. Mais ce que j'ai compris, c'est que, pour vous, ce ne sont que 10 % des personnes handicapées au Québec et que cela ne vaut pas la peine qu'on s'en occupe parce qu'elles ont une voiture et qu'elles circulent sur les routes. Allez les voir aujourd'hui! Allez leur demander si elles sont contentes de ce qui s'est passé! Elles disent: Oui, c'est très bien. C'est ce qu'on souhaitait. C'est ce qu'on voulait depuis longtemps. Que s'est-il passé dans la loi 127? C'est cette reconnaissance pour la première fois que les personnes handicapées avaient un problème particulier. On le reconnaissait en leur donnant une vignette mobile à coller sur la plaque et faite par la régie puisqu'il y avait une possibilité de contrôle médical quant au handicap de l'individu étant obligé d'obtenir un permis de conduire.

Que propose-t-on aujourd'hui à l'intérieur du texte de loi? Bien sûr, ce n'est pas parfait. La perfection, on l'a vu, n'est certainement pas de l'autre côté, parce que la population a jugé qu'ils méritaient d'aller faire un tour sur les banquettes d'en face. Que propose-t-on aujourd'hui? Mais, bon sang, regardez vos papiers! Vous n'avez quand même pas coupé tous les liens avec le passé? Ce qu'il y a dans le projet de loi actuel, c'est la proposition de M. Tardif, qui était ministre des Transports sous votre gouvernement. Êtes-vous inconscients et avez-vous si peu confiance en l'histoire et en vos propres données alors que vous étiez au gouvernement pour oublier cela? C'est la proposition de M. Guy Tardif, ministre des Transports, sous votre gouvernement, qui est là-dedans. Elle n'est pas suffisante? Pourquoi l'était-elle, M. le député de Lévis, qui étiez ministre à l'époque dans le cabinet? Pourquoi l'avez-vous acceptée alors, puisqu'elle a dû franchir les comités ministériels.

Une voix: Il dormait.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce uniquement au Québec que l'on fait cela? Non, cette proposition, telle qu'elle est à l'intérieur du code, pour les personnes handicapées conduisant leur véhicule, et la proposition à l'intérieur du code pour les personnes handicapées qui sont conduites par d'autres personnes, c'est en vigueur en Ontario. Est-ce qu'on manque de respect vis-à-vis du pouvoir municipal? Est-ce que le pouvoir municipal du Québec est moins capable que celui de l'Ontario? Je ne le crois pas. Dans l'État de New York, c'est la même chose.

Je retiens, quand même, pour demain une proposition du député de Lévis, reprise par le député de Laviolette, indiquant que l'Office des personnes handicapées pourrait être l'organisme qui donnerait les vignettes. C'est l'office qui ferait donc ce travail. Je la retiens et vous l'aurez en amendement lorsqu'on apportera d'autres amendements au Code de la sécurité routière.

Je suis entièrement d'accord pour que ce soit l'Office des personnes handicapées du Québec qui puisse émettre les vignettes aux personnes handicapées. Je n'en ferai pas un plat parce que je suis très heureux de tout cela. Cependant, prenez bien soin de vérifier si l'Office des personnes handicapées est prêt à le faire. On s'en reparlera demain.

Il est certain qu'on peut faire beaucoup de démagogie sur un sujet aussi important que celui-là. Mais est-ce qu'en augmentant - la question est posée globalement - le nombre de vignettes pour personnes handicapées on augmente automatiquement le nombre de stationnements? Ce n'est pas sûr. Je ne suis pas sûr, non plus, qu'en demandant à la Régie de l'assurance automobile de donner des vignettes on doive lui confier la responsabilité d'augmenter les stationnements également. Les stationnements sont la responsabilité du pouvoir municipal. (23 h 30)

On a voulu faire un lien entre le volume de vignettes données pour les personnes handicapées par rapport aux stationnements. Si on en donne 60 000 et qu'on reste avec le même nombre de stationnements, a-t-on pour autant réglé le stationnement pour personnes handicapées? Cela n'est pas à étages. C'est avoir les deux pieds sur terre et savoir exactement ce qui se passe dans ce domaine.

Le problème, M. le Président, est plus fondamental que cela. Le problème de stationnement pour les personnes handicapées fait davantage appel à ceux qui ne le sont pas. Cela fait appel à des mentalités, cela fait aussi appel à la conscience sociale de chacun des individus qui, demain ou en fin de semaine, iront dans les endroits publics, eux qui ont toute la mobilité possible, et stationneront à la place des personnes handicapées. C'est davantage là qu'est le

problème. C'est une question de conscience sociale, c'est une question d'éducation, le stationnement pour personnes handicapées, et on ne règle pas le problème du stationnement pour personnes handicapées en revendiquant une vignette pour toutes les personnes handicapées. Si on prenait la définition de personne handicapée de l'Office des personnes handicapées, j'en vois quelques-uns à l'intérieur de cette salle qui seraient des personnes handicapées parce qu'ils portent des lunettes. Est-ce que pour autant on doit donner une vignette pour être capable d'occuper une place de stationnement pour personnes handicapées? Je pense que non et, sur ce plan, je pense qu'il y a du ménage à faire.

M. le Président, je termine, parce que je sais que mon temps est probablement écoulé, avec quelques remarques sur l'intervention qu'a faite la députée de Chicoutimi en parlant d'énormités puisqu'on avait assimilé l'équitation aux personnes handicapées. Voyons donc! Voyons donc! Cela n'a pas de maudit bon sens que de laisser aller de pareilles affaires, de pareilles énormités! L'énormité, c'était son intervention, M. le Président! Merci bien.

Des voix: Bravo! Bravo!

Le Vice-Président: Sur une question de règlement, M. le leader de l'Opposition.

M. Gendron: Non, sur une question de directive, M. le Président.

Le Vice-Président: Oui.

Demande de directive

M. François Gendron

M. Gendron: Très sérieusement, je voudrais attirer toute votre attention. Il y a quelques minutes, la vice-présidence avait à rendre une décision concernant une motion de scission. Pourquoi je veux poser une question de directive? On a pu mettre la main sur les écritures, on le verra un peu plus tard au procès-verbal, mais il me semble que c'est le premier moment que j'ai de vous signaler que, uniquement sur la compréhension des motifs évoqués par la présidence pour refuser la motion de scission, sans revenir sur le fond, il y a des erreurs de fait dans les écritures qu'on nous a livrées. Je voudrais vous demander dès ce moment, en tant que présidence au sens de la trinité, quand je serai en mesure, auprès de la personne concernée qui a rendu une telle décision absolument incohérente et incompréhensible sur le plan des faits, d'exiger à tout le moins une rédaction plus précise de la décision pour qu'on puisse éventuellement faire une meilleure analyse et

tout simplement, M. le Président, comprendre les motifs sur lesquels elle s'est appuyée pour refuser la motion de scission. Si je suis en mesure de comprendre les motifs invoqués, peut-être que j'aurai réponse à ma question de directive. Pour l'instant, il n'est pas question de contester sa décision, mais je voudrais au moins la comprendre et j'aimerais cela que vous m'indiquiez, dans un tel état de fait, quelle est la procédure habilitante pour qu'on puisse, dans le futur à tout le moins, ne jamais faire référence à une telle décision.

Le Vice-Président: Vous me posez une question de directive. Je comprends fort bien le pourquoi, d'après ce que vous m'avez énoncé. Je vous dirai qu'effectivement j'ai entendu de mon bureau, en suivant les débats, la motion de scission présentée par Mme la députée de Maisonneuve. La présidence s'est retirée - et je dis bien la présidence et non pas la vice-présidente - et a examiné la question à l'aide des articles du règlement, à l'aide des motifs qui ont été invoqués par les deux côtés de la Chambre. J'ai pu constater que, et de votre côté et du côté du leader du gouvernement, il y a eu de l'argumentation de faite là-dessus. Le ministre des Transports a également argumenté sur la motion en question, cette motion de scission. La vice-présidente s'est retirée pour prendre sa décision; elle a donc consulté le règlement et les précédents et possiblement les auteurs là-dessus, je ne sais trop, mais elle a rendu une décision. L'article 41 de notre règlement est très clair: "La décision du président ou de l'Assemblée ne peut être discutée." Donc, vous me mentionnez que ce n'est pas aux fins de discuter de la décision, j'en suis fort aise parce qu'autrement je ne vous aurais pas laissé argumenter.

Mais on dit, au premier alinéa de l'article 41, que le président se prononce sur les rappels au règlement au moment où il le juge opportun, en indiquant les motifs de sa décision. On peut, d'une certaine façon, à mon point de vue, faire une analogie entre un rappel au règlement et la question d'une motion de scission présentée. C'est une question qui relève du règlement. Donc, la présidence doit se prononcer en indiquant les motifs de sa décision. Si les motifs ne sont pas assez clairs et ne vous satisfont pas, je ne pense pas qu'on puisse demander à la présidence de revenir ici et de réexpliquer sa question, en aucune façon. Sa décision a été rendue, les motifs ont été énoncés. Si vous ne comprenez pas les motifs, vous pouvez tenter d'avoir des informations supplémentaires. À mon point de vue, la meilleure façon de le faire serait de rencontrer la personne qui a rendu la décision pour qu'elle puisse tenter de vous aider, de vous éclairer sur les motifs de sa décision.

Que sa décision puisse servir ultérieurement, c'est là votre crainte, d'une certaine façon, selon votre point de vue. La décision rendue ne vous apparaîtrait pas la plus conforme au sens du règlement. Une telle chose est possible. On peut se référer aux jugements des tribunaux. Dans certains cas, il y a des jugements qui sont rendus et les jugements ne sont pas nécessairement les plus éclairés et les plus éclairants. Parfois même, de certaines décisions sur un même point, on obtient des jugements contradictoires ou qui semblent contradictoires quand on les compare.

Au sens du droit parlementaire, qui est d'inspiration britannique, en ce qui concerne les précédents, un précédent peut s'appliquer pour orienter la discussion sur des motions futures qui seraient présentées. Mais jamais, je pense, on ne peut retrouver en droit des choses analogues en tout point. Sur une motion de scission présentée dans le cadre d'un projet de loi, dire que cette motion pourrait éventuellement fixer les règles du jeu pour toutes les motions de scission qui seront présentées, je ne le penserais pas. Cela peut être une indication à la présidence de certains motifs qui ont été énoncés au soutien d'une décision rendue. Mais, à mon point de vue, cela fait jurisprudence en ce sens-là pour la situation telle qu'elle s'est présentée. Elle peut être utile pour éclairer une décision future. Donc, la crainte que vous avez ne m'apparait pas nécessairement fondée dans ce sens-là.

Quant à moi, sur votre question de directive, c'est la seule chose que je peux vous mentionner. Je ne crois en aucune façon, au sens de notre règlement, qu'on puisse demander à la présidence de réexpliquer sa décision, de donner à nouveau des motifs, d'éclairer davantage ses motifs, pas plus qu'un tribunal ou un juge quand il rend une décision. Si les motifs ne sont pas suffisamment compris, on va demander, à ce moment-là, d'expliquer davantage. Ce qu'on fait dans un tel cas, on va en appel. Dans notre cas, il n'y a pas d'appel possible. La décision est finale et sans appel.

Donc, je vous suggère simplement une rencontre, au cours des prochains jours, avec la vice-présidente et peut-être qu'elle pourra discuter du sujet avec vous et tentera de vous éclairer plus à fond sur le sens de sa décision. Mais sa décision est rendue et elle sera maintenue.

M. Gendron: M. le Président.

Le Vice-Président: M. le leader de l'Opposition.

M. Gendron: Très succinctement, je sais que sa décision est rendue. Mais elle l'a rendue en Chambre à titre de présidente de cette Assemblée. Alors, je peux difficilement

la voir en privé et dire: Explique-moi ta décision, parce que ce n'est pas cela que je veux. Je voudrais juste revenir sur l'aspect précis. Vous me dites qu'elle a sans doute rendu une décision en s'appuyant sur le règlement. Je ne nie pas cela. Ce que je plaide, c'est que les motifs qu'elle a lus en rendant sa décision sont faux par rapport à la référence qu'elle évoque. Il y a une erreur de fait.

Je n'ai pas pu en prendre connaissance. Je n'en croyais pas mes oreilles quand je l'ai entendue. Mais quand j'ai eu le texte - je sais bien que c'est un texte préliminaire - on l'a relu. On n'est pas capable, M. le Président, par rapport à ce qu'elle devait trancher, de faire une relation entre ce qu'elle devait trancher et les motifs qu'elle a évoqués. Alors, je me dis que si les écritures qu'elle nous a fournies et qui figurent au procès-verbal ne nous permettent pas de comprendre. Je n'en suis pas sur le fait de revenir sur la décision, mais il me semble que la présidence devrait, à tout le moins, nous indiquer une voie pour qu'elle, la présidence, élargisse les éléments de sa décision uniquement pour qu'on puisse comprendre ce sur quoi elle aurait pu s'appuyer pour rendre une décision comme elle en a rendu une, puisque ce qu'on lit, c'est erroné par rapport aux faits. Il n'y a pas de référence exacte par rapport à la motion de scission présentée.

Je suis convaincu, si vous me permettez de vous lire une phrase...

Le Vice-Président: Non.
(23 h 40)

M. Gendron: Non? Si vous me l'autorisez, si vous me permettez de lire une phrase, je suis convaincu que vous partageriez mon point de vue que cela n'a pas de référence par rapport à ce qu'elle devait arbitrer.

Le Vice-Président: Oui, mais de toute façon, là-dessus, même si vous ne lisez qu'une phrase, ce que je vous dis, c'est simplement que, dans n'importe quel jugement qui a été rendu en vertu du règlement... Je peux rendre moi-même une décision qui peut être douteuse pour certains, ou certains pourraient penser que cette décision aurait pu être différente. Je pense que c'est le cas. Notre règlement n'est pas précis au point qu'on est comme un ordinateur. On appuie sur un bouton, et c'est blanc ou noir. Ce n'est pas toujours blanc ou noir, c'est parfois gris. On a à prendre des décisions, à rendre certaines décisions eu égard au règlement, eu égard aux précédents, eu égard à ce que la jurisprudence parlementaire a pu nous apporter comme précédents.

À ce stade, cette décision, avec les arguments qu'on peut apporter au soutien de

la décision rendue, peut - je le comprends fort bien - ne pas paraître claire à quelqu'un.

M. Gendron: Non. Ce n'est pas cela.

Le Vice-Président: Dans un deuxième temps, je pourrais même vous dire qu'une décision pourrait être rendue, comme dans le cas d'un tribunal, mais qu'elle pourrait être mauvaise.

M. Gendron: Une décision hors du sujet.

Le Vice-Président: À votre point de vue, elle peut être hors du sujet. Mais, si la décision est hors du sujet et qu'elle ne correspond pas au fait, vous me direz que cette décision est mauvaise. Mais, même si elle est mauvaise, elle est rendue et elle est maintenue, à moins que ce soit un cas où l'on n'a pas juridiction dans ce sens. La présidence a juridiction pour trancher les litiges. Même si la présidence rendait une décision, à mon point de vue, qui pourrait être jugée douteuse, douteuse dans le sens qu'on pourrait être d'avis contraire... Peut-être qu'un autre président pourrait rendre une décision totalement opposée à celle qu'un président va rendre. Je pense que cela va de soi.

Quand on interprète le règlement et la procédure parlementaires, comme quand on interprète une loi, deux personnes peuvent avoir une opinion différente là-dessus. C'est pourquoi, s'il y avait un appel, on n'en finirait plus, comme dans le droit ordinaire. Si on va en Cour supérieure et qu'on se retrouve en Cour d'appel, vous pouvez avoir un jugement de la Cour d'appel qui va renverser celui de la Cour supérieure et vous pouvez avoir un jugement de la Cour suprême qui va également renverser le jugement de la Cour d'appel. La perception des faits par les gens, en relation avec le sens et l'application pratique de notre règlement, peut différer d'une personne à une autre.

Dans ce sens-là, il me paraît clair qu'une décision peut vous sembler douteuse. C'est ce que je voulais dire tantôt. Elle peut vous paraître incorrecte, j'en conviens fort bien, mais il n'y a pas d'appel. Aucun appel n'est possible même si la décision vous paraît douteuse, mauvaise, non conforme au règlement. La décision est rendue, elle est maintenue, et il n'y a pas d'appel. C'est manifestement ce que notre règlement prévoit. C'est pour s'assurer que nos débats puissent se dérouler dans un rythme convenant à une assemblée délibérante, à mon point de vue. D'accord?

Cela dit, le débat étant terminé à cette étape de l'étude du projet de loi, est-ce que le principe du projet de loi 73, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et la Loi sur l'assurance automobile, est

adopté?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président: Adopté. M. le leader du gouvernement.

Renvoi à la commission de l'aménagement et des équipements

M. Gratton: Oui, M. le Président. Je voudrais faire motion pour déferer le projet de loi à la commission de l'aménagement et des équipements pour l'étude détaillée.

Le Vice-Président: Est-ce que cette motion de déférence est adoptée?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président: Adopté. M. le leader du gouvernement.

M. Gratton: Je vous prie d'appeler l'article 20 du feuilleton, s'il vous plaît.

Projet de loi 76

Adoption du principe

Le Vice-Président: À l'article 20 du feuilleton, M. le ministre des Transports propose maintenant la motion d'adoption du principe du projet de loi 76, Loi sur le camionnage. Je cède la parole à M. le ministre des Transports.

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, il me fait plaisir de proposer l'adoption en deuxième lecture du projet de loi sur le camionnage.

Ce projet de loi marque une étape importante pour l'industrie du camionnage contre rémunération au Québec. Il constitue l'aboutissement de longues discussions entre le gouvernement fédéral, les provinces et l'industrie du camionnage. Il ouvre une ère nouvelle axée sur la sécurité.

Ce projet de loi fait suite à de nombreuses consultations auprès de l'Association du camionnage du Québec, de la Régie de l'assurance automobile du Québec, de la Commission des transports du Québec. Les grandes lignes ont été présentées au comité national des transports de l'Association des manufacturiers canadiens, à Halifax, le 21 octobre 1987, et à la Ligue canadienne de transport industriel, le 26 novembre 1987, à Montréal.

La réforme législative du camionnage a également fait l'objet de multiples consultations effectuées par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé auprès de nombreuses associations

dont la Coalition des expéditeurs et des manufacturiers canadiens qui regroupe quatorze associations.

Concrètement, ce projet de loi touche près de 6000 entreprises de camionnage public contre rémunération, à majorité québécoise, employant 27 000 individus.

Pour mieux comprendre la portée de ce projet de loi, il m'apparaît important en premier lieu de faire une rétrospective des événements qui nous ont amenés à le présenter. Ensuite, j'en résumerai les principales dispositions pour vous permettre d'en saisir l'impact.

Depuis l'avènement du transport routier, la responsabilité du contrôle économique de cette industrie revient aux provinces. Au Québec, comme dans les autres provinces, un permis est requis pour effectuer un camionnage contre rémunération. Ce permis a été soumis jusqu'à présent aux critères de nécessité publique. En d'autres mots, il revient à celui qui veut effectuer du camionnage contre rémunération de prouver la nécessité du service qu'il propose et de démontrer que les entreprises en place ne sont pas en mesure de le donner de façon convenable. À cette fin, le requérant doit faire la démonstration de la nécessité du service par le témoignage de clients qu'il se propose éventuellement de desservir. Une telle demande est toujours susceptible de soulever des oppositions de la part des transporteurs déjà en place. Dans cette éventualité, une audience publique est automatiquement convoquée. Dans ce cas, le requérant est obligé de faire témoigner les expéditeurs qui appuient sa demande.

Ce système de contingentement de permis a débuté dans les années trente et a été officiellement mis en place, sous la forme qu'on lui connaît aujourd'hui, en 1951. Cette réglementation visait principalement à assurer des services de camionnage public dans toutes les régions du Québec et à protéger les expéditeurs qui se plaignaient à l'époque du comportement peu responsable des camionneurs, compte tenu du manque de maturité de l'industrie. Au début des années cinquante, la grève des chemins de fer a été un événement marquant pour le développement de cette industrie, non seulement au niveau local, mais à travers tout le continent. La preuve était faite que le transport routier pouvait dans bien des cas présenter une alternative aux ferroviaires. Par la suite, le camionnage a fait sa marque puis s'est aguerri. Des améliorations technologiques et le développement du réseau routier ont contribué à son essor. C'est au cours de ces mêmes années que la compétence des provinces a été remise en question pour le camionnage. En effet, en 1954, le jugement Weiner, du Conseil privé de Londres, reconnaissait la compétence du gouvernement fédéral en matière de

camionnage extra-provincial. Cette compétence était beaucoup plus importante que prévue. Ce jugement reconnaissait non seulement la compétence du gouvernement central pour réglementer les mouvements de camionnage qui traversent les frontières d'une province, mais aussi pour réglementer toute l'entreprise qui effectue ces mouvements extra-provinciaux, ce qui inclut donc des mouvements intraprovinciaux. Que restait-il aux provinces? Bien peu: la compétence de réglementer les entreprises de camionnage locales dont les activités se limitaient à une seule province.

Le gouvernement central, premier surpris de l'ampleur des pouvoirs qui lui étaient reconnus, à court d'expertise et de ressources pour réglementer ce secteur d'activité, s'est empressé d'en déléguer la responsabilité aux commissions de transport provinciales par une loi de quelques pages, la Loi sur le transport par véhicule à moteur. Cette loi spécifiait en bref qu'une province réglementant le transport routier local pouvait réglementer sur son territoire les entreprises de transport routier extra-provinciales, autobus et camions, de la même manière et aux mêmes conditions. En somme, par cette loi, le gouvernement fédéral, tout en reconnaissant sa compétence, laissait inchangées les règles du jeu qui avaient toujours prévalu dans le camionnage. Ce sont ces règles du jeu, cette délégation du gouvernement fédéral, qui seront profondément modifiées le 1er janvier 1988, après presque 35 ans de délégation totale du gouvernement fédéral.

Il faut bien comprendre cependant que cette reprise de pouvoir ne se sera pas faite du jour au lendemain. Déjà, en 1967, en sanctionnant la loi nationale des transports, le gouvernement fédéral se donnait les pouvoirs de réglementer le camionnage extraprovincial sur le même pied que le ferroviaire, l'aérien ou le maritime. Il a cependant décidé une fois de plus, probablement toujours par manque d'expertise et de ressources, mais surtout par reconnaissance du rôle majoritairement provincial de ce mode de transport, de déléguer le contrôle économique aux commissions de transport provinciales, selon les lois en vigueur dans les provinces.

(23 h 50)

La loi de délégation fédérale demeurait donc inchangée, mais il y avait, à partir de 1967, une épée de Damoclès au-dessus des têtes provinciales, la partie III de la Loi nationale sur les transports de 1967 qui aurait permis au fédéral de réglementer du jour au lendemain les entreprises fédérales de camionnage par le biais de la Commission canadienne des transports.

De la fin des années soixante jusqu'au début des années quatre-vingt, le gouvernement fédéral a tenté à quelques reprises de

reprendre sa juridiction. Faute de consensus de la part des provinces, ce projet est demeuré en veilleuse. C'est principalement la déréglementation partielle du camionnage aux États-Unis en 1980 qui a incité le gouvernement canadien à intervenir. À la suite de cette déréglementation, les camionneurs américains ont fait des pressions pour que les provinces canadiennes adoptent des règles similaires au modèle américain.

À la suite d'un moratoire que les Américains ont imposé aux transporteurs internationaux canadiens en août 1982 sous prétexte de discrimination à leur égard, le gouvernement central s'est engagé à mettre la réforme en place. La première manifestation officielle du désir d'assouplir les règles du jeu au niveau extra-provincial remonte à la réunion des ministres des Transports en mai 1984. Dix mois plus tard, le 27 février 1985, les provinces et le gouvernement fédéral signaient une entente visant l'assouplissement de la réglementation économique du camionnage extra-provincial. L'esprit de cette entente voulait que ce soient les provinces qui effectuent la réforme de façon concertée, alors que le gouvernement central aurait laissé inchangée sa loi de délégation. C'est d'ailleurs dans cette veine que le Québec modifiait les règles concernant les tarifs, en octobre 1985.

Il n'y a pas, M. le Président, de document plus officiel que ce document qui a fait l'objet d'une entente de tous les ministres des Transports le 27 février 1985. C'est mon prédécesseur, le député de Crémazie, M. Guy Tardif, qui l'avait signée au nom du Québec, engageant irrémédiablement dans la voie de la déréglementation la province de Québec et cela, au nom du gouvernement du Québec. Cependant, les événements qui suivirent ont modifié le scénario. Le fédéral introduisit, le 26 juin 1986, le projet de loi C-127 qui devint par la suite la loi de 1987 sur le transport routier, soit la loi C-19. Cette loi a donc été sanctionnée le 28 août 1987 et elle entrera en vigueur le 1er janvier 1988.

Parallèlement à cette démarche, le gouvernement fédéral a également présenté le projet de loi C-18 modifiant la Loi nationale sur les transports de 1967. Les dispositions de ce projet de loi touchent tous les modes de transports, y compris les entreprises de camionnage extra-provincial. En réalité, le projet de loi C-18 affecte principalement le transport ferroviaire et j'ai eu, à quelques reprises, l'occasion de faire valoir les intérêts du Québec auprès de mon homologue fédéral.

Bien que le projet de loi C-18 conserve toujours cette menace de rapatriement par le fédéral en ce qui concerne l'administration et le contrôle du camionnage extra-provincial, les changements d'orientation seront effectués par la loi de 1987 sur les

transports routiers. Cette loi remplace la loi de délégation de 1954. Elle permet au fédéral de reprendre une bonne partie de sa compétence en matière de camionnage et de définir les règles du jeu pour les mouvements extra-provinciaux. Elle laisse cependant aux commissions de transports provinciales - dans le cas du Québec, ce sera la Commission des transports du Québec - l'administration de la loi et elle permet aux provinces de réglementer les mouvements intraprovinciaux des entreprises fédérales de la même manière que les entreprises locales.

Toutes ces explications peuvent, à première vue, apparaître complexes. Un petit exercice de vulgarisation nous fera mieux comprendre la situation. Parmi les 1500 entreprises de camionnage de plus de 100 000 \$ de revenus qui ont leur principale place d'affaires au Québec, une sur trois effectue du camionnage extra-provincial et sera donc régie par la loi fédérale qui entrera en vigueur le 1er janvier 1988. Bien que minoritaires, ces entreprises génèrent au moins 60 % des revenus des entreprises de camionnage québécoises.

En ce qui concerne les entreprises établies à l'extérieur du Québec, dans d'autres provinces ou aux États-Unis, lorsqu'elles effectueront du transport à destination ou en provenance du Québec, elles seront, elles aussi, sous la juridiction fédérale. Ces entreprises extra-provinciales, celles du Québec comme celles des autres provinces, peuvent, par ailleurs, effectuer du camionnage entre deux points au Québec. Dans ce cas, la loi fédérale prévoit un permis spécifique qui peut comporter les mêmes conditions et les mêmes restrictions qu'un permis délivré à une entreprise locale selon la loi provinciale.

La loi fédérale affectera donc la majorité des activités des entreprises qui effectuent du camionnage au Québec. Son objectif est très clair: en plus d'assouplir les règles du jeu des entreprises fédérales, elle oblige chaque province à traiter les entreprises de camionnage des provinces voisines sur le même pied que ses propres entreprises, soit de la façon prévue par le fédéral en ce qui concerne les mouvements extra-provinciaux, soit de la façon prévue par chaque province pour les mouvements intra-provinciaux.

En ce qui concerne les entreprises de camionnage américaines, l'équité de traitement est également prévue dans la loi fédérale. Ces entreprises pourront donc effectuer du camionnage à destination ou en provenance du Québec au même titre que les entreprises québécoises. En contrepartie, il faut souligner que bon nombre d'entreprises canadiennes et québécoises ont obtenu des permis aux États-Unis depuis 1980 pour faire du transport inter-États.

Une disposition spécifique de la loi

fédérale permettrait, par ailleurs, aux provinces de réagir aux mesures concurrentielles déloyales des Américains. Le cas échéant, cette disposition a été ajoutée au projet de loi fédéral, à la suite de la réunion des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, le 26 mars 1987, à Ottawa. À cette occasion, j'avais fait part à mon homologue fédéral de certaines mesures protectionnistes américaines, notamment celle consistant à exiger un montant fixe de taxe sur les véhicules lourds des camionneurs canadiens, effectuant beaucoup moins de millage aux États-Unis que leurs concurrents américains.

Cette rétrospective démontre très bien, M. le Président, l'importance des pouvoirs du gouvernement fédéral en matière de camionnage et la faible marge de manoeuvre des provinces pour réglementer ce secteur d'activité si le gouvernement fédéral ne continuait pas de leur déléguer une partie de sa compétence. Puisque le gouvernement fédéral permet toujours aux provinces de réglementer les activités intraprovinciales des entreprises fédérales de la même manière que les entreprises locales, il y a lieu d'expliquer en détails en quoi consistera la réforme du camionnage au Québec et de quelle manière cette réforme s'arrime au projet de loi fédéral.

Je vous résume donc les principales dispositions du projet de loi sur le camionnage faisant, aujourd'hui même, l'objet de notre approbation en deuxième lecture. Je tiens à vous préciser qu'il s'agit d'une nouvelle loi spécifique au camionnage, ce qui nous permet de mettre de l'avant des orientations propres au transport routier des marchandises sans entrer en conflit avec les exigences actuelles des autres secteurs de transport relevant de la Loi sur les transports et de la Loi sur le transport par taxi.

L'exclusion du vrac. Je pense qu'il est important de consacrer quelques instants à ce sujet. Comme je l'ai mentionné plus tôt, le projet de loi vise tout particulièrement les entreprises de camionnage locales et, suivant la délégation fédérale, les mouvements intraprovinciaux des entreprises fédérales. Par ailleurs, je vous précise dès maintenant que ce projet de loi exclut le camionnage en vrac qui continuera à relever de la Loi sur les transports et du règlement sur le camionnage en vrac. Cette exclusion m'est apparue nécessaire pour un certain nombre de raisons.

Premièrement, ce secteur présente une problématique très différente du camionnage général étant donné sa nature presque essentiellement locale. Qu'il suffise de mentionner qu'un permis de transport en vrac donne à son titulaire le droit de transporter certains produits dans une des dix régions du Québec décrites au règlement sur le

camionnage en vrac. Ce permis est donc relativement plus limité quant aux produits à transporter, aux véhicules utilisés et aux territoires desservis.

De plus, le secteur du vrac, spécialisé en soi, n'est pas prêt à vivre des assouplissements aussi importants que le secteur du camionnage général. Comme vous le savez probablement, aucun permis VR n'a été émis depuis dix ans, ce qui a contribué à en diminuer le nombre. Cependant, l'offre excède encore la demande, pour ce secteur d'activité qui s'était développé pendant la période de construction routière des années cinquante, (minuit)

J'ai tenu, au printemps dernier, une consultation dans ce secteur d'activité. À la lumière de cette consultation, des ajustements seront bientôt apportés à la réglementation du camionnage en vrac. Cependant, nous avons pris soin de prévoir des dispositions pour, éventuellement, assujettir au projet de loi sur le camionnage tout élément qui pourrait être exclu de la réglementation du camionnage en vrac.

Quelles seront les conditions d'entrée dans l'industrie? Pour en revenir au contenu du projet de loi sur le camionnage, je vous signale que les principales dispositions sont celles relatives aux conditions d'entrée dans l'industrie du camionnage contre rémunération. En fait, deux étapes sont prévues au projet de loi pour franchir l'entrée de l'industrie du camionnage.

Premièrement, une étape obligatoire, communément appelée test d'aptitude, qui sera suffisante en soi pour obtenir un permis dans la mesure où il n'y a pas d'opposition. Deuxièmement, étape additionnelle, le test d'intérêt public qui est prévu dans le cas où il y aurait opposition. Les deux tests prévus à l'entrée dans l'industrie sont à l'image de la législation fédérale. Comme ils constituent la pierre angulaire de la réforme de la législation et de la réglementation du camionnage, il est bon de s'y attarder un peu.

Prenons un peu plus de temps sur le test d'aptitude. Plus précisément, je veux vous dire que le test d'aptitude est le test de base pour avoir accès à l'industrie du camionnage publique. Ce test vise essentiellement à s'assurer de la connaissance des transporteurs en regard des règles de sécurité, de leur obligation en regard des assurances exigées et, finalement, du profil des transporteurs décrivant leur comportement passé en matière d'infractions. Ce test en est un objectif qui ne requiert pas en soi l'expertise d'un commissaire, mais une simple décision normative de la part des fonctionnaires de la commission. Pour ce faire, le projet de loi permet à la Commission des transports du Québec de s'appuyer sur l'expertise de la Régie de

l'assurance automobile en ce qui concerne le profil du requérant et la sensibilisation des transporteurs aux règles de sécurité, comme cela se fait pour l'ensemble des citoyens circulant sur les routes du Québec.

Une telle coordination entre la Commission des transports du Québec et la Régie de l'assurance automobile a d'abord l'avantage d'assujettir les entreprises de camionnage publiques aux mêmes règles de sécurité que les entreprises de camionnage privées. Cette coordination permet également d'informer, tant les entreprises de camionnage extra-provinciales que locales, des règles de sécurité et des conséquences de les transgresser. En bref, ceci veut dire qu'il n'y aura pas de demi-mesures ou de compromis en ce qui concerne la sécurité du camionnage au Québec.

Pour ce qui est du deuxième test, celui concernant l'intérêt public, il s'agit, comme je l'ai mentionné, d'un test qui sera déclenché uniquement lorsqu'il y aura opposition. Suivant ce test, il reviendra maintenant à l'opposant de faire la preuve que la délivrance d'un permis serait susceptible de nuire à l'intérêt public. C'est ce qu'on appelle l'inversion du fardeau de la preuve par rapport au système actuel qui exige que le requérant prouve la nécessité des services qu'il se propose d'offrir.

Le test d'intérêt public pourra conduire à des audiences publiques seulement si la preuve fournie par l'opposant est reconnue comme fondée par la commission. L'objectif d'une telle mesure est donc de diminuer le nombre d'audiences publiques, principalement celles qui auraient fait suite à des oppositions futiles des transporteurs déjà dans le marché.

Lorsque la commission appréciera l'intérêt public pour décider du bien-fondé d'une opposition, elle devra privilégier les intérêts des usagers des services de camionnage. Pour ce faire, elle devra tenir compte des facteurs énoncés à même la loi, en plus de s'assurer de l'application des textes relatifs aux politiques du gouvernement en matière de camionnage. Pour apprécier l'intérêt public, lorsque les critères auxquels j'ai fait référence ne sont pas suffisants, la Commission des transports du Québec peut, de façon complémentaire, exercer sa discrétion et considérer d'autres éléments qu'elle estime propres à l'intérêt public. Ces facteurs, permettant d'évaluer si l'émission d'un permis serait susceptible de nuire à l'intérêt public, s'appuient sur un ensemble de lignes directrices sur lesquelles les provinces se sont mises d'accord il y a quelques semaines.

M. le Président, j'attire votre attention sur une des caractéristiques les plus importantes du test d'intérêt public du présent projet de loi, sa permanence. Autrement dit, au Québec, il faudra un amende-

ment législatif pour éliminer ce deuxième test à l'entrée. Cela est très clair. Cette façon de procéder est propre au Québec et, en ce sens, nous démarque de l'initiative du gouvernement fédéral, puisque, à l'échéance des cinq ans, au fédéral, le test d'intérêt public disparaîtra, alors qu'au Québec il faudra intervenir sur le plan législatif pour le faire disparaître.

En effet, le gouvernement fédéral limite son test d'intérêt public à une période transitoire de cinq ans. À mon avis, préciser à l'avance la date d'échéance de ce test peut laisser croire à certains transporteurs que sa raison d'être n'est pas justifiée. Au Québec, une évaluation devra être faite et un amendement législatif proposé, avant de pouvoir abandonner à tout jamais le test d'intérêt public.

Il y aura, par ailleurs, des secteurs d'activité pour lesquels l'offre de services de camionnage doit être facilitée. Le projet de loi énonce donc certaines exceptions quant à l'application du principe général introduisant les deux tests à l'entrée dans l'industrie du camionnage. En effet, il est prévu que les permis temporaires, nécessités pour des cas d'urgence, de même que les permis au voyage ne seront pas assujettis au test d'intérêt public.

Dans le cas des permis temporaires, des situations d'urgence commandent bien souvent d'émettre très rapidement ce genre d'autorisation afin de remédier aux circonstances exceptionnelles. Nous n'avons qu'à nous rappeler la grève des chemins de fer, au mois d'août dernier, laquelle avait nécessité un décret du gouvernement pour permettre l'émission de permis de camionnage temporaires, afin d'assurer l'approvisionnement des usines de General Motors dans la région de Boisbriand et d'empêcher la mise à pied de 3000 travailleurs.

Le caractère prévisible de cette grève avait soulevé des doutes quant à l'interprétation de la notion d'urgence. Une telle situation ne devrait plus se reproduire. C'est pour cette raison que le projet de loi remédie à ces problèmes particuliers en n'assujettissant pas ce genre de permis aux deux tests, à l'entrée dans l'industrie, exception faite des mesures de sécurité.

En ce qui concerne le deuxième type de permis qui ne sera pas soumis, lui non plus, au test d'intérêt public, il s'agit du permis au voyage. Comme son nom l'indique, il n'est utilisé que pour des circonstances occasionnelles, qui n'ont rien à voir avec le transport régulier des marchandises, au sens où on l'entend généralement.

Après vous avoir entretenus des dispositions du projet de loi visant à simplifier et assouplir les conditions d'entrée dans l'industrie du camionnage contre rémunération, j'aimerais maintenant vous

faire part des mesures spécifiques permettant, elles aussi, de simplifier les règles concernant les permis et leur classification. Actuellement, il existe une classification très complexe des permis de camionnage. La diversité des restrictions d'un permis à l'autre en rend le contrôle presque impossible. À l'avenir, l'écriture des permis s'effectuera notamment sur la base des municipalités régionales de comté et sur un nombre réduit de catégories de produits, en vue d'en permettre l'informatisation et la standardisation. L'objectif à atteindre est donc l'uniformité.

Je dois vous préciser, M. le Président, que la nouvelle structure des permis sera l'une des modifications majeures de cette réglementation. Comme je l'ai déjà mentionné, les permis de camionnage actuels sont fort complexes. La description d'un permis ne se fera qu'à partir des quatre éléments suivants: 1° la classe de permis; 2° le type ou la nature de marchandise autorisée; 3° la clientèle visée et 4° les territoires autorisés.

Cette nouvelle structure de permis comportera plusieurs avantages. En premier lieu, elle tend à uniformiser les permis sur des bases comparables entre chaque transporteur. Deuxièmement, elle a pour effet de simplifier les permis en faisant correspondre les territoires aux régions géographiques élargies et facilement identifiables que sont les MRC. Finalement, la simplification des permis en rend le contrôle beaucoup plus facile.

(0 h 10)

J'attire votre attention sur le fait qu'actuellement le transfert de permis est possible. La législation encadre les circonstances dans lesquelles la Commission des transports doit les approuver. Cependant, avec les nouveaux critères d'entrée, basés essentiellement sur l'aptitude du transporteur, il ne pourra plus être question de transfert de permis. En effet, le projet de loi prévoit expressément comme principe sous-jacent au test d'aptitudes qu'un permis est incessible, c'est-à-dire qu'il ne peut être transféré. Une telle mesure est facilement compréhensible puisque l'aptitude d'offrir des permis de camionnage sécuritaires ne se transfère pas d'une personne à l'autre. Donc, étant donné que le fondement d'un permis repose sur l'aptitude de celui qui le reçoit, tout nouvel acquéreur d'une entreprise de camionnage déjà existante devra demander un nouveau permis démontrant qu'il a, lui aussi, les aptitudes nécessaires pour exploiter l'entreprise convoitée. Cette mesure, M. le Président, est d'autant plus nécessaire que le mot "aptitudes" est, pour nous, synonyme de sécurité.

Le projet de loi prévoit cependant quelques exceptions bien précises quant au principe général de non-transférabilité des

permis. Ainsi, la Commission des transports peut autoriser une personne autre que le titulaire du permis à exploiter temporairement ce permis lors d'un décès, d'une faillite, d'une liquidation pour permettre de mener à terme les procédures en regard de chacune des circonstances.

Après avoir considéré les conditions d'entrée dans l'industrie, j'aimerais préciser qu'à l'image de la loi fédérale, le projet de loi sur le camionnage élimine tout contrôle tarifaire afin de laisser les entreprises établir elles-mêmes leurs prix en fonction des conditions spécifiques applicables à chaque mouvement de transport.

Permettez-moi, M. le Président, d'aborder maintenant un autre volet du projet de loi sur le camionnage. Il s'agit du rôle et des pouvoirs qu'aura à exercer la Commission des transports du Québec en regard des nouvelles dispositions législatives que nous venons de détailler. Par souci d'efficacité, le projet de loi prévoit que la Commission des transports du Québec aura non seulement la responsabilité de délivrer les permis aux requérants qui se seront montrés aptes, mais aussi la responsabilité de surveiller de façon constante le comportement de ces mêmes détenteurs de permis afin de déterminer s'ils demeurent aptes à exploiter leur activité d'une manière sécuritaire.

En d'autres mots, je veux bien mettre en évidence le fait que le projet de loi accorde à la Commission des transports du Québec les moyens pour qu'elle puisse s'assurer, avec l'aide de la Régie de l'assurance automobile, de l'aptitude constante des transporteurs en place à agir de façon sécuritaire sur nos routes. L'observation des règles de sécurité sera donc de rigueur pour tout transporteur qui désire conserver son privilège de circuler sur les routes du Québec. L'aptitude à opérer en toute sécurité sera donc contrôlée non seulement par la délivrance des permis, mais aussi et surtout par le suivi du comportement des transporteurs.

Dans cette ligne de pensée, la nouvelle loi prévoit de façon spéciale les manquements qui peuvent entraîner une suspension ou une révocation pour en donner quelques exemples. La loi prévoit qu'une personne ayant obtenu un permis à la suite de fausses représentations ou qui ne possède plus les aptitudes requises pour l'exploiter peut se voir retirer ou suspendre ce permis par la Commission des transports du Québec.

Finalement, en ce qui concerne ces mesures disciplinaires, le projet de loi prévoit une disposition spéciale permettant à la Commission des transports du Québec de révoquer un permis dès qu'elle aura été avisée par la Régie de l'assurance automobile qu'un transporteur est sous l'effet d'une pénalité non acquittée. Une fois de plus, il

est à remarquer qu'une telle coordination entre ces deux organismes permettra un suivi continu de l'aptitude des transporteurs à se conformer aux lois et règlements et principalement aux règles de sécurité.

Sur le plan organisationnel, la nouvelle Loi sur le camionnage va modifier de façon très significative le travail présentement accompli par les commissaires. En effet, sur la base des décisions rendues en 1986-1987, la Commission des transports du Québec n'aurait pas eu à rendre de décision dans 39 % des cas impliquant du camionnage général, soit renouvellement, transfert et taux, et, dans 21 % d'autres cas, entre autres, les produits nommés dans cette dernière catégorie, une personne désignée dans l'administration de la Commission des transports du Québec aurait pu suppléer à un commissaire. Au total, 60 % des dossiers de camionnage général seront soustraits du travail des commissaires et ce dernier chiffre représente 40 % de toutes les décisions prises à la Commission des transports du Québec en 1986-1987, quel que soit le mode de transport. À ce moment-ci, nous ne pouvons prévoir s'il y aura une baisse du nombre d'audiences publiques dans le camionnage général. Cependant, la réforme législative fédérale et celle du Québec visent à en diminuer le nombre par le processus du renversement du fardeau de la preuve et par la définition de critères pour encadrer la notion d'intérêt public.

Le projet de loi va probablement amener du travail de soutien administratif additionnel dans l'hypothèse d'une augmentation des demandes de permis ou de demandes de modification de permis. Par contre, concernant le camionnage général, comme on l'a vu plus haut, 39 % des demandes formulées en 1986-1987 n'auraient pas eu à être présentées dans le contexte du projet de loi actuel. Tout compte fait, la charge de travail devrait être égale ou moindre après la période de transition.

Pour ce qui est de la charge de travail des commissaires, nous ne croyons pas que la tâche puisse diminuer de 40 % parce que les secteurs de travail soustraits par le projet de loi ne sont pas proportionnels au temps consacré au processus de décision par rapport aux autres cas, telles les demandes de permis. Par ailleurs, en vertu du projet de loi 76, le test d'aptitude n'implique pas l'obligation de retenir les services d'un commissaire en raison du caractère objectif du processus de décision.

Quant au travail nécessitant la présence d'un commissaire, il sera de deux ordres: évaluation des motifs d'un opposant invoquant l'intérêt public pour être entendu et la tenue des audiences publiques. Le volume de travail des commissaires sera relié, entre autres, à l'attitude qu'adopteront les transporteurs en place face à la réforme.

Quant au contrôle, les moyens de contrôle pénal, tels les pouvoirs d'inspection, de saisie et de perquisition, contenus dans la Loi actuelle sur les transports sont renforcés dans le projet de loi sur le camionnage. Bien entendu, les mesures d'intensification du contrôle routier mises en place au cours de la dernière année se poursuivront. L'harmonisation du Code de la sécurité routière aux normes du code canadien de la sécurité permettra de restreindre ou d'enlever le droit d'utiliser le réseau routier aux transporteurs selon l'état de leur dossier.

Finalement, l'implantation d'un système informatisé d'enregistrement obligatoire à la Régie de l'assurance automobile du Québec contenant le cumul des infractions commises par les entreprises de camionnage, leurs employés et leurs sous-traitants permettra à la Commission des transports du Québec de sévir dans les cas de récidive.

J'entendais tout à l'heure le député de Lévis qui, dans le projet de loi 73, s'inquiétait des coûts additionnels, des demandes de budget additionnel pour être capable d'implanter et de bien contrôler ces deux projets de loi. Je suis heureux de lui annoncer que le gouvernement fédéral, lors de notre rencontre du 26 mars 1987, a accepté de payer la majeure partie des coûts de l'implantation du système informatique nécessaire à un bon contrôle de même qu'une large partie des coûts d'opération au cours des cinq prochaines années.

Au chapitre des dispositions transitoires, des mesures spécifiques assureront le maintien des permis actuels pour une période de 18 mois après l'entrée en vigueur de la loi. Ces mesures permettront aux transporteurs en place d'obtenir avant cette échéance un permis selon les nouveaux principes mis de l'avant dans le projet de loi.

Parmi les autres mesures transitoires, qu'il suffise de mentionner que les demandes pendantes seront réputées avoir été introduites en vertu du nouveau régime, qu'il y aura maintenant maintien de l'autorisation actuelle consentie aux titulaires de permis de camionnage d'effectuer le transport de bois oeuvré et d'exploiter les clauses de camionnage en vrac contenues dans leur permis actuel, qu'un examen annuel par la Commission des transports du Québec devra être effectué en ce qui a trait à l'application de la loi pour les années 1988 à 1990 et rapports seront faits au ministre responsable.

Ces mesures transitoires font également état de plusieurs modifications à la Loi sur les transports, notamment la suppression du bulletin de la commission, la prise d'effet des décisions de la commission et les délais d'appel, la diminution du quorum en audience publique et en révision, la réduction du nombre de commissaires de quatorze à neuf

et l'ajustement en conséquence du quorum en assemblée plénière de huit à cinq. Les pouvoirs d'enquête et d'inspection de la Loi sur les transports ont été étendus à tous les agents de la paix.

(O h 20)

Avant de mettre un terme à mon allocution, permettez-moi, M. le Président, de prendre encore quelques instants pour vous résumer les avantages qu'aura une telle réforme dans le secteur du camionnage. La première question que l'on peut se poser à l'égard de la réforme que nous venons d'amorcer est la suivante: Pourquoi ne pas adopter des règles propres au Québec, sans se soucier de l'initiative législative du gouvernement fédéral? À mon avis, M. le Président, et de l'avis de plusieurs personnes et organismes concernés, ce serait faire preuve d'irresponsabilité que d'ignorer le contexte nord-américain, dans lequel nous vivons.

Vous comprendrez qu'il n'est pas souhaitable d'imposer à la majorité des transporteurs des règles différentes pour le transport local ou intraprovincial et pour le transport extra-provincial, surtout au moment où l'on parle de déréglementation. Une telle situation serait un grand handicap pour notre industrie. Le projet de loi vise, d'une part, à exercer nos compétences sur les entreprises locales et sur les mouvements intraprovinciaux des entreprises fédérales. D'autre part, il constitue une excellente occasion de proposer une réglementation correspondant davantage aux besoins pressants d'une économie concurrentielle.

Quant à la qualité des services de transport en régions périphériques, en tant que ministre responsable du Développement régional, je prendrai toutes les mesures nécessaires pour qu'elle soit maintenue. Par ailleurs, il existe une disposition dans le projet de loi, l'article 15.2° qui permettra d'ajouter des balises additionnelles à la Commission des transports du Québec, lorsqu'elle aura à apprécier la notion d'intérêt public.

En terminant, j'insiste de nouveau sur les mesures de sécurité additionnelles qui seront mises en place par le projet de loi 73, en même temps que la réforme de la loi du camionnage. Ces mesures donneront aux transporteurs les moyens de se comporter de façon responsable sur les routes du Québec. Comme vous avez eu l'occasion de le constater, en ce qui concerne les amendes prévues au Code de la sécurité routière, les délinquants seront très sévèrement punis, étrangers comme québécois.

J'ai eu l'occasion depuis le dépôt de ce projet de loi, de discuter avec certains individus qui, effectivement, gagnent leur vie avec le camionnage. Certains d'entre eux m'ont dit: C'est une bonne loi. D'autres, plus nombreux: C'est une très bonne loi comme le

Code de la sécurité routière. Nous l'attendions depuis déjà fort longtemps. Les manufacturiers canadiens la souhaitaient depuis déjà fort longtemps et, en particulier, ceux du Québec, pour être capables d'être concurrentiels sur le plan de l'expédition de leurs marchandises, compte tenu des coûts de transport.

Certains entrepreneurs de transporteurs ont eu quelques inquiétudes avec le nom "gypsy". Un "gypsy", pour être capable de bien se comprendre, c'est quelqu'un qui fait du transport de marchandises, sans permis. C'est quelqu'un qui ne respecte pas les règles. Tous ceux qui, au Québec, pratiquent ce métier, qui respectent les règles de permis, de sécurité routière, de poids et dimension, n'ont rien à craindre de telles mesures. Ce sont davantage ceux qui, dans le passé, ont abusé et veulent continuer d'abuser des capacités portantes des routes au Québec, qui ont abusé de véhicules, au point où la sécurité publique était mise en danger. Ceux qui, demain, voudront se conformer à ces nouvelles règles n'ont rien à craindre des deux projets de loi.

Ceux qui, par contre, voudront continuer à circuler sur les routes du Québec, avec des camions qui ne sont pas dans un bon état sur le plan de la vérification mécanique, avec des charges dépassant les limites de charge permises, et, je le répète, sans permis, n'ont qu'à bien se tenir. Ce projet de loi permettra, effectivement, une plus grande accessibilité au marché, donc, à l'obtention de permis pour effectuer ce métier.

Le temps est maintenant fini et terminé où pour obtenir des permis de la Commission des transports, il fallait payer très cher. C'est donc une accessibilité plus grande, mais la loi 76 vient baliser l'exercice par des normes de sécurité routière qui sont extrêmement importantes.

En terminant, ce que je veux dire, c'est que je me rendrai volontiers à une demande que m'a exprimée le député de Lévis qui a certaines inquiétudes et je crois que cela fait partie du métier. Il voudrait que l'on puisse entendre, dans une séance régulière de l'assemblée en commission parlementaire, l'Association du camionnage du Québec avant même d'entamer l'étude article par article du projet de loi, après l'adoption du principe, de même que l'Association des camionneurs indépendants qui regroupe, me dit-on, 175 camionneurs indépendants dans tout le Québec sur une possibilité de 7500 véhicules au Québec.

C'est donc avec empressement et avec plaisir que nous pourrions accueillir en commission parlementaire, avant même l'adoption article par article, des gens qui sont certainement impliqués depuis le début dans cette réforme de la déréglementation dans tout le Canada. En particulier, j'ai eu

l'occasion de rencontrer l'Association du camionnage du Québec à une dizaine de reprises depuis maintenant deux ans et chaque fois de traiter du problème de cette déréglementation avec tous les impacts appréhendés, possibles, mais aussi avec les avantages qui en découlaient. Si le Code de la sécurité routière est à nouveau revu avec les normes que nous y avons ajoutées, c'est expressément à la demande de l'Association du camionnage du Québec qui se disait qu'une déréglementation doit être accompagnée de mesures de sécurité pour faire en sorte qu'elle s'applique à l'ensemble de tous les transporteurs au Québec, de telle sorte que celui qui a les permis, qui respecte les dimensions et charges et qui respecte l'état des véhicules ait un prix à payer. Et le "gypsy" doit lui aussi répondre à ces normes de façon qu'il y ait une certaine équité quant à la pratique de ce métier et au respect des lois et règlements dans tout le Québec.

C'est donc, M. le Président, un geste extrêmement important que s'appête à poser l'Assemblée nationale du Québec. Il se fera dans le contexte canadien au moment où effectivement l'Ontario, qui était la première province à vouloir intervenir, a décidé, par son ministre des Transports, M. Fulton, de toujours mettre en tête de liste le projet de loi sur la déréglementation à l'ordre du jour de l'Assemblée législative ontarienne. Et il n'est pas, cependant, le premier projet de loi que le gouvernement voudrait voir adopter.

Dans ce cas et dans ces circonstances, il est clair que notre intention est de faire en sorte que, le projet de loi adopté, il y ait des articles qui seront en application sur promulgation pour faire en sorte que nous ne soyons pas ceux qui serons les premiers et que nous fassions cette démarche en même temps que l'Ontario, compte tenu de la proximité des frontières et de nos marchés qui sont très communs. Dans ce sens-là, c'est une mesure qui nous permettra de rassurer ceux qui auraient une certaine inquiétude quant au fait que le Québec pourrait déréglementer et l'Ontario continuer d'être réglementé. Nous les assurons, à ce moment-là, que nous agissons avec célérité et dans le plus grand intérêt de l'industrie du camionnage au Québec. Et aussi, il faut bien le dire, cette déréglementation vise davantage et en tout premier lieu et au premier chapitre les usagers du camionnage au Québec. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président: Pour la poursuite du débat, je cède la parole à M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, j'ai écouté avec attention le député de Charlesbourg,

ministre des Transports. Nous avons la possibilité de faire une motion de report. Ce que nous aurions voulu, au fond, ce que nous aurions préféré, c'était une motion de report à trois mois. Mais sachant le nombre de députés que nous avons, le ministre a accepté - ce n'est pas idéal, mais c'est mieux que rien - qu'on entende deux associations qui sont dans le domaine du camionnage. Idéalement, cela aurait été une motion de report à trois mois, mais comme il ne voulait rien savoir d'une motion de report à trois mois, on a dû s'accommoder d'une formule de compromis qui n'est pas idéale parce que...

(0 h 30)

Je vais expliquer les raisons pour lesquelles nous pensons que ce projet de loi aurait dû être retardé. Ce n'est pas parce que le projet de loi est bon ou mauvais. Un projet de loi de cette nature-là, sur le plan technique, n'est jamais intrinsèquement bon ou intrinsèquement mauvais. Mais il arrive, à un moment donné dans l'histoire, qu'on se demande: Est-ce qu'il correspond aux besoins de l'heure? Il y a deux ans, on aurait peut-être dit que c'était le bon temps. Mais, à ce moment-ci, nous sommes dans une situation particulière qui nous indique que le ministre serait prudent s'il attendait quelques mois, et voici pourquoi.

D'abord, dans sa présentation du communiqué, au moment du dépôt, il a indiqué que "cette loi vise à s'ajuster aux règles fédérales et au contexte nord-américain qui en est un de déréglementation". Il ne faudrait pas trop s'énerver sur le contexte américain de déréglementation. On en reparlera quelque peu et on verra qu'il y a un contexte de déréglementation, mais qu'il y a aussi un contexte où on ne dérègle pas et un contexte où ceux qui ont déréglementé recommencent à réglementer parce qu'ils se rendent compte qu'ils sont allés trop loin, notamment la Californie qui est habituellement en avant des autres à ce point de vue. Donc, le projet de loi ne s'inscrit pas dans un contexte général de déréglementation.

Deuxièmement, le ministre a commandé des études sur les impacts de la déréglementation économique au Québec qu'il n'a pas encore reçues, qu'il n'a pas encore rendues publiques ou qu'il n'a pas encore fait connaître, d'aucune façon. Je reviendrai là-dessus parce que c'est un élément important. Il me semble que, quand on commande des études dès le mois de septembre 1986, qu'elles sont remises et remises constamment et qu'on n'en est pas encore arrivé à des conclusions, semble-t-il, il serait plus prudent d'attendre la publication des études avant de fonctionner. Normalement, on étudie avant plutôt qu'après avoir pris des décisions.

Troisièmement, on ne sait pas si les autres provinces vont s'harmoniser avec la

loi fédérale. Les autres provinces ont indiqué qu'elles le feraient en février 1985. Le ministre a montré une entente du 27 février 1985, mais ce qu'il n'a pas dit, c'est que le contexte a tellement changé qu'actuellement on ne connaît pas une seule province qui s'avance dans la déréglementation. Je dois vous dire que, selon les informations que j'ai, actuellement, les provinces qui devaient le faire ne bougent plus. On me dit que la Colombie britannique, le Manitoba et la Saskatchewan ne bougent plus dans la voie de la déréglementation. Il n'y a rien, aucun projet de loi; rien n'arrive. L'Alberta n'a jamais fait de réglementation au niveau intraprovincial. L'Ontario? On ne le sait pas. Il y avait un avant-projet déposé avant les élections, mais le gouvernement Peterson a gagné ses élections et un de ses thèmes principaux était de combattre le libre-échange, ce qu'il fait actuellement.

Et cette loi, la loi C-19, dans le cadre d'un libre-échange, constitue une porte ouverte. J'aurai l'occasion de parler de ce qui s'est dit au Parlement d'Ottawa depuis à peine quelques jours - depuis quinze jours - dans ce cadre. Des parlementaires, des gens que vous connaissez bien, comme André Ouellet, combattent ce projet de loi C-19 fédéral, disant que c'est une porte de grange qui va ouvrir notre marché aux Américains, alors que les Américains ne nous offrent pas grand-chose. Voyez-vous? Donc, actuellement, on a l'Ontario qui ne bougerait pas et les Maritimes, comme d'habitude, attendent de voir ce que les autres vont faire.

Cela veut dire que le ministre des Transports du Québec baisse la tête et fonce comme un taureau d'Espagne. Comprenez-vous? Tête en avant, direct sur la bûche. Je ne suis pas convaincu que ce qui est le meilleur pour le Québec, c'est que nous soyons les cobayes dans cette affaire et que nous nous présentions alors que les autres n'ont pas encore bougé. Le ministre a indiqué ses intentions, il a déposé un projet de loi le 12 novembre dernier. Il n'est pas nécessaire de l'adopter tout de suite, il est déposé. Il pourrait peut-être attendre que d'autres déposent le leur. Il y a dix provinces au Canada. Nous sommes la seule province qui ayons déposé un projet d'harmonisation avec le gouvernement fédéral. Est-ce que cela veut dire que nous allons ouvrir le Québec comme une passoire, alors que les autres n'auront pas bougé?

Aux États-Unis, 43 États n'ont pas déréglementé. On ne parlera pas d'Hawaï, ce serait difficile d'y aller en camion. Mais 43 États n'ont pas déréglementé; ce n'est pas la déréglementation totale aux États-Unis. Il y a 43 États qui n'ont pas déréglementé. Il y a neuf provinces canadiennes qui n'ont aucun dépôt de projet de loi encore devant le Parlement. Pourquoi le Parlement du Québec serait-il en avant de tout le monde?

Une quatrième raison, on ne connaît pas encore le projet d'entente sur le libre-échange entre le Canada et les États-Unis concernant le transport et particulièrement en matière de camionnage. Mais, selon ce que les gens ont su jusqu'à maintenant, les réactions ont toutes été négatives autant dans le transport maritime que dans le camionnage.

J'aurai l'occasion de citer des déclarations récentes, datant de quelques jours, de gens qui commencent à savoir ou à apprendre ce qu'il y a dans le projet d'entente sur le libre-échange qu'on est à négocier, avec les États-Unis, et qui y sont défavorables parce qu'ils disent: On n'a rien protégé au Canada et on a tout donné aux Américains, alors qu'en retour les Américains ne nous donnent rien.

M. le Président, je ne fais pas de la théorie, je ne parle ni pour ni contre le projet de loi, je dis qu'il a été déposé. Le ministre a annoncé ses couleurs, mais il est prématuré de l'adopter. À tel point, M. le Président, que le ministre a déposé deux projets de loi majeurs, le 12 novembre dernier. Cela fait 18 jours. Savez-vous qu'à Ottawa le même projet de loi, l'équivalent, C-19, a été déposé en mai 1986 et qu'il a été adopté en août 1987? Ils se sont donné quinze mois, avec un Parlement et un Sénat, pour adopter le projet de loi et il faudrait que l'on passe à travers celui-ci dans l'espace de trois semaines, n'ayant pas eu le temps d'avoir les représentations des gens, n'ayant pas eu le temps d'étudier mot à mot le projet et de regarder ce qui va se passer par rapport à ce qui se passe ailleurs. On nous demande d'adopter à la vapeur un projet de loi qui touchera toute l'industrie du transport par camion au Québec. M. le Président, on dit que c'est prématuré. Pourquoi quinze mois à Ottawa?

On a dit: Le projet de loi sur la sécurité routière, on est d'accord pour l'étudier immédiatement; on le connaît davantage, on connaît mieux ses impacts. On avait une restriction sur les vignettes pour les personnes handicapées. Le ministre nous a engueulés, il nous a traités de tous les noms, sauf qu'il a dit: Au fond, vous avez raison. Au lieu de faire émettre les vignettes par les municipalités, il nous a dit qu'il pourrait les faire émettre par l'Office des personnes handicapées du Québec.

Alors, cela veut dire qu'on n'a pas rouspété pour rien, parce que lui-même, lorsqu'il prend la parole, vient nous concéder qu'on avait raison. Si on n'avait pas livré ce combat ce soir, cela aurait sans doute été les 1500 municipalités qui auraient été embarquées dans l'émission de permis pour les personnes handicapées au Québec.

M. le Président, de la même façon, on va présenter demain, un projet de loi qu'on a déposé le 12 novembre: plus de 400 articles

sur les compagnies de fiducie et les sociétés d'épargne. En moins de 18 jours, que vous ayez consulté tout le monde, que vous ayez fait votre lit, que vous ayez fait le débat, ce n'est pas sérieux. Quand vous étiez dans l'Opposition, vous étiez les premiers à protester et à dire: Cela n'a pas de bon sens de légiférer avec une telle rapidité. Jamais on n'a légiféré avec une telle rapidité dans le Parlement du Québec. Des projets de loi majeurs sont escamotés et il n'y a pas d'étude. Je vais prendre chacun des points que je viens de mentionner ici. On verra à quel point c'est ridicule d'adopter d'une façon aussi irresponsable des projets de loi qui toucheront des industries aussi importantes. Dans l'espace de 18 jours, il faut que les gens soient prêts à voter des projets de loi qu'ils ne sont pas prêts à voter et que l'opinion publique ne souhaite pas voir adopter aussi rapidement.

M. le Président, je dirais aussi que l'Association du camionnage est inquiète, on va le voir dans les propos que je vais tenir, parce que le Québec serait la première province à adopter cette loi d'harmonisation sans savoir ce que les autres provinces feront et alors que l'on ne connaît pas encore ce qu'il va advenir du libre-échange. Les gens sont inquiets. J'aurai l'occasion de citer des propos de ceux qui en ont parlé. (0 h 40)

M. le Président, l'industrie du camionnage risque d'être profondément touchée par le libre-échange. Ce n'est pas un projet de loi neutre; c'est un projet de loi qui donne accès à faire du camionnage au Québec. Le ministre m'avait offert de consulter des fonctionnaires; je leur ai dit: Supposons que l'on se retrouve devant la Baie James 2 ou la phase 2 de Baie James 1 et que c'est un Américain qui soumissionne le plus bas pour la fourniture du ciment et de l'acier d'armature pour les barrages, etc. Donc, matériel lourd à transporter sur une longue distance. Il dit: Je n'ai pas besoin de camions, je suis organisé. On est dans le cadre de la déréglementation de la loi sur le camionnage. On est dans le cadre d'une entente sur le libre-échange. Est-ce que ce sont les Américains qui vont transporter tous ces matériaux vers la Baie James?

C'est évident qu'à ce moment-là tout ce qu'ils ont à faire comme démonstration, c'est qu'ils sont capables de faire le transport. Et, à ce moment-là, ce seront les Américains qui auront le contrat pour aller vers la Baie James. Est-ce que vous pensez que les gens sont au courant que les choses vont se passer de cette façon?

Je l'ai demandé, j'aurai l'occasion de vous dire comment cela se passe dans l'État de New York, en Pennsylvanie et dans différents États américains. Nous n'avons pas, dans le cadre actuel, des permis comme ça pour aller faire du camionnage dans ces

États, puisqu'il y a 43 États qui n'ont pas déréglé.

L'industrie du camionnage, M. le Président, risque d'être profondément touchée par le libre-échange. Pas parce que la loi du ministre est bonne ou pas bonne, c'est parce qu'elle s'inscrit dans le temps. Elle s'inscrit à cette époque-ci, à cette période-ci, où une entente sur le libre-échange peut être signée par le Canada d'ici le 3 janvier 1988. À ce moment-là, il pourra être nécessaire pour le ministre d'ajuster les dispositions de son projet de loi. Pourquoi l'adopter avant de connaître les dispositions sur le libre-échange? Pourquoi l'adopter avant de savoir si d'autres provinces vont déposer des projets de loi d'harmonisation avec la loi fédérale C-19? Ne préféreront-elles pas tenir compte de l'accord sur le libre-échange qui aura été négocié par le Canada et voir et savoir si cette entente est équitable, si on donne la même chose que l'on reçoit ou si on ne donne pas la même chose que l'on reçoit?

Vous savez, je lisais dans les journaux hier, par exemple, qu'une concurrence discriminatoire est faite par le Canadien National. C'est le Canadien National, imaginez-vous, compagnie d'État fédérale, qui donnerait des tarifs discriminatoires aux vendeurs de bois ouvré de l'Ouest ou de la Colombie britannique pour vendre dans les États de l'Alabama et de la Géorgie, dans cette région des États-Unis, tarifs qu'elle ne donne pas aux producteurs de bois ouvré du Québec. Résultat: dans l'espace des trois dernières années, à toutes fins utiles, le Québec a été sorti de ventes considérables qu'il faisait dans ces États américains par le Canadien National qui donne des tarifs préférentiels inférieurs au bois qui vient de l'Ouest du Canada ou de la Colombie britannique.

M. le Président, il faut arrêter d'être naïfs. Le Canadien National est un organisme fortement subventionné, à coups de centaines de millions, par le gouvernement fédéral. C'est un organisme qui maintient toutes les lignes des provinces de l'Ouest, déficitaires ou non déficitaires, jusqu'à l'an 2000 garanti, alors qu'il est en train de faire disparaître toutes les lignes du Québec et qu'il ne veut pas refaire celle du nord du Saint-Laurent, alors qu'il laisse écroulé le pont de la rivière de La Pérade. Toute la ligne Montréal-Québec par la rive nord vient de disparaître parce que le Canadien National n'est pas intéressé. Il n'y a pas assez de volume, dit-il. Il ne dit même pas que c'est déficitaire. Il dit qu'il n'y a pas assez de volume, alors qu'il a garanti de maintenir toutes les lignes secondaires dans l'Ouest, même si elles sont déficitaires.

C'est le même Canadien National qui laisse rouiller le pont de Québec qui était autrefois la fierté des Québécois. Aujourd'hui, il est pour une bonne partie un

tas de rouille. Aujourd'hui, on regarde ce même Canadien National avec des centaines de millions de subvention. Seulement le Nid-de-Corbeau, il s'agissait il y a quelques années de 650 000 000 \$ par année indexés. Aujourd'hui, ça doit être 700 000 000 \$ quelques, entre 700 000 000 \$ et 800 000 000 \$ qui sont versés au Canadien National pour subventionner le transport de l'Ouest.

On reviendra là-dessus pour voir les garanties qu'on a prises dans ce grand oecuménisme du libre-échange et pour voir si les règles du jeu vont être égales pour tous. Il semble qu'elles ne le sont pas dans les chemins de fer, non plus, parce que le Canadien National subventionne les gens de l'Ouest pour leur transport et ce n'est pas le cas pour les Québécois. Quel organisme nous fait compétition au Québec? C'est le Canadien National. Il faut arrêter d'être naïfs.

M. le Président, le critique de l'Opposition libérale à Ottawa, M. André Ouellet, vous ne pouvez pas dire que c'est un péquiste acharné. Ce n'est pas un homme qui se lève la nuit pour nous dire qu'il nous aime, hein? Ce n'est pas un séparatiste. Non, André Ouellet, député libéral à Ottawa, craint pour l'avenir de l'industrie du camionnage à cause de la déréglementation du camionnage interprovincial telle que prévue dans la loi fédérale C-19 à laquelle veut s'harmoniser le ministre des Transports du Québec. Pourtant, il me semble qu'André Ouellet et le député de Charlesbourg, que je ne peux pas nommer par son nom, doivent faire une belle paire dans une veillée et doivent avoir certains atomes crochus. André Ouellet dit: Méfiez-vous de cette loi-là. Il craint pour l'avenir de l'industrie du camionnage au Canada avec une telle loi. Ainsi, dès janvier 1988, disent les libéraux à Ottawa, les camionneurs américains auront un accès total au marché canadien, alors que 43 États américains encore fortement réglementés ne permettront pas aux camionneurs canadiens de bénéficier des mêmes avantages.

M. le Président, je dois vous dire que c'est, quand même, quelque chose. Je lisais un document publié récemment sur le libre-échange par l'Association du camionnage du Québec et présenté à la commission de l'économie et du travail sous le thème "L'impact du libre-échange dans l'industrie du camionnage", le 15 septembre dernier. L'Association du camionnage du Québec inc. dit: "D'abord, le libre-échange, c'est quoi? Est-ce seulement l'élimination des tarifs douaniers ou aussi la liberté de faire affaire avec le pays voisin, sans barrières, tout comme peuvent le faire les résidents de ce pays?" Plus loin, qu'est-ce qu'elle dit? "On sait depuis longtemps qu'il est très difficile, même quasi impossible, d'obtenir des permis

de transport pour effectuer du transport à l'intérieur de certains États américains, même avec du personnel américain. Est-ce qu'avec le libre-échange et la déréglementation on permettra aux Canadiens d'obtenir facilement ces permis entre États, intra-États? L'État de la Pennsylvanie impose aux camionneurs résidant à l'extérieur de cet État une taxe spéciale par essieu pour pouvoir faire des affaires dans cet État. Est-ce que cette taxe sera négociée dans le libre-échange? On vient d'apprendre que rien n'a apparemment été négocié.

"L'État de New York impose une taxe d'affaires au prorata du millage parcouru à tous les camionneurs qui font plus de deux cuelliettes ou livraisons annuellement dans cet État, y compris les millages de corridor et les mouvements ayant des ports d'exportation comme origine ou destination. Si l'on ajoute à cela le fait que la situation géographique de l'État de New York en fait pratiquement la porte d'entrée des États-Unis pour les Québécois, nous sommes particulièrement intéressés à savoir si l'application de cette taxe fera partie des négociations sur le libre-échange."

Maintenant, revenons aux barrières canadiennes. Est-ce que nos gouvernements sont prêts à réviser nos obligations sociales et fiscales pour nous permettre d'être concurrentiels? On va demander aux compagnies québécoises et canadiennes d'être concurrentielles. Est-ce que les taxes seront aussi peu élevées qu'elles le sont pour les Américains? On sait que les Américains ont adopté une importante réforme fiscale l'an dernier. Quels seront les effets de cette réforme sur le marché international du transport? "Il appert, après une brève analyse de différents fiscalistes, dit le porte-parole de l'Association du camionnage du Québec, que les Canadiens paieront plus d'impôts que les Américains." Voyez-vous? Là, on les énumère, je ne les énumérerai pas. Il y a une longue liste de taxes que doivent payer les sociétés de transport. Vous voyez, un autre, M. le Président, qui dit: Dans le libre-échange, ne nous excitons pas trop. Ce n'est pas aussi drôle que certains semblent le dire.

Concernant la déréglementation, que dit l'Association du camionnage? M. Jean Guilbault, secrétaire de l'Association du camionnage du Québec, dans une série de colloques organisés par l'École nationale d'administration publique, dit: Les gens du camionnage "savent que la déréglementation des permis ne réglera rien parce que le vrai problème n'est pas là." Ce n'est pas moi qui dis cela, c'est l'Association du camionnage du Québec.

Un peu plus loin, il ajoute: "Si on regarde ce qui se passe aux États-Unis au sujet de la déréglementation, on s'aperçoit qu'elle a amené une augmentation des accidents routiers, un nombre accéléré de

faillites, une concentration de quelques grandes entreprises qui ont conquis de nouveaux marchés par la discrimination, par les prix et autres. C'est encore de la Californie, le premier État à se lancer dans la déréglementation, que nous viennent les premières initiatives tendant à une "reréglementation".
(0 h 50)

Vous savez, M. le Président, il faut se poser un certain nombre de questions. On dit ici "qu'en février 1987 la Commission des services publics de l'État de Californie tenait des audiences à San Francisco pour analyser les avantages et les désavantages de la déréglementation." Ils ont déréglementé il y a plusieurs années et ils ne sont pas encore sûrs. On dit: "Je vous fais grâce des détails de ces conditions qui ont amené cet État à exiger que, dorénavant, les taux déposés soient tels qu'ils comprennent une marge bénéficiaire raisonnable pour l'entreprise. De plus, tous les tarifs minimums ont été obligatoirement majorés de 10 %. Dans le domaine de l'aviation, dit-il, on assiste au même début de revirement. People Express, la compagnie aux prix si populaires, ne vient plus à Montréal. Menacée de faillite, elle essaie de rentrer dans le rang. Le 15 octobre 1986, les journaux nous ont appris que trois des plus importantes compagnies d'aviation américaines, United Airlines, Delta et American Airlines, augmentaient leur prix et renonçaient à jouer le jeu des escomptes."

Vous savez, M. le Président, l'ensemble - et là on a l'exemple dans le domaine de l'aviation, je reviendrai là-dessus - du chiffre d'affaires de toutes les compagnies de transport québécoises monte à environ 1 300 000 000 \$. Plus de dix compagnies américaines font chacune plus que ce chiffre d'affaires annuellement. Dix compagnies américaines font plus que le total des revenus de l'industrie du camionnage au Québec. La plus grosse compagnie américaine fait un chiffre d'affaires d'environ 6 000 000 000 \$, presque cinq fois plus, quatre fois et demie plus que toute l'industrie du camionnage à elle seule. Et nous autres, on va dire aux compagnies québécoises: Vous autres, vous êtes réparties en plusieurs centaines d'entreprises, allez compétitionner cela.

M. le Président, je vous fais grâce de tous ces témoignages puisqu'ils sont nombreux. Mais je voudrais dire que déjà les entreprises canadiennes ont manifesté leurs craintes et inquiétudes au gouvernement canadien. Ainsi, l'Association canadienne de camionnage a même adressé une lettre au ministre fédéral des Transports pour manifester son désaccord sur le projet de loi C-19 et l'entente de principe datant de février 1985, quand les provinces ont donné leur accord pour procéder à une réforme importante dans le but de compléter celle du

gouvernement.

Au Québec, un porte-parole de l'Association du camionnage du Québec, M. Louis Fahndrich ne sait trop quoi répondre et affirmait la semaine dernière à La Presse, le 24 novembre 1987, ce n'est pas vieux, ça: "Si vous me demandez ma position aujourd'hui, je vous répondrai que je n'y comprends rien. Il y a là une série de questions qui demeurent sans réponse et il est évident que les Américains lorgnent avec envie du côté du Canada." Les gens commencent à se poser des questions. Le ministre des Transports pourra bien tenter de se dégager de toute responsabilité en déclarant que l'entente de février 1985 a été signée par son prédécesseur, M. Guy Tardif, sous le gouvernement du Parti québécois. Mais il faut admettre que cette entente a été signée à une époque où on ne parlait pratiquement pas de libre-échange, puisque le début des négociations pour le libre-échange a été annoncé en mars 1985, un mois plus tard.

C'est évident que la loi du ministre, ce n'est pas qu'elle soit bonne ou mauvaise. Cette loi, qui aurait pu être bonne il y a deux ans, peut être mauvaise aujourd'hui parce que le contexte a changé, parce que les circonstances ont changé à cause de l'accord sur le libre-échange qui va être rendu public incessamment. Les données du problème sont aujourd'hui fort différentes. Les règles du jeu ne sont plus du tout les mêmes et, si le ministre des Transports ne veut pas le reconnaître, il y a sûrement là un problème majeur.

Au chapitre des transports, l'accord sur le libre-échange entre le Canada et les États-Unis est très peu explicite. Sous réserve d'un examen juridique approprié par les parties, une annexe semblable ferait partie de l'accord afin de clarifier l'application de celui-ci aux lois et règlements futurs dans le secteur des transports. Comment, alors, être si convaincu que le libre-échange n'affectera pas l'industrie du camionnage si l'on ne connaît pas encore les termes de l'accord sur cette question spécifique? Qu'advient-il des entreprises québécoises face aux géants américains qui n'attendent que le feu vert pour s'infiltrer sur le marché canadien et surtout sur les principales lignes? Pas les lignes secondaires, pas les lignes éloignées, mais les principales lignes. Combien pourraient faire face à cette nouvelle concurrence sans contrainte et que dire des emplois dans un secteur d'activité aussi important que celui du transport?

Prenons encore quelques déclarations. Le 3 juillet 1987 dans La Presse: "Encore sur la défensive, l'industrie du camionnage du Québec craint fort le libre-échange, d'autant plus que la réforme fiscale américaine donne beaucoup plus d'avantages aux concurrents." Le bulletin de la Coalition québécoise

d'opposition au libre-échange déclare en octobre 1987: "Le camionnage québécois ne peut simplement pas relever le défi de la concurrence des géants américains dont Yellow Freight System et Roadway Express dont les chiffres d'affaires respectifs dépassent en un an l'ensemble des revenus au niveau de l'industrie. Advenant le libre-échange, le pire est à craindre, car le transport par camion est une activité intensive en main-d'oeuvre. Plus de 4000 emplois pourraient disparaître dans l'industrie avec la mise en place du libre-échange."

M. le Président, il est une heure du matin. Vous voyez qu'on est en train, encore une fois, d'étudier des questions fondamentales pour le développement économique du Québec à une heure du matin. Alors qu'on se demande comment il se fait que le débat du Lac Meech s'est fait la nuit, que le libre-échange se fait en arrière, dans les coulisses, on étudie un projet de loi dans le cadre de la déréglementation qui aura un impact sur le libre-échange à une heure du matin. C'est vraiment quelque chose! Alors, malgré toutes les promesses, les engagements, c'est une autre fausseté qu'a véhiculée le Parti libéral qui nous avait dit qu'il ne ferait pas d'étude de projets de loi la nuit. Là, on est, à une heure du matin, en pleine étude d'un projet qui a été déposé le 12 novembre 1987, un projet de loi majeur.

Cette menace ne pèse pas seulement sur le camionnage, mais aussi sur le transport maritime. La semaine dernière, les armateurs canadiens demandaient que soient suspendues toutes les négociations avec les Américains quant au transport général. Ils réclament un moratoire d'au moins 90 jours. Le projet de loi favorise tellement les Américains qu'il en devient inacceptable, a dit leur représentant. Le Jones Act, vieille loi protectionniste entrée en vigueur en 1920, a pour effet de restreindre le transport maritime aux armateurs, équipages et navires authentiquement américains. Quand les Américains nous disent qu'ils ont déréglementé, le Jones Act est la loi la plus protectionniste que l'on puisse trouver aux États-Unis. Par contre, au Canada, la propriété des entreprises de cabotage n'est pas réglementée, les navires peuvent effectivement être achetés à l'étranger.

Conséquences de la déréglementation. D'abord, la déréglementation va favoriser la concentration des entreprises. Déjà, plusieurs entreprises sont touchées par ce phénomène, par exemple, l'acquisition de l'entreprise René Bussières inc., par Day & Ross, du groupe McCain, au mois de juillet dernier; l'intégration des compagnies Transport Brazeau et Expéditex au groupe Cabano D'Anjou maintenant devenu Cabano Expéditex au mois de juillet dernier; Clarke Transport qui a acheté Beauce Express en septembre 1987. Outre le projet de déréglementation, il

semble que la faible rentabilité du transport routier au Québec soit responsable de ce mouvement de consolidation. Ainsi, une étude de la banque Toronto Dominion souligne que l'on prévoit que les résultats seront à peu près semblables à ceux obtenus aux États-Unis. De cette industrie - il y a une multitude d'entreprises dominées par quinze transporteurs - seuls quelques transporteurs nationaux survivront à la guerre des prix féroce qui suivra la déréglementation.

En ce qui concerne les emplois, l'intégration de Transport Brazeau et Expéditex au groupe Cabano Expéditex a entraîné la perte de quelque 500 emplois dont 300 au niveau administratif et 200 dans les postes syndiqués. Un accord sur le libre-échange ne risque-t-il pas d'accroître le mouvement de consolidation dont les répercussions pourraient être désastreuses sur l'emploi? Si on regarde l'expérience américaine, on se rend compte qu'une mission organisée aux États-Unis en début d'année 1986 par le ministère des Transports, en collaboration avec des représentants de l'Association du camionnage du Québec, a permis d'apprendre des résultats fort intéressants. Premièrement, selon le vice-président de la compagnie Westcar Freight System d'Ottawa, la déréglementation aide les grandes entreprises et nuit aux moyennes. La compagnie California Trucking Association de San Francisco, on a appris que, depuis la déréglementation, 500 transporteurs ont disparu. D'autres études rapportent une augmentation importante du nombre de faillites. Ainsi, deux ans après le début de la déréglementation, 350 entreprises, regroupant 67 000 personnes, pour un revenu annuel de 3 000 000 000 \$, ont fait faillite. (1 heure)

Si on fait le parallèle avec l'industrie de l'aviation, on peut constater à quel point la déréglementation dans le secteur de l'aviation, aux États-Unis et au Canada, a amené un mouvement de concentration. Les tarifs, qui ont baissé temporairement, sont en train d'augmenter. Les baisses qui ont suivi immédiatement la déréglementation n'ont pas duré. On a immédiatement constaté une baisse du nombre d'emplois et la structure de l'industrie a complètement changé, puisque, aujourd'hui, il y a une concentration beaucoup plus grande des compagnies d'aviation aux États-Unis. On remarque, au Canada, qu'un début de déréglementation a provoqué immédiatement des fusions. On peut voir qu'on s'achemine vers deux grandes compagnies au Canada, c'est-à-dire Air Canada et Canadien International, avec, à côté, des toutes petites compagnies, puisque les compagnies ont été intégrées dans les deux grandes entreprises.

Tout comme dans le cas du libre-échange, on peut se demander si le gouvernement a procédé à des études

sérieuses sur les conséquences de la déréglementation. Considérant l'importance du projet de loi, le ministre a-t-il pris soin d'évaluer l'impact de son projet concernant les emplois, la structure de l'industrie, les répercussions sur l'économie québécoise?

En juin 1986, on se rappellera le dépôt du rapport Scowen, qui préconisait la déréglementation totale du camionnage en général, mais dans lequel l'analyse sur les effets de la déréglementation se faisait plutôt discrète. Depuis, deux études ont été demandées par le ministre des Transports, mais on ne connaît toujours pas les résultats. La première, confiée à la firme Soleco Consultants inc., de Laval, se veut une recherche sur l'ampleur, la structure et le fonctionnement du système de transport routier des marchandises au Québec. Cette recherche doit notamment évaluer et prévoir les impacts de la déréglementation économique au Québec. Elle devait être terminée à la fin de mai 1987 et, retardés de mois en mois, les résultats ne sont toujours pas connus en novembre 1987. Pourtant, il est bien indiqué au devis que la durée du contrat sera de quatre mois, à partir de la date de son attribution. On retrouve ce contrat aux engagements financiers de septembre 1986. Ce qui veut dire, M. le Président, que quatorze mois après la date limite l'étude n'est toujours pas là.

La seconde étude, portant sur le transport extra-provincial, n'est toujours pas complétée non plus. Il est étonnant de constater le dépôt et l'étude d'un projet de loi de cette envergure sans connaître les résultats de ces deux études. Le devis de la première recherche est pourtant fort explicite à ce sujet: Le portrait de l'industrie du camionnage au Québec, son importance, son fonctionnement sont peu connus globalement. Eh bien, c'est le devis de l'étude de la première recherche, commandée mais pas encore arrivée. D'autres études ponctuelles ont été effectuées au fil des ans, pour répondre à des besoins précis. Cependant, il n'existe pas de document qui traite, de façon globale, de cette industrie au Québec.

Autre signe de l'incohérence de ce gouvernement, on décide avant de connaître les résultats des études. L'objectif du projet de loi en soi, M. le Président, est très simple. On dit: définir "les nouvelles règles applicables aux services rémunérés de camionnage, fournis au Québec, par les entreprises de camionnage locales et extra-provinciales. Il vise à harmoniser les dispositions législatives du Québec à celle du Parlement canadien, édictées par le projet de loi C-19, adopté le 25 juin 1987, pour les entreprises extra-provinciales".

On indique qu'il y aura un test d'aptitude obligatoire pour l'obtention d'un

permis de camionnage contre rémunération, dont le but sera d'identifier le demandeur, d'assurer son aptitude à fournir des services de camionnage et de décrire les services offerts. Deuxièmement, il y aura un test d'intérêt public, avec inversion du fardeau de la preuve, c'est-à-dire que, dans la nouvelle loi, c'est l'opposant qui doit faire la preuve que le nouveau service proposé sera susceptible de nuire à l'intérêt public, alors que, dans l'ancienne loi, c'était le requérant qui devait prouver la nécessité du service proposé.

Troisièmement, il prévoit une diminution des membres de la commission qui passeront ainsi de quatorze à neuf membres. Le projet de loi 76 ne vise que les entreprises de camionnage contre rémunération public. Il exclut donc le camionnage en vrac et le camionnage privé, notamment le camionnage privé des entreprises comme Sears, Steinberg, Zellers, etc. Les entreprises québécoises touchées par ce projet de loi affichent des dépenses d'exploitation d'environ 1 600 000 000 \$.

Alors, M. le Président, quand on regarde tout cela, quand on regarde toutes ces dispositions, quand on regarde les recommandations du rapport Scowen en juin 1986, qui recommandait que le gouvernement déclare son intention de réaliser une déréglementation totale du camionnage général en ce qui concerne les tarifs et les permis, le projet de loi 76 ne va pas aussi loin que le recommandait le rapport Scowen, mais soulève tout de même certaines interrogations quant à l'avenir de cette industrie dans l'économie québécoise, dans un contexte de déréglementation et de libre-échange. C'est là la question fondamentale, M. le Président. C'est pourquoi nous disons que le projet de loi du ministre est prématuré. Nous souhaiterions que le ministre dise: Nous allons attendre pour voir ce qui va se passer dans les autres provinces. Nous allons attendre le projet d'entente sur le libre-échange, et, à la lumière de ces événements, là, on pourra déterminer ce qu'on fera, et non pas décider d'avance. Il serait peut-être intéressant, par exemple, d'étudier une clause de réciprocité avec les États américains qui acceptent de déréglementer au profit des camionneurs du Québec. Cela pourrait être envisagé de la même façon que le Canada aurait dû dire aux Américains que, par rapport au Jones Act, celui-ci ne devrait pas s'appliquer au Canada puisque notre marché sera totalement ouvert, semble-t-il, par l'entente de libre-échange. Alors, ce qui est incompréhensible dans tout cela, c'est que le ministre veut agir immédiatement alors qu'il n'a pas encore toutes les données, qu'il n'a pas reçu ces études. S'il les a reçues, il n'en a fait part à personne et il est sûrement le seul à les avoir vues. Je pense qu'il ne les a pas reçues.

Deuxièmement, il ne sait pas si les autres provinces vont harmoniser puisqu'elles n'ont déposé aucun projet de loi. Il pourrait facilement attendre que les autres le fassent, en disant au gouvernement fédéral que ce n'est pas seulement au Québec d'harmoniser, mais que toutes les provinces du Canada doivent le faire.

Troisièmement, il devrait attendre également que l'accord sur le libre-échange soit rendu public et voir si, à ce moment-là, il n'y a pas des clauses additionnelles qui devraient être ajoutées à son projet de loi pour faire en sorte de pallier, dans un domaine de sa juridiction, aux incohérences d'un projet de libre-échange qui, semble-t-il, ouvrirait toutes grandes les portes du Canada et, par conséquent, du Québec, sans aucune contrepartie.

M. le Président, c'est pourquoi je dis que ce projet de loi est prématuré et je souhaite que le ministre, maintenant qu'il a accepté qu'il y ait certaines audiences de personnes qui pourraient venir nous rencontrer, comme il l'a mentionné, notamment l'association des camionneurs indépendants qui pourrait venir nous dire son point de vue... Mais idéalement, je pense, M. le Président, que le ministre devrait immédiatement... Je ne dis pas que son projet soit bon ou mauvais, il faut savoir dans quel cadre il s'inscrit. Et le ministre ne sait pas plus que nous dans quel cadre il va s'inscrire parce que les conditions que je viens de mentionner ne sont pas remplies. Je vous remercie, M. le Président.
(1 h 10)

Le **Vice-Président**: Très bien, M. le député de Lévis. Je vais maintenant reconnaître M. le ministre des Transports pour l'exercice de son droit de réplique.

M. Marc-Yvan Côté (réplique)

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt et d'attention le député de Lévis dans son discours de deuxième lecture. Je pense qu'il a soulevé un certain nombre de points qui vont mériter notre attention au moment de la commission parlementaire puisque nous aurons effectivement un travail de bonification ou d'information à transmettre aux gens qui seront en commission parlementaire, afin d'être capable de connaître la portée et de savoir ce qui s'est fait. J'ai entendu beaucoup de choses et il y en a une, dès à présent, que je voudrais transmettre au député de Lévis quant au fait que le Québec serait la seule province qui s'harmoniserait avec le gouvernement fédéral.

Une voix: Voyons donc!

M. Côté (Charlesbourg): C'est faux, puisque la semaine dernière M. Fulton,

ministre du Transport de l'Ontario, annonçait à l'Association du camionnage de l'Ontario qu'il allait déposer à la Législature de l'Ontario, dès les prochains jours, le projet de loi provincial concernant l'harmonisation.

On a effectivement parlé d'autres provinces qui ne ralliaient pas les rangs en mentionnant la Colombie britannique, la Saskatchewan et le Manitoba. Une chose est certaine, c'est qu'on n'a pas grand-chose à voir avec la Colombie britannique. Tout le monde sait pertinemment bien que, si l'on a des choses à expédier en Colombie britannique, on va le faire par train, on ne le fera pas par camion. Il me semble que c'est la logique même. Nos mouvements de transport par camion avec la Colombie britannique, on s'en reparlera plus tard.

Par contre, lorsque l'on met dans ce lot la Saskatchewan, il faut être bien sûr des informations que l'on possède. La Saskatchewan est là avant nous depuis un an, puisqu'elle a renversé le fardeau de la preuve. Elle l'a déjà inversé. C'est déjà fait depuis un an. Oui, en Saskatchewan, c'est le cas, c'est la situation. Vous avez, par contre, raison au moment où vous évoquez le Manitoba qui a toujours été hostile à cette déréglementation pour des conditions bien particulières, puisqu'au Manitoba il y a une forte concentration d'entreprises de transport qui ont leur siège social au Manitoba et que, dans toutes les discussions que nous avons eues comme ministre des Transports, il y avait toujours cette défense de la part du ministre du Manitoba qui ne voulait pas voir le Manitoba perdre des acquis.

Donc, je pense que, de la même manière qu'on pourrait dire que Terre-Neuve n'emboîte pas le pas ou ne s'harmonise pas, cela n'a pas beaucoup de conséquences. Le noyau ou le coeur, disons-le, c'est le Nouveau-Brunswick. Cela peut être à la rigueur la Nouvelle-Écosse, le Québec, l'Ontario, et c'est là le coeur majeur de ce que nous pouvons faire comme intervention sur le plan du transport. Bien sûr, le Manitoba fait exception, je le dis en toute bonne foi. Dans ce sens-là, on verra ce qui va se produire, mais nous ne serons pas les seuls. Il y a harmonisation des provinces voisines du Québec et cela me paraît extrêmement important, compte tenu aussi des effets de débordement en termes de transport.

Hier soir, à Montréal, je rencontrais les autorités portuaires de Montréal qui nous transmettaient des données fort intéressantes sur le tonnage, les containers qui débarquent au port de Montréal et qui s'en vont dans le Middle West américain et dans les provinces atlantiques, de même que dans la partie est des États-Unis. Donc, un mouvement de trafic de camionnage tout à fait important qui part de Montréal pour s'en aller vers les États-Unis, l'autre partie occupant l'Ontario

et le Québec en entier, ce qui fait un tonnage tout à fait exceptionnel pour les camionneurs, donc des incidences très importantes à ce niveau-là.

Le député de Lévis a dit: C'est un projet de loi qui est prématuré. Je ne dis pas qu'il n'est pas bon, je ne dis pas qu'il est mauvais, je ne me fais pas d'opinion. En tout cas, s'il avait été mauvais, je suis pas mal convaincu que le député se serait payé la traite comme il faut. De la manière que je le connais, s'il était pas mal sûr de son affaire que le projet de loi était mauvais, je pense qu'on y aurait goûté parce que ce n'est pas lui qui ménage habituellement le pouvoir. Cela fait quelques années que je le connais. Une chose certaine, c'est que, lorsqu'il pense que ce n'est pas bon, il ne se gêne pas pour rentrer dedans. Alors, le bélier d'Espagne n'a pas encore senti le toréador de Lévis lui faire peur avec son grand mouchoir rouge. Je n'ai pas senti cela dans l'appel du député de Lévis. Ce que j'ai senti, c'est qu'il y avait effectivement certaines inquiétudes, qu'il y avait un questionnement, qui doit être fait, qui doit être posé, auquel on tentera d'apporter des réponses à la commission parlementaire et qui, effectivement, véhicule certaines inquiétudes de l'Association du camionnage du Québec. Je les ai rencontrés dix fois. À un moment donné, je leur ai dit: Écoutez, là! On va d'abord savoir... Mot, quand je vais à Ottawa, on me dit: L'Association canadienne des camionneurs est pour la déréglementation. Est-ce que vous faites partie de l'association canadienne ou non? On a tenté d'harmoniser nos affaires. Quand je suis allé à Toronto, en 1986, on a tenté de faire toute une série de mesures. Il est clair qu'à ce chapitre on a fait des choses avec l'Association du camionnage du Québec pour tenter de bonifier et pour obtenir du gouvernement fédéral... Mais il faut se rendre compte aujourd'hui que le gouvernement fédéral a adopté sa loi, que nous y sommes soumis et que le jugement de 1954 fait en sorte que c'est un pouvoir qui est délégué; il faut continuer d'en parler. Bien sûr, lorsqu'on chapeaute tout cela avec le libre-échange, on y donne une dimension tout autre.

On reprochait au ministère de ne pas avoir entre les mains les études commandées, qui devaient être livrées au printemps 1987 et qui, à l'automne, ne le sont pas encore. Je pense que, là, on a des problèmes, effectivement. Le devis faisait en sorte qu'on devait nous livrer ces études, mais il y a des problèmes assez importants qu'il n'est pas normalement souhaitable de dévoiler ici. C'est un retard inacceptable de la livraison des résultats de la part de la compagnie qui devait faire l'étude. Dans ce sens, il faut bien faire attention. C'était davantage une bonne connaissance des entreprises de camionnage au Québec.

Comment peut-on prendre cette décision de s'harmoniser au fédéral, me dit-on, sans étude et sans connaître les impacts? Faisons abstraction du libre-échange. Au moment du 25 février 1985, moment où mon prédécesseur a signé, est allé à Vancouver et a dit: On fait la déréglementation, est-ce qu'il avait les études d'impact sur cette décision? Là, vous m'ajoutez le chapeau, en disant: Bien, ce n'est qu'un mois plus tard qu'on a parlé du libre-échange et cela donne toute une nouvelle dimension! Vous oubliez une chose extrêmement importante, et très habilement, d'ailleurs. À la réunion du 26 mars 1987, à Ottawa, en présence des ministres des Transports des provinces et du ministre des Transports du fédéral, on a exigé qu'à l'intérieur du projet de loi C-19 il y ait une disposition pour être capable de faire face aux Américains dans la mesure où il n'y a pas cette réciprocité. C'est clair, c'est très clair à l'intérieur du projet de loi. Et, dans mon texte, dans le texte du discours que j'ai prononcé en deuxième lecture, j'en ai fait mention. Il est clair que ce n'est pas dans la loi du Québec qu'il faut introduire cette clause, mais davantage dans la loi du Canada. Elle est là, elle est disponible dans la mesure où la réciprocité souhaitée ne serait pas là.

Il y a un autre élément sur lequel je ne veux pas m'étendre, compte tenu de l'heure mais je veux rappeler ceci au député de Lévis. Il dit: On adopte des projets de loi à la vapeur, à 1 heure du matin, qui ont été déposés il n'y a pas tellement longtemps. Écoutez, là! Finalement, le Parti libéral, du temps où il était l'Opposition, criait contre ces procédures tout à fait honteuses. Parfois, je pense que la mémoire vous fait défaut. Je le dis en toute simplicité, j'ai eu comme attitude, depuis que je suis ministre des Transports, d'ouvrir mes livres à l'Opposition: Venez voir, questionnez mes fonctionnaires et posez des questions sur l'ensemble des implications comme vous voulez. Et le député de Lévis ne s'en est pas caché tout à l'heure, dans son discours. Il a dit: Le ministre m'a invité, je suis allé rencontrer les fonctionnaires et j'ai posé des questions. Je n'ai pas connu cela du temps où j'étais dans l'Opposition. Vous ne m'avez pas ouvert grand-chose. Les livres que j'ai ouverts, je les ai ouverts moi-même. C'est l'esprit qui caractérise nos relations qui fait qu'on doit donner le plus d'informations disponibles possible pour faire en sorte qu'il y ait une bonne compréhension de ce dans quoi on s'embarque et que ce soit un débat ouvert. Cela n'entache personne et cela n'attache personne, en ce sens que chacun est libre, demain, de faire les interventions qu'il veut, de défendre les idées qu'il veut, mais, dans la mesure où cette ouverture est là, c'est pour bien informer et mieux informer les

gens qui ont à prendre des décisions comme législateurs.

Ce n'est pas tout à fait à la vapeur, on va prendre le temps de l'adopter. Le député de Lévis m'a demandé si j'acceptais d'entendre des gens en commission parlementaire, lundi matin, sur les effets. Oui! Ce n'est donc pas à la vapeur; c'est une ouverture totale, et on va discuter. Je l'ai dit pour calmer les dernières inquiétudes du député de Lévis, je l'ai dit tantôt en deuxième lecture, il n'est pas question que nous mettions en application la totalité de la loi tant et aussi longtemps que le gouvernement de l'Ontario ne se sera pas commis. C'est ensemble qu'on mettra en application les articles de loi qui nous concernent. Lorsque l'Ontario sera prêt, on sera prêt. Il faut se rappeler qu'en Ontario c'est un nouveau Parlement, un nouveau gouvernement qui commence une session qui va se poursuivre et qui ne sera pas abrogée. Dans ce sens-là, les travaux qui reprendraient, dans la mesure où ce serait le cas, après les fêtes feraient en sorte que cette loi soit adoptée, puisque c'est la volonté du gouvernement de l'Ontario de l'adopter.

M. le Président, en terminant, nous aurons l'occasion d'en reparler au cours de l'étude article par article puisque ce sera le moment privilégié de le faire très ouvertement, sans arrière-pensée, et nous pourrions alors informer le plus possible l'ensemble des citoyens du Québec visés par cette loi. Il y a une chose dont nous n'avons pas beaucoup parlé: il s'agit des manufacturiers canadiens, desquels je n'ai pas entendu beaucoup de choses dans le discours du député de Lévis - puisqu'ils sont, c'est, bien sûr, des usagers visés par la déréglementation - pour permettre aussi à nos manufacturiers d'expédier leurs produits sur les marchés américains à des taux de transport concurrentiels. Cela aussi créerait des emplois au Québec. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président: Le débat étant clos, est-ce que le principe du projet de loi 76, Loi sur le camionnage, est adopté?

Une voix: Adopté sur division.

Le Vice-Président: Adopté sur division.
M. le leader du gouvernement.

Renvoi à la commission de l'aménagement et des équipements

M. Gratton: M. le Président, je fais motion pour que le projet de loi soit déferé à la commission de l'aménagement et des équipements pour étude détaillée.

Le Vice-Président: Est-ce que cette

motion de déférence est adoptée?

Une voix: Adopté.

Le Vice-Président: Adopté. M. le leader du gouvernement.

Consultations particulières

M. Gratton: M. le Président, après consultation et de consentement, je voudrais faire motion pour que la commission de l'aménagement et des équipements procède à des consultations particulières dans le cadre de l'étude du projet de loi 76, Loi sur le camionnage, et ce, avant de procéder à l'étude détaillée dudit projet de loi. Donc: Que ladite commission tienne des auditions publiques le lundi 7 décembre 1987, à la salle Louis-Joseph-Papineau, pour entendre les organismes suivants et ce, selon l'horaire ci-après indiqué: de 11 h 30 à 12 h 30, l'Association du camionnage du Québec inc., et, de 12 h 30 à 13 h 30, l'Association des propriétaires indépendants de camions-remorques et semi-remorques, que la durée de l'audition d'un organisme soit de 60 minutes, réparties de la façon suivante: 20 minutes pour la durée de l'exposé et 40 minutes pour la durée des discussions avec les membres de la commission, et que le ministre des Transports soit membre de ladite commission pour la durée du mandat.

Le Vice-Président: D'accord. Je comprends qu'il y a consentement pour la présentation de cette motion. M. le leader adjoint de l'Opposition.

M. Jolivet: Une petite question. Comme le ministre des Transports a parlé de l'Association des manufacturiers, serait-il intéressé à l'inclure dans la rencontre de lundi?

Le Vice-Président: M. le leader du gouvernement.

M. Gratton: M. le Président, la question devrait s'adresser au leader du gouvernement qui a négocié avec l'Opposition une entente que je ne saurais maintenant changer sans consulter mon vis-à-vis, ce que je ne me permets même pas de penser à faire.

Le Vice-Président: D'accord.

M. Jolivet: M. le Président, c'est simplement à la suite de ce que disait le ministre, et je voulais lui être agréable ce soir.

Le Vice-Président: Bon. Très bien. Il y a consentement à la présentation de cette motion. Est-ce que...

M. Gratton: Ce n'est pas ce que le ministre a dit.

M. Côté (Charlesbourg): Avez-vous un chemin à faire ouvrir, vous?

Des voix: Ha! Ha!

Le Vice-Président: Donc, il y a consentement à la présentation de cette motion et je comprends que cette motion est adoptée.

Une voix: Adopté.

Le Vice-Président: Adopté. M. le leader du gouvernement.

M. Gratton: M. le Président, je propose que nous ajournions nos travaux à ce matin, 10 heures.

Le Vice-Président: Très bien. Cette motion est adoptée et nos travaux sont donc ajournés à ce matin, 2 décembre, à 10 heures.

(Fin de la séance à 1 h 24)