



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

**de l'Assemblée**

**Le mercredi 1er juin 2016 — Vol. 44 N° 179**

**Président de l'Assemblée nationale :  
M. Jacques Chagnon**

---

**QUÉBEC**

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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

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

Assemblée nationale du Québec  
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles  
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85  
Québec (Québec)  
G1A 1A3

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

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:  
[www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca)

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

## Débats de l'Assemblée nationale

Le mercredi 1er juin 2016 — Vol. 44 N° 179

### Table des matières

#### Affaires courantes

Déclarations de députés	11267
Souligner le départ à la retraite du brigadier-général Stéphane Lafaut	
M. Guy Ouellette	11267
Féliciter La Popote roulante de Salaberry-de-Valleyfield, lauréate du prix Don Quichotte	
M. Guy Leclair	11267
Souligner le lancement de la nouvelle gamme de boissons koffucha de La Bio Ferme des Caps inc.	
Mme Caroline Simard	11267
Souligner la tenue du Festival Opéra de Saint-Eustache	
M. Benoit Charette	11268
Souligner la détermination de M. Marc-Antoine Lafrenaye-Dugas, plusieurs fois médaillé en athlétisme	
M. Luc Fortin	11268
Inviter la population à un barbecue pour dénoncer le projet de loi n° 70 visant les prestataires d'aide sociale	
M. Amir Khadir	11268
Souligner le 150e anniversaire de la municipalité de Saint-Mathieu-de-Rioux	
M. Jean D'Amour	11269
Féliciter deux entreprises de la circonscription de Mirabel lauréates du gala Les Monarques	
Mme Sylvie D'Amours	11269
Rendre hommage à l'entreprise Val Caudalies inc. dont le cidre de glace a été choisi comme cuvée spéciale de l'Assemblée nationale	
M. Pierre Paradis	11269
Féliciter M. Shannon Desbiens, lauréat du Prix d'excellence de l'Association des libraires du Québec	
Mme Mireille Jean	11270
Présence de M. Jean-Paul Diamond, ex-parlementaire de l'Assemblée nationale	11270
Présence de Mme Diane De Courcy, ex-parlementaire de l'Assemblée nationale	11270
Présence de Mme Lisette Lapointe, ex-parlementaire de l'Assemblée nationale, et de membres de la famille Parizeau	11270
Présence de Mme Suzanne Pilote, épouse du premier ministre	11270
Dépôt de documents	11270
Réponse à une question inscrite au feuillet	11270
Dépôt de rapports de commissions	11271
Étude détaillée du projet de loi n° 83 — Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière municipale concernant notamment le financement politique	11271
Dépôt de pétitions	11271
Reconnaître l'admissibilité du Biophare au programme Aide au fonctionnement des institutions muséales reconnues	11271
Questions et réponses orales	11271
Accès à l'information sur de présumées irrégularités au ministère des Transports	
M. Sylvain Gaudreault	11271
M. Philippe Couillard	11272
M. Sylvain Gaudreault	11272
M. Philippe Couillard	11272
M. Sylvain Gaudreault	11272
M. Philippe Couillard	11273
M. Sylvain Gaudreault	11273
M. Philippe Couillard	11273

## Table des matières (suite)

Documents relatifs à l'enquête de Mme Annie Trudel sur de présumées irrégularités au ministère des Transports	11273
Mme Martine Ouellet	11274
M. Jacques Daoust	11274
Mme Martine Ouellet	11274
M. Jacques Daoust	11274
M. Bernard Drainville	11274
M. Jean-Marc Fournier	11275
Rémunération des médecins	11275
M. François Legault	11275
M. Philippe Couillard	11276
M. François Legault	11276
M. Philippe Couillard	11276
M. François Legault	11277
M. Philippe Couillard	11277
Motion concernant la transmission de documents et l'audition de témoins à la Commission de l'administration publique	11277
M. Éric Caire	11278
M. Jean-Marc Fournier	11278
M. Éric Caire	11278
M. Jean-Marc Fournier	11278
M. Éric Caire	11278
M. Jean-Marc Fournier	11279
Fréquence des bains donnés aux aînés dans les centres d'hébergement	11279
M. François Paradis	11279
M. Gaétan Barrette	11279
M. François Paradis	11280
M. Gaétan Barrette	11280
M. François Paradis	11280
M. Gaétan Barrette	11280
Cessation éventuelle des activités d'ArcelorMittal sur la Côte-Nord	11280
Mme Lorraine Richard	11281
M. Pierre Arcand	11281
Mme Lorraine Richard	11281
M. Pierre Arcand	11281
Mme Lorraine Richard	11281
M. Pierre Arcand	11281
Gestion du réseau de la santé et des services sociaux	11282
M. Amir Khadir	11282
M. Gaétan Barrette	11282
M. Amir Khadir	11282
M. Gaétan Barrette	11283
M. Amir Khadir	11283
M. Gaétan Barrette	11283
Orientations gouvernementales en matière de gestion des hydrocarbures	11283
Mme Chantal Soucy	11283
M. Pierre Arcand	11284
Mme Chantal Soucy	11284
M. Pierre Arcand	11284
Mme Chantal Soucy	11284
M. Pierre Arcand	11284
Mode de financement des musées	11284
Mme Véronique Hivon	11285
M. Luc Fortin	11285

## Table des matières (suite)

Motions sans préavis	11285
Souligner le premier anniversaire du décès de M. Jacques Parizeau et saluer la désignation de l'édifice principal de la Caisse de dépôt et placement du Québec comme étant l'édifice Jacques-Parizeau	11285
M. Philippe Couillard	11286
M. Sylvain Gaudreault	11286
M. François Legault	11287
Mme Françoise David	11287
Mise aux voix	11288
Féliciter l'équipe de hockey Huskies, de Rouyn-Noranda, pour sa victoire à la Coupe du président et sa performance à la finale de la coupe Memorial	11288
M. Claude Surprenant	11289
M. François Gendron	11290
Mme Manon Massé	11290
M. Luc Blanchette	11291
Mise aux voix	11291
 Avis touchant les travaux des commissions	 11292
<b>Affaires du jour</b>	<b>11292</b>
Projet de loi n° 100 — Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi	
Adoption du principe	11292
M. Jacques Daoust	11292
Mme Martine Ouellet	11294
M. Claude Surprenant	11296
M. Sébastien Schneeberger	11304
M. Amir Khadir	11307
M. Serge Simard	11310
Mme Claire Samson	11313
M. André Spénard	11314
Motion de report	11317
Mme Martine Ouellet	11317
M. Marc H. Plante	11319
M. Claude Surprenant	11321
M. Ghislain Bolduc	11324
M. Simon Jolin-Barrette	11327
M. André Lamontagne	11328
 <b>Ajournement</b>	 <b>11329</b>



Le mercredi 1er juin 2016 — Vol. 44 N° 179

(Neuf heures quarante et une minutes)

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, chers collègues députés, je vous souhaite une très bonne séance.

#### Affaires courantes

#### Déclarations de députés

Nous en sommes à la rubrique de la déclaration des députés, et je cède la parole à M. le député de Chomedey.

#### Souligner le départ à la retraite du brigadier-général Stéphane Lafaut

#### M. Guy Ouellette

**M. Ouellette :** Merci, M. le Président. Il me fait plaisir ce matin de souligner le départ à la retraite du brigadier-général Stéphane Lafaut. Aujourd'hui officier de l'Ordre du mérite militaire, il joint les Forces armées canadiennes en 1983. Il obtient son brevet l'année suivante, du Royal 22e Régiment. Durant ses tours de service opérationnel, le général Lafaut occupe différents postes de commandement et d'état-major dans les trois bataillons du Royal 22e ici même, à Québec. Il sert également au sein d'unités contre-terroristes nationales, la Force opérationnelle interarmées 2.

Au cours de sa carrière, il participe à différentes missions des Nations unies et à des opérations nationales, notamment la crise du verglas en 1998. Dirigeant du Centre de commandement de la Défense nationale, il est promu colonel en 2009, il devient le directeur des opérations de l'armée canadienne avant de commander le 5e Groupe-brigade mécanisé du Canada à Valcartier. Depuis 2014, il est le commandant de la 2e Division canadienne et de la Force opérationnelle interarmées Est, faisant de lui le seul représentant senior des Forces armées canadiennes au Québec.

Félicitations, général Lafaut, pour votre brillante carrière! Merci pour votre dévouement envers notre pays. Je veux saluer sa femme et ses deux enfants, qui sont... ses deux filles, qui sont avec nous dans les tribunes ce matin. Merci.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Très bien. Alors, merci à vous, M. le député de Chomedey, pour cette déclaration. M. le député de Beauharnois.

#### Féliciter La Popote roulante de Salaberry-de-Valleyfield, lauréate du prix Don Quichotte

#### M. Guy Leclair

**M. Leclair :** Merci, M. le Président. La Popote roulante oeuvre depuis plus de 44 ans dans notre grande région de Beauharnois. Bien que la mission principale de l'organisme est de favoriser le maintien à domicile des personnes en perte d'autonomie, particulièrement les personnes âgées, par le biais de la distribution de repas chauds et congelés livrés à domicile, La Popote roulante fait beaucoup plus. En effet, par leur présence et leur chaleur humaine, l'équipe et ses bénévoles offrent des petits éclats de bonheur aux bénéficiaires en brisant leur isolement et en les soutenant au cours des années.

Aujourd'hui, La Popote roulante est lauréate du prix Don Quichotte, lequel vise à rendre hommage à un organisme ou à une personne ayant réalisé un projet qui a amélioré la qualité de vie dans sa communauté. Il ne fait aucun doute que cet honneur est pleinement mérité. Bonne continuation à La Popote roulante! Mes hommages, au nom de notre communauté. Merci.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, merci à vous, M. le député de Beauharnois. Mme la députée de Charlevoix—Côte-de-Beaupré.

#### Souligner le lancement de la nouvelle gamme de boissons koffucha de La Bio Ferme des Caps inc.

#### Mme Caroline Simard

**Mme Simard :** Merci, M. le Président. Alors, je participerai le 6 juin à La Bio Ferme des Caps, à Saint-Tite-des-Caps, au lancement d'une nouvelle gamme de boissons, le koffucha, qui est fait à base de racines de pissenlits, l'une des premières plantes comestibles que nous voyons pousser au printemps, souvent bien malgré nous.

En effet, pour son 60e anniversaire de naissance, Mme Dominique Bouchard, une passionnée de l'agriculture biologique et vivante, a décidé de cultiver sa plante favorite en utilisant ses racines asséchées à basse température pour conserver le plus de nutriments possible. Tel qu'indiqué dans le journal *L'Autre Voix*, l'amour qu'elle porte pour les pissenlits remonte à son enfance, alors que son père préparait à la maison des salades avec des feuilles de cette herbacée.

Faisant la promotion du régime hypotoxique, sa nouvelle gamme de koffucha se distingue de sa gamme de kombucha, une boisson fermentée à base de thé sucré qui compte jusqu'à présent cinq saveurs. Parions que ce nouveau produit au goût unique saura susciter l'intérêt. Je compte bien personnellement, d'ailleurs, encourager cet entrepreneur de chez nous. Merci, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Merci à vous, Mme la députée de Charlevoix—Côte-de-Beaupré. M. le député de Deux-Montagnes, à vous la parole.

#### **Souligner la tenue du FestivalOpéra de Saint-Eustache**

##### **M. Benoit Charette**

**M. Charette :** Merci, M. le Président. La ville de Saint-Eustache accueillera la septième édition du FestivalOpéra, qui se déroulera du 23 juin au 10 juillet sous le thème *OpérArts*. Cette année encore, Mme Leila Chalfoun et son équipe nous présenteront une promotion de qualité, riche et diversifiée. En effet, conférences, concerts et expositions sont au programme de cet incontournable rassemblement dans les Basses-Laurentides.

M. le Président, je suis toujours fier de m'associer comme partenaire de cet événement qui démocratise l'art lyrique tout en mettant de l'avant d'incroyables talents issus de notre belle communauté culturelle. J'invite donc mes concitoyennes et concitoyens mais également le Québec tout entier à se joindre à moi pour découvrir, entendre et admirer l'art lyrique sous toutes ses formes lors du FestivalOpéra de Saint-Eustache. Merci, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Merci à vous, M. le député de Deux-Montagnes. M. le député de Sherbrooke, à vous la parole.

#### **Souligner la détermination de M. Marc-Antoine Lafrenaye-Dugas, plusieurs fois médaillé en athlétisme**

##### **M. Luc Fortin**

**M. Fortin (Sherbrooke) :** Merci beaucoup, M. le Président. J'aimerais profiter de cette tribune pour souligner la détermination de l'athlète sherbrookois Marc-Antoine Lafrenaye-Dugas.

Double médaillé aux Jeux du Canada de 2013 à Sherbrooke, médaillé d'or au championnat universitaire SIC de 2014 et médaillé de bronze aux championnats canadiens de 2014, ce jeune athlète de 23 ans a un parcours sportif remarquable et inspirant, lui qui poursuit des études en médecine à l'Université de Sherbrooke.

Marc-Antoine s'est initié à l'athlétisme à l'âge de 13 ans. Dès son premier lancer, il s'est découvert une passion qui le pousse depuis à se dépasser. Il accumule les succès dans différentes épreuves en plus de fracasser de nombreux records dans les compétitions civiles et universitaires.

Récemment, j'ai eu l'honneur et le privilège de devenir son parrain dans le cadre du programme Parrains de l'excellence, une démarche dynamique de mentorat bien implantée à Sherbrooke et en Estrie.

Marc-Antoine, je tiens à te transmettre mes plus sincères félicitations pour ta grande détermination. Merci, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Merci à vous, M. le député de Sherbrooke. M. le député de Mercier, à vous la parole.

#### **Inviter la population à un barbecue pour dénoncer le projet de loi n° 70 visant les prestataires d'aide sociale**

##### **M. Amir Khadir**

**M. Khadir :** Merci, M. le Président. Lundi, 287 professeurs et chargés de cours universitaires ont pourfendu d'une seule voix le projet de loi n° 70 qui, s'il était adopté dans son état actuel, appauvrira les plus démunis.

Hier, à Montréal, le Front commun des personnes assistées sociales du Québec a tenu un barbecue pour dénoncer la volonté du gouvernement de pénaliser les jeunes qui ne se soumettraient pas aux mesures coercitives de réinsertion.

Et demain midi c'est devant l'Assemblée nationale que le Collectif pour un Québec sans pauvreté tiendra un barbecue de solidarité, je nous y invite tous. Je me fais ici le relais d'un véritable mouvement d'indignation.

M. le ministre Blais, en 2001, écrivait que le gouvernement faisait fausse route en mettant en place des transferts conditionnels et que l'activation et la coercition reposaient sur une conception simpliste et bureaucratique. Ça, c'est le ministre actuel qui disait ça.

Avec le projet de loi n° 70, le ministre s'égare à son tour. Je vous le dis comme vous l'avez dit avant moi : Vous faites fausse route, renoncez à la stigmatisation, à l'humiliation et choisissez la dignité des personnes. C'est le message qui était lancé alors par le ministre actuel.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Merci à vous, M. le député de Mercier. M. le député de Rivière-du-Loup—Témiscouata, pour votre déclaration.

**Souligner le 150e anniversaire de la municipalité  
de Saint-Mathieu-de-Rioux**

**M. Jean D'Amour**

**M. D'Amour :** Alors, M. le Président, je veux vous entretenir ce matin des 150 ans d'histoire de la municipalité de Saint-Mathieu située sur le territoire de la MRC des Basques, dans ma circonscription. Je m'étais préparé quelques notes, mais, voyez-vous, M. le Président, je les connais tellement bien, je les représente à l'Assemblée nationale depuis 2009, c'est des gens que je côtoie pratiquement au quotidien. Je veux leur rendre hommage aujourd'hui parce que, 150 ans, là, il faut prendre la mesure de l'engagement de toutes ces familles, les Beaulieu, les Théberge, les Côté, les Lévesque et Saint-Pierre, qui ont contribué à faire de Saint-Mathieu ce que Saint-Mathieu est aujourd'hui. Ces gens ont vécu d'agriculture, ont vécu de forêt, vivent de plus en plus de tourisme. Ce sont des gens engagés.

150 ans, c'est l'occasion pour nous de célébrer cette année. Alors, on va recevoir, je l'espère, des visiteurs de partout au Québec. Ce sera un lieu de rassemblement. Vous savez, Saint-Mathieu a une tradition d'accueil, on fait bien les choses.

Saint-Mathieu, également, en 2016, voit des familles nombreuses s'installer sur son territoire. Il faut dire que c'est un territoire magnifique, c'est un lac exceptionnel, c'est un parc, une station de ski, l'hiver, qui nous permet d'accueillir... Alors, longue vie à Saint-Mathieu, mes hommages à toute la population! Merci.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, merci à vous, M. le député de Rivière-du-Loup—Témiscouata. Mme la députée de Mirabel, à vous la parole.

**Féliciter deux entreprises de la  
circonscription de Mirabel lauréates  
du gala Les Monarques**

**Mme Sylvie D'Amours**

**Mme D'Amours :** Merci, M. le Président. La neuvième édition de la soirée gala Les Monarques organisée par la Chambre de commerce et d'industrie MRC de Deux-Montagnes a couronné cette année deux entreprises de ma circonscription : verger et miellerie Labonté de la pomme et la Chocolaterie Mathilde-Fays, toutes deux d'Oka. Mathilde Fays est une jeune chocolatière qui est une artiste du cacao et qui s'est établie comme étant une incontournable de la région en raison de ses jolis chocolats et très bons chocolats. Pour sa part, Labonté de la pomme est le seul verger au Québec à valoriser l'utilisation d'un four à bois antique en plein air pour la cuisson des gourmandises.

Félicitations à Mathilde, Nathalie et Sylvain! Vous êtes des entrepreneurs passionnés et déterminés qui contribuent au développement économique de notre collectivité. Votre reconnaissance démontre sans contredit la concrétisation d'un travail sans relâche et d'une détermination sans bornes. L'incroyable ascension de vos entreprises confirme indéniablement votre réussite. Merci, M. le Président.

• (9 h 50) •

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Merci à vous, Mme la députée de Mirabel. M. le député de Brome-Missisquoi, je vous cède la parole.

**Rendre hommage à l'entreprise Val Caudalies inc.  
dont le cidre de glace a été choisi comme  
cuvée spéciale de l'Assemblée nationale**

**M. Pierre Paradis**

**M. Paradis (Brome-Missisquoi) :** Oui, M. le Président, merci. En mars dernier, à l'invitation du président de l'Assemblée nationale, 12 producteurs ont soumis leurs cidres de glace à une dégustation à l'aveugle. L'objectif : choisir une cuvée spéciale qui sera offerte aux dignitaires en guise de cadeau protocolaire.

Je félicite Val Caudalies, vignoble et cidrerie situé à Dunham, comté de Brome-Missisquoi, lauréat de la cuvée spéciale de cidre de glace de l'Assemblée nationale. Je salue ses propriétaires, Ariane Thivierge et Guillaume Leroux, qui nous honorent aujourd'hui de leur présence.

Félicitations également aux cidreries Union libre et La Pommeraie du Suroît pour leur deuxième et troisième position avec leurs cidres Union libre et Le Fruit défendu. Avec de telles appellations, ils se retrouvent sur la voie du paradis!

Soyons fiers de nos produits du terroir, soyons fiers de nos producteurs artisans. M. le Président, conformément à notre règlement, je vous présente en primeur le cidre de glace de la cidrerie Val Caudalies : Sélection du président Chagnon.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Très bien. Alors, merci, merci infiniment, M. le député de Brome-Missisquoi. Enfin, Mme la députée de Chicoutimi, pour votre déclaration.

**Féliciter M. Shannon Desbiens, lauréat du Prix d'excellence  
de l'Association des libraires du Québec**

**Mme Mireille Jean**

**Mme Jean :** M. le Président, Shannon Desbiens, un libraire certifié, a remporté le Prix d'excellence 2016 décerné par l'Association des libraires du Québec. Cette association, qui regroupe plus de 120 librairies, a pour mission de promouvoir la lecture auprès de la population. Elle contribue aussi au développement du secteur de la librairie au Québec et de ses membres.

C'est par sa passion du livre que M. Desbiens a été remarqué. Via son travail à la Librairie Le Bouquiniste, de Chicoutimi, il participe activement à la promotion de la lecture auprès de la population chicoutimienne. M. Desbiens a su se démarquer dans le domaine de la librairie, et ce, dans notre belle région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Il précise que son souhait est de démocratiser sa profession de libraire et de la rendre plus accessible. Certainement que par son exemple son souhait se réalisera.

À titre de députée de Chicoutimi, je veux féliciter M. Shannon Desbiens pour son prix, qui fait rayonner notre circonscription dans le milieu littéraire québécois. Je suis fière de compter dans ma circonscription un jeune homme aussi remarquable que M. Desbiens. Merci, M. le Président.

M. Desbiens est avec nous avec une collaboratrice des Bouquinistes et deux amis. Bienvenue.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, merci à vous, Mme la députée de Chicoutimi.

Voilà qui met un terme à la rubrique Déclarations de députés. Et je suspends les travaux de l'Assemblée quelques instants.

*(Suspension de la séance à 9 h 52)*

*(Reprise à 10 h 1)*

**Le Président :** Mesdames messieurs, nous allons nous recueillir quelques instants.  
Merci.

**Présence de M. Jean-Paul Diamond, ex-parlementaire  
de l'Assemblée nationale**

J'ai le plaisir de souligner la présence de M. Jean-Paul Diamond, ancien député de Maskinongé, qui est avec nous. Je viens de le voir tout à l'heure.

**Présence de Mme Diane De Courcy, ex-parlementaire  
de l'Assemblée nationale**

J'ai aussi le plaisir de souligner la présence de Diane De Courcy, notre ancienne collègue de Crémazie.

**Présence de Mme Lisette Lapointe, ex-parlementaire de  
l'Assemblée nationale, et de membres de la famille Parizeau**

Et finalement nous avons aussi, dans nos tribunes, Mme Lisette Lapointe, ancienne députée de Crémazie, et quelques membres... Je pense qu'elle est accompagnée de quelques membres de la famille Parizeau, à qui nous souhaitons la bienvenue et qui viennent probablement commémorer le premier anniversaire du départ de l'ancien premier ministre Jacques Parizeau.

**Présence de Mme Suzanne Pilote,  
épouse du premier ministre**

Ah oui! Bonjour, Mme Pilote, bonjour. Il y a Mme Pilote, madame l'épouse du premier ministre, qui est avec nous aussi aujourd'hui. Bonjour, Mme Pilote.

Alors, nous poursuivons les affaires courantes.

Aujourd'hui, il n'y a pas de déclarations ministérielles ni présentation de projets de loi.

**Dépôt de documents**

À la rubrique Dépôt de documents, M. le leader du gouvernement.

**Réponse à une question inscrite au feuillet**

**M. Fournier :** M. le Président, je dépose la réponse à la question inscrite au feuillet le 28 avril 2016 par la députée d'Iberville.

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

### Dépôt de rapports de commissions

À la rubrique Dépôt de rapports de commissions, M. le président de la Commission de l'aménagement du territoire et député de Champlain.

### Étude détaillée du projet de loi n° 83

**M. Auger :** Merci, M. le Président. Je dépose le rapport de la Commission de l'aménagement du territoire qui, les 27, 28 avril et les 10, 11, 17, 18, 24 et 31 mai 2016, a procédé à l'étude détaillée du projet de loi n° 83, Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière municipale concernant notamment le financement politique. La commission a adopté le texte du projet de loi avec des amendements.

**Le Président :** Ce rapport est déposé.

### Dépôt de pétitions

À la rubrique dépôt des pétitions, j'ai reçu une demande de M. le député de Richelieu pour déposer une pétition qui est non conforme. Est-ce que j'ai un consentement pour le dépôt? Consentement. M. le député de Richelieu, nous vous écoutons.

### Reconnaître l'admissibilité du Biophare au programme Aide au fonctionnement des institutions muséales reconnues

**M. Rochon :** Merci, M. le Président. Alors, je dépose l'extrait d'une pétition adressée à l'Assemblée nationale, signée par 1 040 pétitionnaires. Les initiateurs de cette pétition sont dans nos tribunes.

«Les faits invoqués sont les suivants :

«Attendu que le ministère de la Culture et des Communications a rendu une décision inattendue et inexplicée défavorisant le Biophare, situé à Sorél-Tracy, dans sa volonté d'accéder à un financement de son fonctionnement;

«Attendu que nous sommes convaincus que le Biophare correspond entièrement aux critères connus et énoncés dans le document publié par le ministère en vue du dépôt d'une demande de préadmissibilité au Programme d'aide au fonctionnement des institutions muséales;

«Attendu que le Biophare a complété et déposé, selon les règles établies et connues, le formulaire de préadmissibilité au Programme d'aide au fonctionnement des institutions muséales et qu'il a démontré clairement qu'il ne correspondait en aucune façon aux critères pouvant le disqualifier;

«Attendu que le Biophare considère qu'il ne fait aucun doute qu'il oeuvre dans les champs de compétence [...] du ministère, puisqu'il est reconnu par celui-ci comme une institution muséale, et ce, depuis 2001;

«Attendu que la réponse de la directrice [générale] du ministère de la Culture et des Communications du Québec stipule que le Biophare ne correspond pas aux critères d'admissibilité du Programme d'aide au fonctionnement des institutions muséales;

«Et l'intervention réclamée se résume ainsi :

«Nous, soussignés, citoyens et citoyennes du Québec, réclamons au gouvernement du Québec que le ministère de la Culture et des Communications reconnaisse le Biophare comme admissible au Programme d'aide au fonctionnement des institutions muséales.»

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

**Le Président :** Alors, l'extrait de cette pétition est déposé.

Il n'y a pas de réponses orales aux pétitions ni d'interventions portant sur une question de droit ou de privilège.

### Questions et réponses orales

Nous en sommes donc rendus à la période de questions et de réponses orales, et je cède la parole à M. le chef de l'opposition officielle.

### Accès à l'information sur de présumées irrégularités au ministère des Transports

**M. Sylvain Gaudreault**

**M. Gaudreault :** Oui, merci, M. le Président. Dans l'affaire du MTQ, on a appris tard hier soir que l'enquêteur indépendante Annie Trudel a écrit aux députés membres de la Commission de l'administration publique pour dénoncer la distribution par le gouvernement de documents erronés aux membres de la commission. Je vous rappelle que le premier ministre a refusé hier de remettre les documents d'enquête aux députés, et ce, même à huis clos. On nous a plutôt distribué

un résumé, un rapport de suivi fabriqué par le gouvernement après le départ de l'enquêteur Trudel. Mme Trudel écrit, dans sa lettre aux députés, et je la cite : «Je peux aussi vous affirmer qu'une analyse sommaire me permet d'affirmer que certaines affirmations sont fausses dans ce suivi...»

Lorsqu'on a demandé de la transparence, hier, au premier ministre, il nous a fait la morale sur la séparation des pouvoirs. Mais moi, je peux vous en parler aussi, de la séparation des pouvoirs, M. le Président, puis on a tous un problème quand on est rendus que l'exécutif, le gouvernement, dépose au législatif, aux parlementaires que nous sommes, des documents dont l'auteure elle-même dit qu'ils sont erronés. Ça, c'est un problème de séparation de pouvoirs.

Ça fait deux fois que le gouvernement dépose aux parlementaires des documents modifiés ou arrangés par le gars des vues. Comment le premier ministre peut-il expliquer que son gouvernement a transmis aux parlementaires un autre document falsifié?

**Le Président :** M. le premier ministre.

#### **M. Philippe Couillard**

**M. Couillard :** M. le Président, j'aimerais amener mon collègue à un peu de prudence, un peu de prudence. On est au courant des faits nouveaux, la lettre de Mme Trudel est bien connue, mais le mot qu'il a employé fait directement référence à un acte criminel. Il a parlé de documents falsifiés, de faux documents. À ce moment-là, l'UPAC, c'est son travail de s'occuper de ça, puis il s'en occupe, M. le Président.

D'ailleurs, sur la question de la Commission de l'administration publique, bien sûr, M. le Président, la commission est souveraine, et c'est une autre illustration des séparations des pouvoirs. D'ailleurs, plusieurs membres de la commission se sont exprimés ce matin. Il est clair qu'on n'a aucune objection à ce que le directeur de l'UPAC soit entendu par la commission à huis clos, bien sûr. Sur la question de la transmission des documents, donc on doit convenir qu'il y a une question de délicatesse ici, compte tenu des enquêtes en cours, justement compte tenu de ce que vient de dire notre collègue.

Alors, je résume : la Vérificatrice générale va faire enquête au ministère des Transports et elle a déjà indiqué que Mme Trudel serait une des premières personnes qu'elle rencontrera, l'UPAC, dès la réception de la clé USB au cabinet du ministre des Transports, a été saisie des éléments, et on vient d'ajouter, encore une fois, le travail de la commission des affaires publiques, qui, je crois, va être un travail non partisan qui va permettre d'illustrer le rôle important des députés dans notre système parlementaire, où ils auront tout loisir de convoquer M. Lafrenière, à huis clos, probablement, pour des raisons de confidentialité, mais, M. le Président, c'est justement ça que j'illustrais hier dans mes propos.

**Le Président :** Je vais vous éviter, évidemment, de vous citer Montesquieu en ce qui concerne le partage des pouvoirs entre l'exécutif et le législatif, mais je vais aussi vous demander d'éviter de porter et de dire des propos indignes ou encore de porter des accusations. M. le chef de l'opposition, allez.

#### **M. Sylvain Gaudreault**

**M. Gaudreault :** Oui, mais vous comprenez que c'est difficile d'avoir confiance au gouvernement quand il dépose pour la deuxième fois — pas juste une fois, deux fois — des documents qui ont été arrangés pour protéger le gouvernement. Alors là, on peut bien mettre la faute une première fois sur Word, là, mais, c'est quoi, il va nous dire aujourd'hui que c'est Excel, là, le problème, là? Tu sais, je veux dire, ça ne marche pas, là. Alors, on doit avoir des originaux, c'est fini, les résumés qui sont préparés par le gouvernement pour les députés.

Est-ce que oui ou non le gouvernement va accepter de remettre l'original de la clé USB aux députés?

**Le Président :** M. le premier ministre.

#### **M. Philippe Couillard**

**M. Couillard :** M. le Président, on ne l'a pas, la clé USB, c'est l'UPAC qui l'a. Alors, justement, la Commission de l'administration publique a tout le loisir d'entendre le commissaire Lafrenière à ce sujet-là, et M. Lafrenière, à huis clos, pourra expliquer aux membres de la commission pourquoi certains éléments peuvent ou ne peuvent pas être divulgués à la commission. Et c'est de cette façon que le système parlementaire doit fonctionner et de cette façon qu'il fonctionnera. Mais, encore une fois, ça illustre l'importance du rôle des députés qui siègent dans nos commissions permanentes, notamment celle de l'administration publique.

Je veux être très clair : s'il y a des choses irrégulières qui ont été faites, on va les sanctionner. S'il y a des problèmes à corriger, on va les corriger sans aucun compromis, M. le Président, mais cependant dans les principes de justice naturelle et en connaissant les faits avant de juger trop rapidement.

**Le Président :** Deuxième complémentaire, M. le chef de l'opposition.

#### **M. Sylvain Gaudreault**

**M. Gaudreault :** Oui. Je vais citer encore Mme Trudel, qui dit : «Il serait plus juste et pertinent de rendre publics les documents originaux qui ont été produits par moi, plutôt que ceux fabriqués par les représentants du MTQ.» Ça, c'est

Mme Trudel qui dit ça. Et vous, hier, à la présidence de l'Assemblée nationale, vous avez dit que les dispositions de la loi d'accès à l'information ne peuvent empêcher la remise de documents aux députés, vous avez été très clair par la voix du vice-président, M. le Président.

Alors, est-ce que le premier ministre peut finalement donner accès à l'information pleine et entière aux députés en respect de votre décision?

• (10 h 10) •

**Le Président :** M. le premier ministre.

#### **M. Philippe Couillard**

**M. Couillard :** Il semble malheureusement que l'opposition officielle — involontairement, j'en suis sûr — veut miner le travail de l'UPAC. Parce que j'ai expliqué très clairement hier en citant l'extrait de lettre du commissaire Lafrenière, et je vais répéter l'extrait de cette lettre : « Dans ce contexte, le Commissaire à la lutte contre la corruption doit refuser de donner communication d'un renseignement contenu dans un document qu'il détient dans l'exercice d'une fonction [...] de prévention, de détection [...] de répression du crime ou des infractions aux lois lorsque sa divulgation serait susceptible d'entraver une enquête... »

Donc, l'endroit pour avoir une conversation là-dessus et obtenir plus d'éclaircissements, c'est à la Commission des affaires publiques, et j'estime que la commission a toute latitude pour convoquer qui elle veut, dans les circonstances qu'elle veut et aborder les sujets qu'elle désire, M. le Président.

**Le Président :** Troisième complémentaire, M. le président... monsieur l'ancien président de la commission de la... mais maintenant le chef de l'opposition officielle.

#### **M. Sylvain Gaudreault**

**M. Gaudreault :** Oui. Merci, M. le Président. Alors, le premier ministre nous dit qu'il est prêt à ce qu'on entende à la CAP le dirigeant de l'UPAC. On va déposer une motion tout à l'heure pour entendre également l'ex-ministre des Transports, député de Marguerite-Bourgeoys, l'ex-directeur de cabinet, Pierre Ouellet, et l'enquêteur Annie Trudel.

Est-il prêt également à accepter que la commission entende ces trois personnes-là et qu'on ait aussi le dépôt de tous les documents nécessaires à la bonne compréhension du dossier?

**Le Président :** M. le premier ministre.

#### **M. Philippe Couillard**

**M. Couillard :** Alors, il semble, malgré tout le respect que j'ai pour mon collègue, que je suis obligé de reprendre l'explication.

Moi, je n'ai pas à donner d'ordre, comme président de... comme chef de l'Exécutif, à une commission parlementaire. C'est à la commission de se gouverner et de décider qui elle va entendre, dans quelles conditions et à quel sujet. Les membres de la commission, quelle que soit la formation politique à laquelle ils ou elles appartiennent, ont entière latitude de prendre ces décisions, M. le Président.

**Le Président :** Principale, Mme la députée de Vachon.

#### **Documents relatifs à l'enquête de Mme Annie Trudel sur de présumées irrégularités au ministère des Transports**

#### **Mme Martine Ouellet**

**Mme Ouellet :** Merci, M. le Président. Dans la lettre de Mme Trudel, l'enquêtrice Mme Trudel, que nous avons reçue hier soir, elle mentionne très clairement : « Je peux [...] vous affirmer qu'une analyse sommaire me permet d'affirmer que certaines affirmations sont fausses... » Et elle continue : « Il est fort probable qu'il y ait davantage d'irrégularités. » Une enquêteuse qui écrit ça, M. le Président. Non seulement le rapport déposé contient des informations fausses, mais... je cite toujours Mme Trudel : « [II] n'a jamais été porté à mon attention ni à celle [du député de Marguerite-Bourgeoys], et qu'il a été produit après notre départ du [ministère]. »

C'est ça, M. le Président, on tasse le ministre, on tasse l'enquêtrice puis on fait un beau tableau pour faire comme si tout allait bien. Le premier ministre tantôt a dit : S'il y a des problèmes... M. le Président, c'est clair qu'il y a des problèmes, c'est clair qu'il y a des problèmes.

Puis, nous autres, ce qu'on veut savoir, c'est qui : qui a commandé ce tableau, qui l'a produit et qui l'a falsifié.

**Le Président :** M. le ministre des Transports.

**M. Jacques Daoust**

**M. Daoust :** Merci, M. le Président. D'abord, la lettre, effectivement, de Mme Trudel comporte des mots qui sont très durs. Et, quand je parle de mots très durs, on parle de documents fabriqués, on parle d'affirmations fausses, on parle de documents erronés. On parle aussi, «fort probable qu'il y ait davantage d'irrégularités», vous l'avez dit tantôt. Ce sont des accusations qui sont graves et qui doivent être vérifiées.

Ce matin, quand j'ai pris connaissance de cette lettre-là, mon premier geste a été bien sûr d'appeler mon nouveau sous-ministre et de lui demander ce qu'il en était de ce document-là et de le vérifier. Alors, je ne porterai pas d'accusation à personne avant d'avoir une réponse à ces questions-là. Ça s'est produit ce matin.

Mais, je répète, les affirmations, les allégations qui sont faites là sont très fortes. Comme le disait le premier ministre tantôt, on pourrait même penser à des affirmations et des accusations de nature criminelle. Alors, ça demande beaucoup de prudence, parce que ce n'est pas parce qu'une personne a écrit une lettre sur des impressions et où elle porte des accusations qui sont fortes que nécessairement tout ce qui est contenu dans la lettre est valide.

On va commencer par enquêter, on va faire le travail correctement et, quand on aura terminé ce travail-là, on sera en mesure de porter des jugements...

**Le Président :** En terminant.

**M. Daoust :** ...pas avant, M. le Président.

**Le Président :** Première complémentaire, Mme la députée de Vachon.

**Mme Martine Ouellet**

**Mme Ouellet :** M. le Président, c'est un peu léger, comme réponse du ministre. C'est des accusations extrêmement graves que nous retrouvons dans la lettre de Mme Trudel. C'est la deuxième fois que nous recevons des informations qui ont été manipulées, M. le Président, à la Commission de l'administration publique. Nous, les parlementaires, nous recevons des informations manipulées. L'enquêteur Trudel l'a dit clairement : Des informations du tableau sont fausses. Ni elle ni le ministre ne l'ont vu, elle a été produite après leur départ. Qui a commandé le tableau? Qui l'a produit et qui...

**Le Président :** M. le ministre des Transports.

**M. Jacques Daoust**

**M. Daoust :** Alors, je continue, si vous voulez, M. le Président, dans ce que je vous disais tantôt. C'est qu'effectivement les accusations qui sont portées sont graves, sont sérieuses. Non seulement j'en ai parlé avec mon nouveau sous-ministre, tantôt, pour lui demander de m'éclaircir tout ça, de voir la... Parce qu'encore une fois, quoi qu'en dise ma collègue députée de Vachon, ça ne veut pas dire que, parce que c'est écrit là, c'est exact; il faut le vérifier.

Et allons un pas plus loin, M. le Président. On a demandé aux autorités compétentes... du côté criminel, on a demandé à l'UPAC de faire enquête, on a aussi demandé à la Vérificatrice générale, qui a rencontré, hier, mon nouveau sous-ministre, avec lequel on s'était entendus pour faire une enquête exhaustive.

**Le Président :** En terminant.

**M. Daoust :** Alors, on va dans la bonne direction.

**Une voix :** ...

**Le Président :** Deuxième complémentaire, M. le leader de l'opposition.

**M. Bernard Drainville**

**M. Drainville :** M. le Président, la confiance des citoyens, elle est ébranlée avec ce qui se passe. Le gouvernement se comporte comme s'il voulait à tout prix étouffer l'affaire. Ça, ça s'appelle un «cover-up», M. le Président.

**Des voix :** ...

**Le Président :** M. le leader de l'opposition, vous savez comme moi, avec votre expérience, que vous ne pouvez pas imputer des motifs qui sont indignes, en cette Chambre, à n'importe qui. Je voudrais... Merci.

**M. Drainville :** M. le Président, le premier ministre nous parle de séparation des pouvoirs. Nulle part ce n'est écrit que l'Exécutif a le droit de déposer des faux documents auprès des parlementaires, au nom de la séparation des pouvoirs. Ça n'existe pas.

**Des voix :** ...

**Le Président** : M. le leader de l'opposition, un rappel... deuxième rappel : Vous ne pouvez pas imputer de motifs indignes, je vous demanderais de retirer la dernière partie de vos propos.

**M. Drainville** : Je le retire.

**Le Président** : Merci. Oui?

**M. Drainville** : Qui a fabriqué le tableau? À la demande de qui? Qui voulez-vous protéger en déposant des faux documents, M. le Président?

**Des voix** : ...

**Le Président** : Encore une fois... M. le leader du gouvernement.

**M. Fournier** : Honnêtement, c'est... Vous avez fait deux rappels à l'ordre, vous êtes rendu au troisième, je ne sais pas qu'est-ce que vous allez lui dire pour qu'il respecte le règlement, mais bonne chance!

**Le Président** : Ah! ce ne sera pas compliqué, je vais donner la parole au ministre.

**Une voix** : ...

**Le Président** : Ah! vous allez la prendre.

**Des voix** : ...

**Le Président** : Vous savez quoi? Je vais vous la donner. Alors, M. le leader.

#### **M. Jean-Marc Fournier**

**M. Fournier** : D'abord, je crois, M. le Président, que vous devriez réfléchir aux moyens à prendre quand une personne se lève et, devant vous, fait le contraire de ce que vous lui demandez. Ça, c'est le premier élément.

Deuxième élément, le leader de l'opposition laisse entendre des comportements du gouvernement. Il y a l'UPAC qui est dans le dossier, vérificateur qui est dans le dossier, nos membres, comme les vôtres, comme l'ensemble des membres qui sont à la CAP, sont en train de discuter de la chose. Je ne vois pas vraiment, M. le Président, ce qu'on peut faire de plus.

**Le Président** : Principale, M. le chef du deuxième groupe d'opposition.

#### **Rémunération des médecins**

##### **M. François Legault**

**M. Legault** : M. le Président, lorsque j'étais ministre de la Santé en 2002, l'écart des médecins du Québec avec ceux de l'Ontario était d'environ 40 %, alors que l'écart des autres salariés entre le Québec et l'Ontario était d'environ 15 %. J'avais accepté, à l'époque, par équité, de réduire, sur un certain nombre d'années, l'écart de salaire des médecins de 40 % à 15 %, comme les autres salariés. Or, il semble que le gouvernement libéral, depuis huit ans, est allé beaucoup plus loin, beaucoup trop loin. M. le Président, sur huit ans, la rémunération des médecins a été augmentée de 72 % pour les omnipraticiens et de 107 %, donc une augmentation de 107 % pour les spécialistes. M. le Président, au total, l'augmentation représente 3 milliards de dollars payés par les Québécois.

Donc, ma question au premier ministre est très claire : Selon lui, aujourd'hui, quel est l'écart de rémunération pour les médecins entre le Québec puis l'Ontario et quel est l'écart de rémunération de l'ensemble des salariés entre le Québec et l'Ontario?

• (10 h 20) •

**Le Président** : M. le premier ministre.

##### **M. Philippe Couillard**

**M. Couillard** : M. le Président, effectivement, mon collègue me rappelle ce qu'on a trouvé dans les tiroirs en arrivant, c'est une lettre d'entente qu'il avait signée avec les fédérations médicales sans aucun autre engagement, qui engageait le Québec sous une voie qui a été sans précédent d'établir un concept de parité, ou d'égalité, ou de correction avec d'autres gouvernements, ce que d'autres gouvernements font, et la route s'est poursuivie par la suite, et il vient de donner un aperçu, je dis bien «un aperçu», des conséquences du geste qu'il a posé à l'approche des élections de 2003 pour s'assurer de balayer le problème sous le tapis et qu'on n'en parle plus jusqu'à l'élection. On a été pris, nous autres, à régler le problème, à s'en occuper avec les fédérations médicales, et je pense qu'on a bien fait. Personne ne peut se plaindre au Québec, il n'y a pas un médecin qui peut se plaindre qu'il n'est pas bien rémunéré au Québec, et ça, je pense que c'est... je pense qu'il faut le dire.

**Des voix :** ...

**Le Président :** Ça va! Merci. M. le premier ministre.

**M. Couillard :** Je ne sais pas qu'est-ce qu'il y a de drôle là-dedans, là. Je répète, là, il n'y a pas un médecin qui peut se plaindre...

**Des voix :** ...

**Le Président :** Chut! Chut! Chut!

**M. Couillard :** ...il n'y a pas un médecin qui peut se plaindre, au Québec, de sa rémunération, et ça, je le répète.

**Des voix :** ...

**M. Fournier :** Bien, levez-vous, M. le Président.

**Une voix :** ...

**Le Président :** Oui, bien, M. le député de Sanguinet, vous, vous avez tort, O.K.? Alors, M. le premier ministre, c'est à vous la parole.

**M. Couillard :** C'est étrange, ce comportement. Mais je voudrais quand même rappeler une donnée importante à mon collègue, qui a occupé les fonctions déjà de ministre de la Santé et des Services sociaux, c'est qu'actuellement la masse... la quantité d'argent dévolue aux médecins est de 13 %, environ, inférieure au Québec par rapport à celle de l'Ontario. Ça ne veut pas dire qu'il y a d'autres rattrapages à faire, je pense qu'il y en a assez, de rattrapages de faits, puis les prochaines négociations doivent être entièrement, entièrement basées sur les besoins des patients, plus que les besoins des médecins, M. le Président.

**Le Président :** Première complémentaire, M. le chef du deuxième groupe de l'opposition.

#### **M. François Legault**

**M. Legault :** M. le Président, pour une fois, je suis d'accord avec le premier ministre. Il n'y a pas un médecin qui peut se plaindre, au Québec, de sa rémunération, on est d'accord là-dessus.

Mais, M. le Président, je veux bien comprendre sa réponse, là. Est-ce qu'il nous dit que l'écart de rémunération des médecins du Québec avec ceux de l'Ontario est de 13 % aujourd'hui? Est-ce que c'est ça qu'il nous dit? Sinon, quel est l'écart? Quel est l'écart? Je comprends qu'il aime ça regarder de haut puis que ça ne l'intéresse pas, le quotidien, là, mais on parle d'une augmentation de 3 milliards. Combien d'écart?

**Le Président :** Il faut faire attention, évidemment, à ses propos. M. le premier ministre.

#### **M. Philippe Couillard**

**M. Couillard :** M. le Président, je vais quand même faire remarquer à la population qui nous écoute le style de politique pratiqué par mon collègue. Il y a rarement une question qui ne contient pas une insulte à peine voilée. Je pense qu'on doit le remarquer, on doit le souligner puis on doit le faire remarquer à nos concitoyens et nos concitoyennes, qui n'attendent pas ce genre de comportement des parlementaires qui les représentent à l'Assemblée.

Je crois que les médecins du Québec sont bien rémunérés, je pense qu'ils sont correctement rémunérés par rapport à leurs voisins ontariens. On n'a pas d'effort de plus d'équité à amener au moulin, là, je pense que le travail est fait. Il y a beaucoup de ressources publiques données aux médecins alors qu'il y a beaucoup de besoins de ressources publiques à d'autres éléments, notamment les aînés en centre d'hébergement, tout le monde en est conscient.

Alors, je pense que la masse monétaire, la quantité d'argent disponible pour les médecins est moindre au Québec qu'en Ontario, on s'y attend, c'est comme ça...

**Le Président :** En terminant.

**M. Couillard :** ...mais ce n'est plus ça, la priorité. La priorité de la prochaine négociation, ce sont les patients, M. le Président.

**Le Président :** Deuxième complémentaire, M. le chef du deuxième groupe de l'opposition. En faisant attention, évidemment.

**M. François Legault**

**M. Legault :** M. le Président, ce que les Québécois s'attendent de leur premier ministre, c'est des réponses claires à des questions claires.

Ma question est claire : Quel est l'écart de rémunération des médecins entre le Québec puis l'Ontario? Puis quel est l'écart de rémunération pour l'ensemble des salariés? Il me semble que c'est simple, là. Qu'il sorte de sa nonchalance puis qu'il nous donne enfin une réponse.

**Le Président :** On n'améliore pas le décorum de l'Assemblée en tirant des propos blessants, d'un côté comme de l'autre, comme ceux-ci, comme les derniers propos que j'ai entendus. M. le premier ministre.

**M. Philippe Couillard**

**M. Couillard :** M. le Président, ça continue, là. Deux questions, deux insultes à peine voilées. Alors, c'est le style du chef de la deuxième opposition.

Puis ici je veux lui parler encore du style de politique qu'il pratique. Laissez-moi lui rappeler un souvenir récent. Il a fait une agitation extrême ici, à l'Assemblée, parce qu'il y avait un conflit de travail au sujet des autobus scolaires. Il fallait démanteler le Code du travail, il fallait décréter les conditions de travail, il fallait intervenir d'urgence. Ça a duré 72 heures, ça s'est réglé par une entente négociée, puis il y a 15 enfants qui malheureusement ont perdu quelques heures de classe. Alors, c'est ça, la politique de la deuxième opposition.

**Le Président :** M. le leader du deuxième groupe d'opposition.

**M. Bonnardel :** M. le Président, je me lève. L'article 79, je pose la question, le premier ministre a à répondre à la question du chef du deuxième groupe d'opposition. C'est ça, la...

**Le Président :** M. le leader du gouvernement.

**M. Fournier :** Quand on entend les questions, on mérite les réponses qu'on a.

**Des voix :** ...

**Le Président :** S'il vous plaît! M. le premier ministre, veuillez continuer.

**M. Couillard :** Alors, ce que je veux faire remarquer à la population, c'est que ce parti politique ou ce groupe, disons, ce parti politique ou ce groupe, continue à faire des allégations qui sont à la fois inexactes, incomplètes et qu'il n'y a pas une seule de leurs interventions en Chambre qui ne contient pas une insulte à peine voilée.

**Le Président :** En terminant.

**M. Couillard :** Je l'appelle à changer son comportement.

**Le Président :** Principale, M. le député de La Peltrie.

**Motion concernant la transmission de documents  
et l'audition de témoins à la Commission  
de l'administration publique****M. Éric Caire**

**M. Caire :** M. le Président, hier, le premier ministre invoquait la séparation des pouvoirs pour refuser qu'on transmette à la CAP l'intégralité des documents contenus sur la clé USB. Hier, vous avez rendu un jugement qui est sans appel : non seulement la CAP peut le faire, non seulement n'y a-t-il pas d'ingérence dans une enquête policière, mais autant la présidence de l'Assemblée nationale que les tribunaux jugent que c'est un droit essentiel au travail des parlementaires que de décider qui ils veulent entendre et quel document ils veulent avoir.

Compte tenu de la lettre, qui a été abondamment évoquée hier, écrite par Mme Trudel à la présidente de la CAP, compte tenu de ce qu'elle contient, compte tenu des circonstances, est-ce que le premier ministre du Québec va autoriser ses députés qui siègent à la CAP à voter en faveur d'une motion qui ordonne qu'on lui transmette l'ensemble des documents, qu'on puisse aussi entendre M. Lafrenière, le député de Marguerite-Bourgeoys, Annie Trudel et Louise Boily? Est-ce qu'il va autoriser ses députés à voter en faveur d'une motion semblable?

**Le Président :** M. le leader du gouvernement.

**M. Jean-Marc Fournier**

**M. Fournier :** Bien, il y a différentes façons de répondre à la question. Il y a plusieurs éléments. Probablement, le premier élément, le plus important — et il va vous intéresser particulièrement, puisqu'on parle du législatif — c'est de reconnaître que cela se passe à la commission et que c'est à la commission, aux membres de la commission de prendre ces décisions-là. Alors, ça fait deux fois qu'on le dit, je pense que là on l'a assez bien exprimé, ce sera aux membres de faire les choix.

Maintenant, pour ce qui est de la décision qui a été rendue hier, et je l'ai lue au complet, mais j'ai lu une partie où on rappelait qu'il revient aux seuls députés de déterminer ce dont ils ont besoin pour exercer la fonction de contrôleurs de l'action du gouvernement. Cela est exact. Dans une autre décision de la présidence, qui date du 25 février 2016, M. le Président, vous vous rappelez cependant qu'il y a lieu de faire attention entre la séparation des pouvoirs entre le législatif et le judiciaire, ce qui inclut, évidemment, le domaine des enquêtes, où on disait... et c'était inspiré de... et vous citez alors une décision de la Cour supérieure dans New Brunswick Broadcasting, où vous rappeliez que les tribunaux et l'Assemblée parlementaire respectent mutuellement leur indépendance en n'intervenant pas dans leurs affaires internes et délibérations respectives.

**Le Président :** En terminant.

**M. Fournier :** Ce que je veux dire, c'est : contrôleur de l'action du gouvernement, ce n'est pas enquêteur policier.

**Le Président :** Première complémentaire, M. le député de La Peltrie.

**M. Éric Caire**

**M. Caire :** Merci, M. le Président. Il ne faut pas être naïf non plus, M. le Président. Hier, le premier ministre disait qu'il n'était pas question qu'on exige, qu'on ordonne à l'UPAC ou à quelque entité que ce soit à transmettre les documents à la commission.

M. le Président, si le registre des armes à feu a une leçon à nous apprendre — et la députée de Chauveau et le député de Beauce-Sud pourront en témoigner — c'est qu'au Parti libéral on est libres de voter de la même façon que le premier ministre. Alors, ma question, elle est très, très simple : Est-ce que le premier ministre va les autoriser à voter en faveur de cette motion, oui ou non?

**Le Président :** M. le leader du gouvernement.

**M. Jean-Marc Fournier**

**M. Fournier :** Alors, c'est la troisième fois que je dis que la commission va faire ses choix elle-même. Il cite le premier ministre. Le premier ministre a dit, hier : «La commission décidera de sa conduite — c'est assez cohérent avec ce qu'on dit en ce moment — c'est à elle de le faire de façon souveraine, mais il n'est pas question d'aller dire à l'UPAC quoi faire ni de compromettre quoi que ce soit.» J'espère que le député ne souhaite pas que la commission aille faire les enquêtes de l'UPAC elle-même.

Et, si vous me permettez, je voudrais avoir le temps de rappeler ce que dit le commissaire de l'UPAC. Il dit ceci, dans la lettre qui a été envoyée : «Le Commissaire à la lutte contre la corruption doit refuser de donner communication [de renseignements contenus] dans un document qu'il détient dans l'exercice d'une fonction, prévue par la loi, de prévention, [et] de détection ou de répression du crime...»

**Le Président :** En terminant.

**M. Fournier :** ...ou des infractions aux lois lorsque sa divulgation serait susceptible d'entraver une enquête.» Que dire de plus?

**Le Président :** Deuxième complémentaire, M. le député de La Peltrie.

**M. Éric Caire**

**M. Caire :** M. le Président, je veux juste qu'on reconnaisse les droits constitutionnels de cette Assemblée et reconnus par les tribunaux canadiens et par la présidence de l'Assemblée nationale. Ceci étant dit, la CAP a un travail à faire, les députés libéraux sont majoritaires, le premier ministre a une opinion, on sait très bien qu'il impose ses opinions à son caucus. On l'a vu dans le cas du registre des armes à feu. Hier, il a dit : Pas question qu'on transmette ces documents-là. Est-ce que les députés libéraux auront l'autorisation d'appuyer cette motion-là, oui ou non? C'est au premier ministre à répondre.

**Le Président :** M. le leader du gouvernement.

**M. Jean-Marc Fournier**

**M. Fournier :** Le député demande aux députés de la CAQ, pas juste ceux ministériels, l'ensemble, incluant les siens, d'aller à l'encontre d'une décision ou d'une position prise par le commissaire de l'UPAC. Ce qu'il demande, en ce moment, c'est de dire : Moi, j'invoque mes privilèges pour aller mettre les deux mains dans une enquête policière. Ce qu'il y a eu comme décision hier, M. le Président, c'était de reconnaître aux parlementaires le rôle de contrôleur de l'action du gouvernement. Et j'espère qu'ils vont le faire et qu'ils vont pouvoir prendre des décisions dans ce sens-là, mais est-ce que la présidence a décidé que la commission était maintenant l'UPAC? Je ne le pense pas, M. le Président. Alors, qu'il y ait des gens qui soient entendus, comme M. Lafrenière, qu'ils viennent expliquer les raisons qui sous-tendent sa lettre...

**Le Président :** En terminant.

**M. Fournier :** ...c'est une chose, je pense qu'elle devrait être faite en premier.

• (10 h 30) •

**Le Président :** Principale, M. le député de Lévis.

**Fréquence des bains donnés aux aînés  
dans les centres d'hébergement****M. François Paradis**

**M. Paradis (Lévis) :** Merci, M. le Président. Un sondage publié ce matin par TVA-Léger démontre que 92 % des Québécois, 92 % jugent qu'un bain ou une douche par semaine en CHSLD, ce n'est pas suffisant. Rappelons que, l'an dernier, j'ai révélé l'existence d'un marché de bains au noir dans les CHSLD. Or, selon la fédération des préposés aux bénéficiaires du Québec, il y aurait toujours des bains au noir dans les CHSLD. Pourquoi? Parce que l'offre est insuffisante. Le cas de François Marcotte, la semaine dernière, n'est que le plus récent exemple, et il y en a d'autres.

La CAQ propose depuis plus d'un an l'instauration d'une norme nationale d'au moins deux bains par semaine, avec une exception pour les usagers qui n'en veulent pas ou qui ne peuvent pas en recevoir. Le ministre de la Santé rejette cette proposition en se collant à la position de l'ex-ministre péquiste Réjean Hébert.

Pendant combien de temps le ministre va-t-il faire la sourde oreille au désir de la population d'augmenter le nombre de bains dans les CHSLD pour ceux qui le peuvent et qui le veulent?

**Le Président :** M. le ministre de la Santé.

**M. Gaétan Barrette**

**M. Barrette :** M. le Président, j'ai pris connaissance, évidemment, du sondage qui a été publié ce matin et je ne suis pas surpris, et personne ne sera surpris d'un tel sondage parce que nous, tout le monde ici, là, on est tous dans la même position, on veut tous avoir les meilleurs soins possible pour nos personnes âgées, nos parents, nos proches en CHSLD. Mais je tiens à répéter la chose, M. le Président, les soins sont donnés, en termes d'hygiène personnelle, à tous les jours, et de façon complète, et à tout le monde. Ce qu'on entend du sondage, M. le Président, c'est que la façon dont on donne ces soins-là n'est pas celle que les gens voudraient voir, et c'est la question du bain.

Alors, M. le Président, contrairement à ce que le député de Lévis dit, ce n'est pas une question de Réjean Hébert, qui, soit dit en passant, n'a pas rien changé lui-même lorsqu'il était au pouvoir il n'y a même pas deux ans, M. le Président. Mais prenons l'exemple du Pr Voyer, de l'Université Laval, qui est à Michel-Sarrazin, dans une institution qui est mondialement reconnue pour la qualité des soins. Cette personne-là est sortie publiquement pour dire qu'il ne fallait pas des normes mur à mur et qu'on devait adapter les services à l'état des patients, et c'est ce sur quoi on travaille, M. le Président.

**Le Président :** En terminant.

**M. Barrette :** Oui, il y a des choses à améliorer, et, oui, on va les améliorer.

**Le Président :** Première complémentaire, M. le député de Lévis.

**M. François Paradis**

**M. Paradis (Lévis) :** M. le Président, pour 72 % des Québécois, le ministre de la Santé gère mal le dossier des CHSLD. Le ministre pense qu'une débarbouillette, pour laver les aînés, c'est suffisant. Les Québécois pensent le contraire. Une norme nationale de deux bains par semaine avec des exceptions pour les usagers qui ne peuvent pas ou ne veulent pas, c'est une question de dignité, c'est une question de santé, c'est une question d'humanité.

Qu'est-ce que ça va prendre au ministre pour que les aînés reçoivent deux bains par semaine dans les CHSLD?

**Le Président :** M. le ministre de la Santé.

**M. Gaétan Barrette**

**M. Barrette** : J'entends les gens, de l'autre côté, dire : Bravo! Je comprends, M. le Président. Encore une fois, on est tous dans la même position, on veut le meilleur. Mais, le meilleur, M. le Président, arrive un moment donné où on doit écouter les gens qui nous disent la chose suivante : Nous devons adapter les soins d'hygiène, pour le cas présent qui est débattu, à chaque situation. Et il y a des problèmes, M. le Président, on l'a vu avec le cas de M. Marcotte. C'est clair qu'on doit faire en sorte qu'on doit apporter des ajustements, j'en suis. Et je peux vous dire une chose, M. le Président, dans la dernière année on a beaucoup travaillé là-dessus, et je peux vous dire qu'à l'automne on aura certainement des choses...

**Le Président** : En terminant.

**M. Barrette** : ...à annoncer en termes de transformation à cet égard.

**Le Président** : M. le député de Lévis, en deuxième complémentaire.

**M. François Paradis**

**M. Paradis (Lévis)** : M. le Président, les Québécois demandent au gouvernement d'investir. Au cours des derniers mois, j'ai visité des CHSLD dans plusieurs régions du Québec, je peux vous dire que, sur le terrain, c'est assez unanime, les soins d'hygiène dans les CHSLD sont défaillants. Avec l'augmentation et le vieillissement de la population, on va bientôt frapper un mur. Il y a 40 000 aînés en CHSLD qui méritent plus qu'une débarbouillette, ils méritent au moins deux bains par semaine.

Le sondage de ce matin, là, c'est un «wake-up call» au ministre, va-t-il se réveiller?

**Le Président** : M. le ministre de la Santé.

**M. Gaétan Barrette**

**M. Barrette** : M. le Président, ce que je pense que le député de Lévis devrait faire, comme tous les parlementaires, c'est de regarder les choses avec le maximum d'objectivité et le minimum de politique. Je le répète, M. le Président, nous sommes tous sur la même page sur ce point-là. Nous sommes des êtres humains, on a des familles, on a des parents, et nous aussi, et moi inclus, je veux avoir le mieux pour les personnes qui sont mes parents, pour ceux qui restent. M. le Président, par contre, je peux vous dire une chose, là, et ça inclut ma propre mère, moi, quand je lui demande ce qu'elle veut, là, ce n'est certainement pas des normes mur à mur. Puis c'est probablement une déformation professionnelle dans son cas, puisqu'elle était infirmière auxiliaire.

**Le Président** : En terminant.

**M. Barrette** : Ce à quoi elle s'attend, elle, un jour, c'est d'avoir les soins appropriés, adaptés à sa situation...

**Le Président** : Principale, Mme la députée de Duplessis.

**Cessation éventuelle des activités  
d'ArcelorMittal sur la Côte-Nord****Mme Lorraine Richard**

**Mme Richard** : Merci, M. le Président. M. le Président, le Plan Nord constitue un des échecs les plus retentissants du gouvernement libéral. Deux ans après leur arrivée au pouvoir, leur bilan est désastreux sur la Côte-Nord : faillite de la minière Cliffs, abandon du projet FerroAtlantica, mise en veilleuse du projet de Mine Arnaud, réduction des activités de la minière Rio Tinto à Havre-Saint-Pierre, fermeture de certaines PME. Et, ce matin, on apprend qu'ArcelorMittal réduira ses activités dès 2020 et pourrait arriver à une fermeture en 2030. C'est plus de 2 500 emplois directs à Port-Cartier et à Fermont...

**Des voix** : ...

**Le Président** : Chut, chut, chut. S'il vous plaît!

**Mme Richard** : ...qui vivent grâce à ArcelorMittal. La survie même de Port-Cartier et de Fermont, M. le Président, passe par le maintien des activités d'Arcelor. C'est toute la population de la Côte-Nord qui est inquiète ce matin. Est-ce que le gouvernement libéral va nous abandonner encore une fois de plus?

**Le Président** : M. le ministre des Ressources naturelles.

**M. Pierre Arcand**

**M. Arcand :** Bien, M. le Président, évidemment, la députée de Duplessis trace un tableau toujours sombre de la situation. Elle parle d'ArcelorMittal ce matin, moi, je pourrais aussi lui parler de Champion, qui a décidé de travailler à la relance de la mine du lac Bloom, qui est un projet extrêmement important. Et je voudrais également dire qu'on est en train de faire un projet extrêmement novateur sur l'emploi sur la Côte-Nord pour faire en sorte que, quand il y a des appels d'offres, on tienne de plus en plus compte, évidemment, de l'embauche locale qui est très... une discussion que nous avons eue avec tous les intervenants de la Côte-Nord, M. le Président, et qui est extrêmement positive.

Maintenant, quand je regarde les projets, tout ce qu'on a fait sur la Côte-Nord, on travaille d'arrache-pied pour améliorer la situation parce qu'évidemment on est toujours victimes d'une situation mondiale qui, je l'espère, va aller en s'améliorant. Mais, quand je regarde le travail qui est fait sur la Romaine, quand je regarde Aluminerie Alouette, M. le Président, quand je regarde les travaux que nous faisons pour avoir du gaz naturel liquéfié sur la Côte-Nord, quand je regarde les télécommunications que nous améliorons également sur le territoire de la Côte-Nord...

**Le Président :** En terminant.

**M. Arcand :** ...je pense qu'on travaille dans la bonne direction, et tous ensemble, M. le Président, on va y arriver.

**Le Président :** Première complémentaire, Mme la députée de Duplessis.

**Mme Lorraine Richard**

**Mme Richard :** M. le Président, sur la Côte-Nord, il n'y a aucune relance économique de la part du Parti libéral, c'est l'hécatombe sur la Côte-Nord. Notre population, ça se vide. La population quitte notre région. C'est la région où les gens quittent le plus rapidement, là, par rapport aux autres régions du Québec. Les gens, ils sont inquiets chez nous, M. le Président, là. Si le gouvernement libéral, là, ils prennent ça à la légère, là, c'est leur problème. Mais un gouvernement qui aurait à coeur l'intérêt des régions puis de la population qui y habite, il y aurait un petit peu plus de sérieux ce matin, là, dans la réponse du ministre. Je vous parle d'ArcelorMittal, 2020, là...

**Le Président :** M. le ministre des Ressources naturelles.

**M. Pierre Arcand**

**M. Arcand :** M. le Président, on prend tellement ça à la légère que le gouvernement s'est porté acquéreur d'une portion de terrain qui fait en sorte que, finalement, la situation sur la Côte-Nord va s'améliorer. C'est près de 100 millions de dollars qu'on a dépensés, M. le Président, pour se porter acquéreur de ce terrain qui va rendre nos entreprises beaucoup plus compétitives sur la Côte-Nord dans l'avenir, M. le Président.

Alors, je n'accepte pas ce genre de discours là actuellement. Je pense que le gouvernement a fait le maximum et continue de faire le maximum pour faire en sorte que la Côte-Nord soit bien servie. Ça a été reconnu, d'ailleurs, par plusieurs personnes, plusieurs intervenants dans le milieu de la Côte-Nord...

**Le Président :** En terminant.

**M. Arcand :** ...et je n'accepte pas ce genre de commentaires, M. le Président.

**Le Président :** Deuxième complémentaire, Mme la députée de Duplessis.

**Mme Lorraine Richard**

**Mme Richard :** M. le Président, moi non plus, je n'accepte pas la réponse du ministre parce que, là, je lui parle d'ArcelorMittal, puis il n'a sûrement pas appris ça en mangeant ses céréales ce matin, là, sûrement pas, ça fait un petit bout que le gouvernement, le ministre... Le premier ministre lui-même doit savoir que ça ne va pas très bien au niveau d'ArcelorMittal. C'est 2 500 emplois, c'est la survie d'une ville qui s'appelle Port-Cartier puis d'une autre qui s'appelle Fermont. C'est ça que je vous parle ce matin, M. le ministre.

Oui, il y a des choses qui ont été faites, ça n'a pas donné de création d'emplois jusqu'à maintenant, et là je vous parle d'ArcelorMittal.

**Le Président :** M. le ministre des Ressources naturelles.

**M. Pierre Arcand**

**M. Arcand :** M. le Président, écoutez, au moins la députée reconnaît qu'il y a des choses qui ont été faites. Déjà, c'est un pas dans la bonne direction.

M. le Président, tout le monde sait que sur la Côte-Nord, dans le domaine du secteur minier en particulier, il y a des entreprises qui partent puis il y a des entreprises, évidemment, qui, parfois, ont ce genre de difficultés là. Il y a un marché qui est quand même cyclique dans ce domaine.

Mais, M. le Président, encore une fois, je tiens à rappeler que j'ai eu l'occasion d'aller à plusieurs reprises... Je vais être sur la Côte-Nord dans les prochaines semaines. On a annoncé près d'un quart de milliard de dollars de projets d'investissement...

**Le Président :** En terminant.

• (10 h 40) •

**M. Arcand :** ...routiers, M. le Président, et c'est parmi les investissements les plus importants.

**Le Président :** Principale, M. le député de Mercier.

### Gestion du réseau de la santé et des services sociaux

#### M. Amir Khadir

**M. Khadir :** Merci, M. le Président. D'abord, pour répondre à une question du chef de la CAQ à laquelle le premier ministre n'a pas pu répondre, Pierre Fortin, dans un article, une analyse parue en avril dans *L'Actualité*, parle de la différence entre la rémunération des médecins québécois et la rémunération des médecins ontariens en parité de pouvoir d'achat. À l'heure actuelle, les omnipraticiens gagnent 40 000 \$ de plus par médecin en moyenne, et les spécialistes, 100 000 \$ supplémentaires. C'est des chiffres excessivement importants, c'est au-dessus de 25 % en parité de pouvoir d'achat. Ça coûte entre 1 et 1,5 milliard de dollars aux contribuables québécois.

Pendant ce temps-là, les plans du ministre de la Santé pour le réseau de la santé s'écroulent, le personnel de la santé, les infirmiers, les préposés sont au bord de l'épuisement, le personnel est découragé, les gens n'ont pas de bains dans nos CHSLD.

Est-ce que le premier ministre partage la honte que j'ai pour notre système de santé québécois?

**Le Président :** M. le ministre de la Santé.

#### M. Gaétan Barrette

**M. Barrette :** M. le Président, je vais prendre la 1 min 15 s pour rectifier les faits, les faits comptables qui ont été erronément rapportés par le chef de la deuxième opposition, M. le Président. Alors, on va rectifier les faits. La base de données qui est utilisée, M. le Président, par les chroniqueurs qui sont cités ici, en Chambre, montre clairement, M. le Président — c'est le premier tableau duquel découle toutes les autres affirmations — qu'au Québec le citoyen québécois dévolue en rémunération médicale la somme de 648 \$ par année, alors qu'en Ontario, per capita, c'est 736 \$. Ce qui fait qu'au Québec... le Québec investit 13,6 % de moins qu'en Ontario.

Maintenant, M. le Président, les commentaires qui sont faits par tout un chacun viennent d'un sous-tableau du tableau principal. Et je peux vous le dire de façon formelle, M. le Président, il est possible de trouver un médecin au Québec qui gagne plus qu'en Ontario, mais on peut en trouver un paquet qui gagnent moins parce que, dans le tableau en question, on prend un sous-groupe. Nous rapportons constamment les données de 40 % des médecins seulement. C'est ça, la réalité. Mais la réalité à la base, M. le Président...

**Le Président :** En terminant.

**M. Barrette :** ...c'est qu'au Québec les médecins sont à la place qu'ils, entre guillemets, méritent selon eux et qu'il n'y a pas d'effort...

**Le Président :** Première complémentaire, M. le député de Mercier.

#### M. Amir Khadir

**M. Khadir :** Il n'y a pas d'ambiguïté dans les chiffres de M. Fortin, les médecins québécois sont beaucoup plus payés. Mais ce n'est pas ça, l'important, là, c'est que le réseau de la santé est en déroute actuellement, et les plans du ministre ne marchent pas. C'est pour ça que j'ai posé la question au premier ministre. Je crois que le ministre actuel a démontré son incapacité, son incompétence à régler les problèmes du système de santé. Personne parmi les médecins ne veut même pas aller travailler dans ses supercliniques. Pendant ce temps-là, il a dépouillé les CLSC, saboté leur capacité de livrer les services pour lesquels les CLSC sont prévus.

Qu'est-ce que dit le premier ministre?

**Le Président :** M. le député de Mercier, je vais vous demander d'éviter les propos blessants. M. le ministre de la Santé.

**M. Gaétan Barrette**

**M. Barrette :** Bien, je suis content, M. le Président, que le député s'adresse à la réalité qui est dans les médias ce matin et qui me déçoit beaucoup moi-même aujourd'hui. Qu'est-ce qu'on voit dans les médias aujourd'hui? On voit des médecins qui disent à la population du Québec, comme je viens de le démontrer, qui les paie correctement, en fonction de notre capacité de payer, ils disent à la population : Ce n'est pas grave, si vous avez un problème de santé qui est mineur, vous pouvez attendre au lundi.

On a mis en place une loi, M. le Président, la loi n° 20, qui exige que les médecins soient disponibles. Vous avez, vous autres ici, l'autre bord, tous voté contre cette loi-là, tous sans exception, et aujourd'hui vous dites que ce n'est pas correct, ce qu'on fait.

**Le Président :** En terminant.

**M. Barrette :** Jamais on n'a été aussi déterminés à régler le problème, M. le Président. Et la réponse la plus décevante actuellement, ce matin, c'est celle des médecins.

**Le Président :** Deuxième complémentaire, M. le député de Mercier.

**M. Amir Khadir**

**M. Khadir :** Le résultat, c'est qu'après deux ans, deux projets de loi majeurs, des restructurations, toutes sortes de plans annoncés... la réalité, c'est que les services publics au Québec, notamment la santé, le système de santé, est en déroute, on n'est même pas capable d'offrir un nombre de bains et une hygiène adéquate à nos aînés dans les CHSLD parce que le gouvernement, le premier ministre, lorsqu'il était ministre de la Santé, ont eu d'autres priorités, augmenter les revenus des médecins, de leurs collègues, de moi. Moi, je n'avais pas besoin de ça, les gens ont besoin de bains...

**Le Président :** M. le ministre de la Santé.

**M. Gaétan Barrette**

**M. Barrette :** Alors, M. le Président, on s'attend à ce que lui, le député de Mercier, fasse un don à Centraide, ils vont le prendre. Mais aux dernières... Bien, c'est comme ça.

Ceci dit, M. le Président, il n'en reste pas moins que, devant la situation actuelle, il fallait un gouvernement pour mettre en place des mesures, poser des gestes pour corriger la situation, et c'est exactement ce que nous sommes en train de faire. Et c'est exactement ce qui n'a jamais été dans le programme de la CAQ, et c'est exactement ce qui n'a pas été fait par le PQ, M. le Président. Nous allons la corriger, la situation, parce que nous utilisons et mettons en place les leviers...

**Le Président :** En terminant.

**M. Barrette :** ...qui nous permettront de le faire, à votre grand désespoir...

**Le Président :** Principale, Mme la députée de Saint-Hyacinthe.

**Orientations gouvernementales en matière  
de gestion des hydrocarbures****Mme Chantal Soucy**

**Mme Soucy :** Merci, M. le Président. Il y a deux semaines, la compagnie Squatex annonçait que le sous-sol du Bas-Saint-Laurent pourrait contenir jusqu'à deux fois plus de barils de pétrole par kilomètre carré que sur Anticosti. Maintenant, la compagnie est rendue à l'étape de trouver du financement, son premier appel d'offres à la bourse. Ce gouvernement, qui a créé l'incertitude jusqu'aux investisseurs étrangers... la compagnie se fait refuser parce qu'elle est au Québec sous un gouvernement libéral avec un premier ministre qui est contre toute exploitation de pétrole sur le territoire. M. le Président, on voit les conséquences des gestes et des paroles du premier ministre et de son acolyte à l'Environnement, on nous fuit comme la peste.

Les dirigeants de Squatex sont ici, dans les tribunes. Le gouvernement n'a jamais donné suite à leurs lettres, même pas un accusé de réception, M. le Président. Le ministre...

**Le Président :** M. le ministre de l'Énergie. Bien, je pense que ça va être lui. Oui, M. le ministre de l'Énergie.

**M. Pierre Arcand**

**M. Arcand :** M. le Président, d'abord, la première chose que je dois dire, j'invite la députée à relire la politique énergétique du gouvernement du Québec, dans laquelle il y a une place, bien sûr, sur toute la question des hydrocarbures,

qui peut se faire au Québec sans aucun problème, évidemment en respectant les différents lois et règlements. Et d'ailleurs on vient de terminer des évaluations environnementales stratégiques sur toute la question des hydrocarbures, et, M. le Président, j'aurai l'occasion certainement — et nous l'avons dit dans la politique énergétique — de déposer, justement, une loi pour faire en sorte qu'il y ait un encadrement au niveau des hydrocarbures, M. le Président. Donc, il y a des projets qui existent au Québec. Il y a le projet Galt, le projet Haldimand. Il y a le projet Bourque également sur lequel le gouvernement travaille avec l'entreprise Pétrolia actuellement. Donc, les choses se font, M. le Président, et très bientôt j'aurai l'occasion, donc, de déposer cette loi à l'Assemblée nationale.

**Le Président :** Première complémentaire, Mme la députée de Saint-Hyacinthe.

**Mme Chantal Soucy**

**Mme Soucy :** Merci, M. le Président. Ce n'est plus un secret pour personne, l'économie n'est pas la force de ce gouvernement contre Anticosti et contre Old Harry. Il est temps pour le ministre de l'Énergie de reprendre les commandes de son ministère. M. le Président, le ministre n'est pas un ministre délégué à l'Environnement. Les entreprises cherchent du financement à l'international, et elles se font revirer de bord.

Quand allez-vous enfin ouvrir la porte de notre économie?

**Le Président :** M. le ministre des Ressources naturelles.

**M. Pierre Arcand**

**M. Arcand :** M. le Président, je passe mes journées à travailler pour faire en sorte que l'économie soit meilleure au Québec, pour faire en sorte qu'il y ait des projets, M. le Président. J'étais hier, entre autres, à Toronto, où on a eu des discussions avec le gouvernement ontarien pour faire en sorte qu'on ait éventuellement de meilleures ententes sur le plan de l'électricité. Sur le plan des hydrocarbures, on appuie les entreprises. Je comprends qu'elle se réfère toujours à la question d'Anticosti, qui est un cas très particulier, mais je pense que l'ensemble des entreprises du Québec comprennent, encore une fois, M. le Président, que, quand les règlements sont respectés, quand les lois sont respectées, il y a de la place, M. le Président, pour...

**Le Président :** En terminant.

**M. Arcand :** ...un développement de notre économie, qui est très forte actuellement.

**Le Président :** Deuxième complémentaire, Mme la députée de Saint-Hyacinthe.

**Mme Chantal Soucy**

**Mme Soucy :** Merci, M. le Président. Le ministre dit qu'il travaille fort. Les investisseurs fuient le Québec, M. le Président. M. le Président, je veux aider le ministre de l'Énergie, je lui donne l'opportunité aujourd'hui de rassurer les entreprises qui veulent explorer.

Nonobstant le prix de l'énergie sur les marchés, est-ce que le ministre de l'Énergie peut se lever et dire clairement qu'au Québec nous sommes ouverts aux investissements dans le domaine pétrolier et gazier?

**Le Président :** M. le ministre de l'Énergie.

**M. Pierre Arcand**

**M. Arcand :** Bien, M. le Président, je crois avoir répondu à la question. Puis, vous savez, je pense que les gens devraient regarder exactement les projets que l'on supporte, encore une fois. Les gens de la Gaspésie ont compris, jusqu'ici, qu'il y avait des projets importants. Il y a des projets sur lesquels il y a quelques enjeux d'acceptabilité sociale, mais il y a des projets également qui ont une très bonne acceptabilité sociale. Ces projets-là, on les appuie et on va continuer de les appuyer.

Quant au projet de Squatex, ce dont elle nous a parlé tout à l'heure, c'est un projet qui peut être extrêmement valable pour le Québec. On est dans une phase d'exploration au moment où on se parle et, encore une fois, nous allons regarder la situation et nous serons prêts à supporter l'entreprise si elle respecte les lois et les règlements du Québec.

• (10 h 50) •

**Le Président :** Principale, Mme la députée de Joliette.

**Mode de financement des musées**

**Mme Véronique Hivon**

**Mme Hivon :** Il existe, M. le Président, des musées qui sont reconnus par le ministère de la Culture, mais qui ne sont pas financés. C'est le cas notamment de deux musées dans le secteur des sciences naturelles. On pense, par exemple,

au Biophare à Sorel-Tracy, dont les représentants sont parmi nous aujourd'hui — et ce serait bien que le ministre prenne le temps de les rencontrer — et à Exploramer à Sainte-Anne-des-Monts. Or, plutôt que de voir leur situation s'améliorer avec les changements apportés récemment par le ministère au programme de soutien aux musées, ces musées se retrouvent maintenant complètement exclus de tout espoir de financement récurrent. En effet, alléguant que leur mission est liée à la mise en valeur du patrimoine naturel ou scientifique, le ministère dit maintenant qu'ils doivent être financés par l'Environnement ou le ministère de la Science et de l'Économie. Or, il n'y a aucun programme pour les financer dans ces deux ministères. Donc, on les laisse complètement à eux-mêmes.

Est-ce que le ministre de la Culture peut nous dire comment il peut laisser tomber des musées régionaux qui sont essentiels à l'essor des régions?

**Le Président :** M. le ministre de la Culture.

#### **M. Luc Fortin**

**M. Fortin (Sherbrooke) :** Merci beaucoup, M. le Président. Tout d'abord, je remercie la députée de Joliette pour sa question. Je veux lui dire que ça va me faire plaisir de rencontrer les gens de Biophare après la période de questions.

Il faut savoir, M. le Président, il y a 300 musées à travers le Québec. Il faut faire des choix pour soutenir les musées qui sont en lien direct avec la mission du ministère de la Culture, c'est-à-dire ceux qui traitent des entreprises culturelles, des lettres, des arts et du patrimoine culturel. Ceci étant dit, effectivement, le Biophare n'est pas admissible au PAFIM, mais, au ministère de la Culture et des Communications, nous continuons de les soutenir. Ils seront toujours admissibles aux appels de projets, notamment pour les expositions permanentes, itinérantes, l'aide aux immobilisations et le programme Mécénat Placements Culture.

Et, en terminant, M. le Président, j'aimerais vous rappeler cette chose, c'est qu'en 10 ans de gouvernement libéral le Biophare a été soutenu à hauteur de 750 000 \$, on va continuer de les soutenir, alors que le Parti québécois a été au pouvoir, tout ce qu'ils ont eu, c'est une enveloppe discrétionnaire de 1 000 \$. Merci, M. le Président.

**Le Président :** Cela met fin à la période de questions et de réponses orales.

#### **Motions sans préavis**

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, nous en sommes à la rubrique des motions sans préavis, et je crois comprendre qu'il y a une demande de dérogation à l'article 84.3...

**Des voix : ...**

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** M. le député de Sanguinet...

Alors, je comprends qu'il y a une demande de dérogation à l'article 84.3, pour déroger à l'ordre de présentation. Il y aurait consentement pour permettre au premier ministre de passer en premier la motion sans préavis. Alors, M. le premier ministre, je vous cède la parole.

#### **Souligner le premier anniversaire du décès de M. Jacques Parizeau et saluer la désignation de l'édifice principal de la Caisse de dépôt et placement du Québec comme étant l'édifice Jacques-Parizeau**

**M. Couillard :** Merci, M. le Président. Je sollicite le consentement de cette Assemblée afin de présenter la motion suivante conjointement avec le chef de l'opposition officielle, le chef du deuxième groupe d'opposition de même que la députée de Gouin :

«Que l'Assemblée nationale souligne le premier anniversaire du décès de monsieur Jacques Parizeau, premier ministre du Québec;

«Qu'elle salue la désignation, à compter du 2 juin 2016, de l'édifice abritant le bureau principal de la Caisse de dépôt et placement du Québec à Montréal comme étant l'édifice Jacques-Parizeau.»

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, merci à vous, M. le premier ministre. Y a-t-il consentement pour débattre de cette motion? Consentement. M. le leader adjoint du gouvernement.

**M. Sklavounos :** Merci, M. le Président. Consentement pour le débat. Des interventions d'environ trois minutes par intervenant, à commencer par notre premier ministre, auteur de la motion, suivi du chef de l'opposition officielle, du chef du deuxième groupe d'opposition et Mme la députée de Gouin.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Très bien. Alors, consentement pour quatre intervenants, d'une durée d'environ trois minutes. À vous la parole, M. le premier ministre.

**M. Philippe Couillard**

**M. Couillard :** M. le Président, je voudrais à nouveau saluer la présence de Mme Lapointe, du frère de M. Parizeau également, d'autres membres de la famille parmi nous. C'est un honneur de vous recevoir aujourd'hui et de rendre hommage à Jacques Parizeau avec vous.

Donc, à pareille date l'an dernier, tout le Québec, M. le Président, était ébranlé par la mort d'un homme d'exception dont les idées et l'engagement profond envers le Québec ont fortement marqué notre société, et pour longtemps. Les témoignages sont venus de partout pour souligner l'apport de cet homme de convictions. À cette époque, ses talents d'orateur ont été soulignés.

Il était également reconnu pour être un débatteur redoutable et élégant également. Je n'ai pas connu cette époque, mais je l'ai connu comme citoyen avec les reportages de nouvelles. Mais la qualité de ses échanges, la profondeur des échanges également et la vivacité d'esprit qui caractérisaient ses échanges avec Robert Bourassa, de part et d'autre, d'ailleurs, restent dans les mémoires de ceux qui suivaient à l'époque les débats parlementaires.

Sa prestance et son élégance au cours de ces débats également doivent nous amener à avoir une réflexion sur la façon dont nous menons les débats dans cette Assemblée. Moi, je me souviens qu'il n'y avait jamais en sa bouche de manque de respect envers ses adversaires ni même de remarque subtilement dérogatoire envers ceux-ci ou celles-ci et je pense qu'on devrait tous tirer parti de cette leçon et de cet héritage.

Au lendemain de son décès, le gouvernement a annoncé son intention de désigner l'édifice abritant les bureaux de la Caisse de dépôt et placement du Québec à Montréal, de le désigner comme étant l'édifice Jacques-Parizeau, et demain cette intention se réalisera. Je serai présent à Montréal pour participer à la désignation de l'édifice Jacques-Parizeau. Ce geste contribuera à perpétuer la mémoire de ce grand bâtisseur, et aucun lieu n'aurait pu être plus approprié pour rendre hommage à ce révolutionnaire tranquille, si j'ose dire.

M. Parizeau a été de toutes les grandes réformes de ces décennies historiques pour le Québec, les décennies 60 ou 70 surtout, mais après, par la suite également. Le jeune économiste avait quitté son poste d'enseignant à l'École des hautes études commerciales pour devenir conseiller économique de Jean Lesage. Rapidement il s'est démarqué grâce à son intelligence, son don de livrer ses idées avec détermination. Il avait une influence assurée sur les grandes questions économiques d'ici et d'ailleurs. Il faut se souvenir qu'à l'époque le secteur public assumait relativement peu de responsabilités, tout était à construire, et les temps modernes que nous connaissons aujourd'hui n'en étaient qu'à leurs débuts. Pour M. Parizeau, cette situation n'était pas acceptable, il fallait que l'État québécois ait en main les outils nécessaires au contrôle de son économie, et c'est ce à quoi il s'est employé et s'est acharné, même, je dirais, dans le sens positif du terme.

Dans les années 60, le Québec a connu une véritable révolution dont il était l'un des artisans. M. Parizeau, il faut le rappeler également, a été le premier Québécois à décrocher un doctorat à la London School of Economics. Il était également diplômé de l'Institut d'études politiques à Paris et de la Faculté de droit de Paris. Ces années passées à l'extérieur du pays lui ont amené de nouvelles idées. Il a vu d'autres sociétés, d'autres gouvernements, d'autres modes de pensée.

En rentrant au Québec, il avait envie de faire bouger des choses. Il souhaitait faire du Québec une société forte, tournée vers l'avenir, mais également fière de ses origines. Il est parvenu à ses fins en étant un des grands artisans de la modernisation de l'économie du Québec, et son influence a dépassé, bien sûr, les frontières du Québec. Au sein même du Canada, je me souviens très bien qu'à plusieurs reprises les premiers ministres des autres provinces canadiennes, les ministres des Finances qui le côtoyaient disaient qu'il n'y avait pas ce niveau d'expertise ailleurs qu'au Québec sur les questions fiscales, la fédération canadienne et notamment le régime de péréquation, et, encore aujourd'hui, ils en parlent avec admiration, M. le Président.

La Caisse de dépôt et de placement du Québec, créée en 1965 par le gouvernement de Jean Lesage, est un symbole-phare de cette modernité, et M. Parizeau, avec d'autres, en a été l'un des grands artisans. 50 ans plus tard, la Caisse de dépôt et de placement du Québec est plus que jamais un fleuron du Québec qui, maintenant, se tourne vers d'autres horizons, qui prend en main, par exemple, de grands projets d'infrastructure importants pour l'avenir du Québec, on le voit dans la région de Montréal. Cette institution a traversé les décennies parce qu'elle a su s'adapter aux réalités économiques et à un monde changeant. La Caisse de dépôt et de placement, je pense qu'on peut le dire, M. le Président, traversera encore plusieurs décennies, tout comme le souvenir de Jacques Parizeau.

Son héritage, répétons-le, va bien au-delà d'un édifice désigné à son nom. C'est un geste de plus que nous posons pour contribuer à honorer ce grand homme qui a consacré sa vie au Québec. Merci, M. le Président.

(Applaudissements)

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Merci à vous, M. le premier ministre, pour cette intervention. Je cède la parole maintenant à M. le chef de l'opposition officielle.

**M. Sylvain Gaudreault**

**M. Gaudreault :** M. le Président, il y a un an, le Québec perdait l'un de ses plus grands bâtisseurs, un géant qui a consacré sa vie entière à l'indépendance politique et économique de notre nation. Je suis moi-même un produit de ce qu'on appelle la génération Parizeau. J'ai commencé à militer quand M. Parizeau occupait ce siège que j'occupe aujourd'hui, alors imaginez comment je me sens. J'ai forgé ma conception du sens de l'État sous les auspices de M. Parizeau. Son oeuvre

m'inspire dans mon travail de tous les jours comme député. Il m'a inspiré comme ministre, il m'inspire comme chef de l'opposition et, bien sûr, comme militant du Parti québécois.

• (11 heures) •

Alors, au nom de l'opposition officielle et du Parti québécois, je tiens à saluer Mme Lisette Lapointe, M. Robert Parizeau, son frère, son épouse, les autres membres de la famille de M. Parizeau qui peuvent certainement témoigner mieux que personne de l'attachement et de la fierté que ressentent les Québécoises et les Québécois envers M. Parizeau.

Grand intellectuel, économiste réputé et respecté à travers le monde, Jacques Parizeau a mené sa vie publique avec conviction, intégrité et courage. La contribution au Québec du premier ministre Jacques Parizeau est inestimable. Il initia ou participa à la création des plus importants leviers économiques de notre nation : la nationalisation de l'électricité, la Régie des rentes, la Société générale de financement, bien sûr, la Caisse de dépôt et placement, qui constitue, maintenant et toujours, un pilier de notre économie. M. Parizeau a aussi contribué à l'émergence du Québec inc., notamment en créant le Régime d'épargne-actions, qui fut l'une de ses nombreuses grandes réussites.

Comme député d'une région ressource, je veux aussi faire ressortir les convictions profondes de M. Parizeau quant à l'occupation du territoire et la décentralisation dans les instances locales, comme les municipalités, les MRC. Donc, je tiens à souligner le geste du premier ministre actuel, qui a désigné l'édifice abritant le bureau principal de la Caisse de dépôt et placement du Québec, au cœur du quartier des affaires de Montréal, comme étant l'édifice Jacques-Parizeau. Il s'agit d'une reconnaissance qui témoigne de l'importance de l'héritage légué par le 26<sup>e</sup> premier ministre du Québec.

Mais, derrière Jacques Parizeau l'homme d'État visionnaire et le grand artisan de la Révolution tranquille, il y avait aussi Jacques Parizeau le social-démocrate qui travaillait sans relâche pour construire un État du Québec plus juste et plus égalitaire. À une époque où les universités étaient encore fréquentées par une élite peu nombreuse, M. Parizeau croyait en l'importance de démocratiser l'éducation pour assurer notre développement et en une meilleure répartition de la richesse. C'est aussi pour ça que M. Parizeau n'a jamais refusé d'aller rencontrer les étudiants, dans toutes les universités à travers le Québec et dans tous les cégeps, jusque dans les dernières années de sa vie. C'est aussi ce Jacques Parizeau là, cet humaniste réel, qui a créé une vaste coalition pour le Oui et qui a amené notre nation au seuil de son indépendance.

«Monsieur», comme on aimait l'appeler, était un professeur généreux, respecté, apprécié, qui, toute sa vie, a gardé foi dans la jeunesse du Québec, et je peux en témoigner. C'est peut-être ce titre de professeur qui décrit le mieux nos parcours. Jacques Parizeau nous a enseigné qu'il était possible pour un peuple de bâtir son économie par et pour lui-même. Jacques Parizeau nous a enseigné que les Québécoises et les Québécois sont capables de grandes réalisations. Jacques Parizeau nous a enseigné à croire en notre capacité de devenir maîtres chez nous, de devenir un pays entier et total. Merci, Monsieur. Merci, M. le premier ministre Parizeau. Merci pour tout.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Et merci à vous, M. chef de l'opposition officielle, pour cette intervention. M. le chef de la deuxième opposition, je vous cède la parole.

#### M. François Legault

**M. Legault :** Merci, M. le Président. Je voudrais, moi aussi, saluer Lisette, saluer toute la famille Parizeau, son frère et tous ceux qui sont présents aujourd'hui. M. Parizeau, qu'on soit d'accord ou non avec lui, c'était quelqu'un qui avait les idées claires, qui savait où il s'en allait. Tous les politiciens devraient s'en inspirer. Lorsqu'il était à l'Assemblée nationale, il répondait clairement aux questions qui lui étaient posées.

Donc, il y a un an aujourd'hui, un grand Québécois nous quittait. Jacques Parizeau a marqué l'histoire du Québec comme peu de gens l'ont fait. Son départ a laissé un vide qui ne sera jamais tout à fait comblé. Pour plusieurs, et je m'inclus dans le lot, M. Parizeau était une source d'inspiration. Il faut le dire, c'était un incontournable, un géant. Et ce n'était pas nécessaire de partager toutes ses convictions pour reconnaître l'importance de son héritage, notamment dans le domaine économique. Son héritage transcende tous les partis, toutes les allégeances.

Pour moi, M. Parizeau, évidemment, c'est un grand pionnier de la Révolution tranquille, c'est un grand bâtisseur, et, sans lui, le Québec, aujourd'hui, ce n'est pas trop fort de le dire, ne serait pas le même que ce qu'on connaît. Il nous a appris à nous dépasser, à avoir confiance en nos moyens, à avoir de l'ambition. C'était un économiste de formation qui croyait que le Québec devait avoir la maîtrise de son économie, et, grâce à des gens comme lui, le Québec est devenu plus autonome; on est passés d'une économie de succursale à une économie de propriétaire. Il a réussi à s'imposer en créant de toutes pièces des outils de développement comme la Caisse de dépôt, qui est peut-être notre outil de développement le plus important, s'il est bien utilisé.

Le rôle qu'a joué Jacques Parizeau lors de la création de la Caisse de dépôt, en 1965, a été majeur, et il fallait trouver le moyen de l'honorer, donc l'idée de rebaptiser le très bel édifice de la caisse à Montréal du nom de Jacques Parizeau est une excellente idée. C'est un symbole fort. Jacques Parizeau a ajouté une pierre importante à cet édifice qui s'appelle le Québec moderne. Son nom et son héritage resteront gravés dans notre mémoire. Merci beaucoup, M. Parizeau.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, merci à vous, M. le chef de la deuxième opposition, pour cette intervention. Enfin, je cède la parole à Mme la députée de Gouin.

#### Mme Françoise David

**Mme David (Gouin) :** Oui, merci, M. le Président. Écoutez, je ne veux pas, évidemment, répéter ce qu'ont dit mes collègues, donc j'aborderai peut-être rapidement d'autres aspects.

Ça fait déjà un an, il me semble que c'était hier. Et, un an plus tard, je pense qu'on est vraiment ensemble pour regretter cet homme remarquable qu'était Jacques Parizeau.

Ce qui me frappait le plus chez lui, au-delà de tout ce qui a été dit, c'est son esprit clair et son regard lucide sur la société québécoise mais aussi sur l'état de santé du mouvement souverainiste. M. Parizeau avait l'habitude de commenter très librement les faits et gestes de ce qu'on appelle souvent la famille souverainiste. Ça pouvait parfois agacer, mais ça ne manquait pas de pertinence, M. le Président. Il était à la fois un social-démocrate convaincu et un souverainiste, ce qui est donc tout à fait possible.

Je pense qu'il était aussi — est-ce qu'il l'était devenu? est-ce qu'il l'était déjà plus jeune? — quelqu'un qui appuyait le mouvement des femmes au Québec. Et j'ai en mémoire la marche *Du pain et des roses*, en 1995, où j'ai eu le bonheur et la surprise aussi de marcher plusieurs instants avec lui. Nous l'avions rencontré avant cette marche avec certaines députées membres à l'époque, là, députées et ministres... députées du Parti québécois, Mme Lyse Leduc, Mme Céline Signori, des porteuses de deux projets de loi qui ont finalement été adoptés, la loi sur la perception automatique des pensions alimentaires et la Loi sur l'équité salariale. M. Parizeau avait pris ces engagements-là dans sa campagne électorale. Il appuyait les revendications des femmes. Et, lors de la marche de 1995, ce qui m'a frappée, c'est de le voir ici, devant l'Assemblée nationale, répondre aux neuf demandes de milliers de femmes, des réponses jugées à certains moments très satisfaisantes, à d'autres moments moins. En fait, ce fut la première et dernière fois qu'un premier ministre du Québec a osé sortir dehors et aller répondre directement, sans filtre, aux revendications d'un mouvement social québécois important. Ce monsieur ne manquait pas de courage. Ça, il en avait.

Je suis très heureuse de la désignation, donc, de l'édifice qui abrite le bureau de la Caisse de dépôt et placement comme s'appelant maintenant l'édifice Jacques-Parizeau. Je pense qu'on lui doit bien cela.

En terminant, je voudrais souhaiter à Mme Lapointe tout simplement que le temps apaise sa peine et je voudrais que Mme Lapointe et toute la famille Parizeau sachent que le souvenir de Monsieur vit dans le cœur d'un très grand nombre de Québécoises et de Québécois. Merci, M. le Président.

#### Mise aux voix

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Merci à vous, Mme la députée de Gouin, pour cette intervention. Alors, cette motion est-elle adoptée?

**Des voix :** Adopté.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Adopté. Je vous invite en conséquence à vous lever. Nous allons observer une minute de silence à la mémoire de M. Jacques Parizeau.

• (11 h 10 — 11 h 11) •

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Merci, veuillez vous asseoir. Alors, toujours à la rubrique des motions sans préavis, Mme la députée de Vachon, pour une nouvelle motion sans préavis.

**Mme Ouellet :** Oui, merci, M. le Président. Je sollicite le consentement des membres de cette Assemblée afin de présenter, conjointement avec le député de La Peltrie, le député de Mercier et la députée d'Arthabaska, la motion suivante :

«Qu'afin de faire la lumière sur les irrégularités rapportées par le député de Marguerite-Bourgeoys dans la gestion des contrats au ministère des Transports, la Commission des transports et de l'environnement procède à l'audition des personnes suivantes : l'ex-ministre des Transports et député de Marguerite-Bourgeoys; Mme Annie Trudel, analyste embauchée par l'ex-ministre des Transports et député de Marguerite-Bourgeoys; M. Pierre Ouellet, ancien directeur de cabinet du ministre des Transports; ainsi que toute autre personne que les membres de la commission jugeront pertinent d'entendre.

«Que la durée maximale de l'exposé pour chacune de ces personnes soit de 30 minutes et que l'échange avec les membres de la commission parlementaire soit d'une durée maximale de 240 minutes, partagées ainsi : 120 minutes pour le groupe parlementaire formant le gouvernement, 72 minutes pour l'opposition officielle et 48 minutes pour le deuxième groupe d'opposition;

«Qu'une période de 12 minutes soit prévue pour les remarques préliminaires réparties de la manière suivante : 6 minutes pour le groupe parlementaire formant le gouvernement, 3 minutes 30 secondes pour l'opposition officielle et 2 minutes 30 secondes pour le deuxième groupe d'opposition;

«Qu'une période de 12 minutes soit prévue pour les remarques finales partagées de la même façon que pour les remarques préliminaires;

«Enfin, que cette motion soit un ordre de l'Assemblée nationale.»

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, merci à vous, Mme la députée de Vachon. Y a-t-il consentement pour débattre de cette motion?

**M. Sklavounos :** Pas de consentement, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Il n'y a pas de consentement. Toujours à la rubrique des motions sans préavis, je cède la parole à M. le député de Groulx pour une nouvelle motion sans préavis.

#### Féliciter l'équipe de hockey Huskies, de Rouyn-Noranda, pour sa victoire à la Coupe du président et sa performance à la finale de la coupe Memorial

**M. Surprenant :** Merci, M. le Président. Alors, je demande le consentement pour déposer la motion suivante conjointement avec le député de Rouyn-Noranda et ministre délégué aux Mines, le député d'Abitibi-Ouest et la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques :

«Que l'Assemblée nationale félicite chaleureusement les Huskies de Rouyn-Noranda pour leur victoire à la Coupe du président le 12 mai 2016 [ainsi que] pour leur remarquable performance lors de la finale de la coupe Memorial le 29 mai dernier.»

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Très bien. Alors, merci à vous, M. le député de Groulx. Y a-t-il consentement pour débattre de cette motion, M. le leader adjoint du gouvernement?

**M. Sklavounos :** Oui, M. le Président. Nous nous sommes entendus sur un débat de deux minutes, à commencer par le député de Groulx, suivi du député d'Abitibi-Ouest, de la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques et finalement le député de Rouyn-Noranda et ministre délégué aux Mines.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Très bien. Alors, merci à vous. Consentement pour quatre intervenants d'une durée d'environ deux minutes. Alors, M. le député de Groulx, à vous la parole.

### M. Claude Surprenant

**M. Surprenant :** Merci, M. le Président. D'abord, je tiens à dire merci à mon collègue le député de Drummond—Bois-Francs pour m'avoir cédé la parole pour parler des Huskies de Rouyn-Noranda. Mon collègue le sait très bien, je suis un grand amateur de hockey, spécialement le hockey junior. Pour ceux qui ne le savaient pas encore, ça fait cinq ans que j'héberge, année après année, des joueurs de hockey junior, et j'ai le plaisir, l'immense plaisir, cette année, d'héberger Anthony Boucher, qui est proche parent de la députée de Bellechasse, que je salue. Mais il a une très belle qualité, Anthony, c'est un grand joueur, c'est un compteur naturel. Mais, brièvement, le bon Dieu est bon puis la Société de l'assurance automobile du Québec fait bien les choses, il s'était acheté une première auto cette année et il a eu comme licence... on peut bien lire «CAQ» sur sa licence. Alors, c'est merveilleux!

**Des voix :** Ha, ha, ha!

**M. Surprenant :** Alors donc, revenons aux choses sérieuses. Je félicite le député de Rouyn-Noranda—Témiscamingue. On a eu une gageure ensemble —évidemment, M. le Président, une gageure bien symbolique — alors, qu'il a gagnée. Je m'y attendais, d'ailleurs. On a évidemment, en ce qui concerne mon comté, une équipe qui est très jeune, l'Armada de Blainville-Boisbriand. On avait battu le collègue de Val-d'Or en six, pour ensuite être bien essoufflés lorsqu'on a affronté l'équipe de l'heure, finalement, dans le junior majeur, qui est les Huskies de Rouyn-Noranda.

Alors, ils étaient en route — c'était inéluctable — ils s'en allaient à la Coupe du président, qu'ils ont d'ailleurs gagnée. La Coupe du président, c'est la coupe emblématique du circuit de la ligue junior majeur du Québec. Alors, ces gagnants-là, finalement, s'en vont par la suite au championnat de la Ligne canadienne de hockey, qui regroupe les trois ligues canadiennes : ligues junior majeur du Québec, de l'Ontario et puis de l'Ouest canadien.

Donc, ils se sont rendus à la coupe Memorial, M. le Président. Alors, ils ont subi une défaite très honorable de 3-2 en prolongation, versus les Knights de London. Les Knights de London, c'est la propriété de Dale Hunter, alors un ancien Nordique, pour ceux qui se rappellent de cette belle époque là. Alors, j'ai eu le plaisir, grand plaisir d'être devant mon téléviseur dimanche après-midi pour regarder ce match-là. Et d'ailleurs, lorsque Julien Nantel, qui est le fils d'un de mes bons amis, François, a compté le but qui donnait l'avance, hein, le deuxième but, en fait, des Huskies de Rouyn-Noranda, qui a reçu une belle passe, comme on dit dans le langage du hockey, il était dans la «slot», il l'a levée dans le filet. Alors, j'ai texté son père pour le féliciter pour l'exploit de son garçon.

Puis par ailleurs, bien, je connais bien aussi le père de Francis Perron. Francis demeure dans mon comté, le comté de Groulx. Alors, quand il m'arrive d'aller à des matchs, on va s'asseoir ensemble puis, quand ils viennent jouer à Québec, je vais à l'aréna aussi puis on peut se rencontrer, aller voir finalement l'équipe de Francis.

Alors donc, les Huskies de 2016, c'était toute une équipe, M. le Président, j'en conviens. Alors, au gala de la Ligue canadienne de hockey, ils ont remporté... l'entraîneur a remporté le trophée Bumper to Bumper Brian Kilrea. Alors, il avait mené son équipe, en fait, à une saison de 113 points, pour une fiche de 54 victoires et neuf défaites. Alors, c'était seulement — M. Gilles Bouchard — sa troisième saison derrière le banc puis il a donc mené son équipe vers une Coupe du président, la première, M. le Président, de l'histoire des Huskies de Rouyn-Noranda.

Alors, avant ça, il y avait eu le gala des médailles d'or, de la ligue junior majeur du Québec, et puis il y avait différents trophées, dont le trophée Jacques-Plante, gardien bien connu, qui a été remis à Chase Marchand, alors, le gardien de but des Huskies de Rouyn-Noranda, un excellent gardien de but. Il a pris part à 38 matchs et il a eu 29 victoires. Il y a eu le trophée Ron-Lapointe pour l'entraîneur de l'année, ainsi que le trophée Maurice-Filion pour le directeur-gérant de l'année, qui sont également, donc, allés à Gilles Bouchard, qui cumule les deux fonctions. Alors, le trophée Michel-Brière, le joueur le plus efficace, qui a été remis à Francis Perron, le capitaine — je ne l'ai pas dit tantôt — le capitaine, cette année, des Huskies de Rouyn-Noranda, c'est un trophée qui est prestigieux. Après ça, il y a eu les équipes d'étoiles. Francis Perron s'est retrouvé encore dans la première équipe d'étoiles, ainsi que le défenseur des Huskies, Philippe Myers, qui n'a jamais été repêché et que les Flyers ont signé, finalement. C'est un très, très bon prospect.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** M. le député de Groulx, je vais vous inviter à conclure. On avait prévu environ deux minutes. Il nous arrive de dépasser, mais...

**M. Surprenant :** ...pour terminer.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Une conclusion.

**M. Surprenant :** Alors, tout ça pour dire que j'ai une passion pour le hockey et puis il y a deux joueurs, qui sont Francis Perron et Julien Nantel, qui ont été repêchés en 2014 par la Ligue nationale de hockey, par Colorado pour un et Ottawa pour l'autre. Donc, ce sont des bons prospects. Et j'encourage les gens à aller voir ces matchs-là de la ligue junior majeur du Québec, qui est une ligue en fait qui permet aux communautés, aux régions en particulier, que les gens se retrouvent, échangent et puis créent une belle dynamique dans les régions.

Donc, c'est un circuit très important, M. le Président, et je félicite donc son président, M. Gilles Courteau, pour tout l'effort qu'il y met pour assurer une belle continuité à cette ligue-là. Merci.

• (11 h 20) •

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, merci à vous, M. le député de Groulx. Je vous fais remarquer que vous étiez en temps supplémentaire. M. le député d'Abitibi-Ouest.

### M. François Gendron

**M. Gendron :** Alors, M. le Président, c'est avec énormément de plaisir que je joins ma voix à la motion et non pas à la connaissance de notre collègue par rapport au hockey junior. Mais c'est clair que ça me fait énormément plaisir de joindre ma voix et celle de ma formation politique à la motion pour féliciter l'équipe des Huskies à Rouyn-Noranda, la direction, bien sûr, les propriétaires, les actionnaires, l'extraordinaire public pour une saison exceptionnelle qui, comme on l'appelle chez nous, a permis à la meute — parce que c'est le nom qu'on leur donne — de se rendre, en fin de saison, à la plus haute distinction, qui est la Coupe du président.

C'est clair que ce fut une équipe-surprise, mais une équipe championne, déterminée, qui a fait honneur à la ligue majeur junior du Québec, qui a fait honneur à l'Abitibi-Témiscamingue, qui a fait honneur au Québec par une performance extraordinaire. Et, le 12 mai dernier, ils ont obtenu la Coupe du président.

Je veux également souligner qu'il s'agissait d'une équipe soudée, déterminée, extraordinaire, professionnelle, je l'ai dit, qui a fait honneur à Rouyn, à l'Abitibi, à tout le Québec. Mais il faut se rappeler que l'Abitibi-Témiscamingue, c'est une pépinière du hockey professionnel. Les gens oublient ça, là, souvent. On a fourni au-delà de 70 joueurs, en Abitibi-Témiscamingue, à la ligue nationale, et j'en cite quelques-uns, les Savard, Brière, Larouche, Vachon, les trois frères Bordeleau, Lapierre, Dave Keon, Connolly, «Pit» Martin, et ainsi de suite.

Donc, quand une région comme la nôtre a contribué autant que ça au sport professionnel bien joué, bien dédié, c'était requis que l'Assemblée nationale du Québec félicite les Huskies de Rouyn-Noranda pour leur extraordinaire performance de la saison. Et également ils ont raté de peu la coupe Memorial, qui est quand même un signe important du hockey junior dans tout le Canada, parce que ça comprend l'Ouest, l'Ontario.

Moi aussi, comme amateur de hockey, ça fait plusieurs années que je suis, et j'ai eu la chance, pour au moins deux périodes, d'être devant mon téléviseur, et on a eu droit à un match d'une très, très haute qualité. Même les commentateurs avertis ont dit que ça doit faire une quinzaine d'années qu'on n'a pas eu la chance d'avoir une partie aussi extraordinaire pour du hockey propre, déterminé, clean, mais d'envergure, qu'ils se rendent compte qu'il y a encore le moyen de jouer du hockey professionnel avec énormément de conviction, de détermination. Puis c'est beau quand ce sport-là est bien joué.

Donc, bravo à la direction! Bravo à l'équipe! Bravo aux supporters, aux actionnaires! Et il y a là une belle fierté qui va être largement soulignée en Abitibi. Ils ont été d'ailleurs bien accueillis, même s'il se faisait un peu tard. Il y a eu une parade, hier, importante. Et bravo et félicitations! Ça met l'Abitibi-Témiscamingue sur la carte, et c'est toujours requis de le faire. Merci.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, merci à vous, M. le député d'Abitibi-Ouest. Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, à vous la parole.

### Mme Manon Massé

**Mme Massé :** Merci, M. le Président. Je suis fascinée de voir comment le hockey fascine l'Assemblée. Wo! Cinq minutes, trois minutes, alors que l'entente, c'est deux. Je suis fascinée. Mais, ceci étant dit, je ne suis pas là pour ça. Fascinée, ce n'est ni la première et la dernière fois dans cette enceinte.

Laissez-nous vous parler un peu de hockey, puisque c'est extraordinaire et qu'il n'y a pas que des amateurs, mais aussi des amatrices de hockey dans la vie. Alors, les Huskies de Rouyn-Noranda et les Knights de London ont donné tout un spectacle dimanche à cette coupe finale, mais malheureusement, cette fois-là, malgré la vaillance des joueurs, ce n'est pas nous qui l'avons gagnée.

Alors, c'était la première fois en trois ans que la formation représentait la Ligue de hockey junior majeur, se qualifiant pour cette finale. Malgré la défaite, l'équipe a fait vivre des émotions aux partisans et, bien sûr, aux amatrices de hockey. De nombreuses personnes étaient réunies à Rouyn-Noranda pour suivre ça en direct et, je pense, à travers le Québec en entier. Un événement marquant pour les joueurs, pour la communauté et pour le Québec tout entier.

Ce genre d'expérience permet aux joueurs d'acquiescer de la maturité, qui préoccupe la base, pour l'accomplissement en sport ainsi que le succès dans la vie. C'était, par ailleurs, le dernier match de la ligue de hockey junior pour une demi-douzaine de joueurs. Ils en retireront certainement de beaux souvenirs, mais surtout une excitation magnifique pour ce dernier match.

Bref, félicitations aux joueurs, aux entraîneurs, à tous ceux et celles qui ont permis aux Huskies de se rendre si loin — j'imagine qu'il y a bien des parents, des conjoints et conjointes là-dedans — dans le tournoi, où ils ont affronté des équipes de haut niveau, tout comme elle l'est elle-même, cette équipe-là des Huskies! Merci, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Merci à vous, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, pour cette intervention. Enfin, M. le député de Rouyn-Noranda—Témiscamingue et ministre délégué aux Mines.

**M. Luc Blanchette**

**M. Blanchette :** Merci, M. le Président. Je vais essayer de m'en tenir aux choses, mais vous allez voir que l'émotion était tout de même là. C'est un immense plaisir que j'ai aujourd'hui de m'adresser à l'Assemblée nationale puisque les Huskies de Rouyn-Noranda nous ont fait vivre une saison de rêve. En passant, et ma conjointe et moi, on a nos billets de saison, donc dès que je pouvais, on y allait. Ça a été une série enlevante, autant avec l'équipe de Drummondville, que l'équipe de Blainville-Boisbriand, que l'équipe de Moncton. Ça a été vraiment quelque chose d'extraordinaire.

La Coupe du président, ça a été énormément d'émotions. Il y avait au-delà de 3 500 personnes en salle. Tout le monde était très heureux. La finale en prolongation, pour ceux et celles qui ont eu l'occasion de la voir, c'étaient vraiment de grands moments. Je pense que les gens qui avaient des pacemakers ont eu de la difficulté à assurer la fibrillation du coeur, les débats.

Plusieurs députés ici, dans cette Chambre, représentent fièrement, effectivement, leurs équipes respectives, et ces équipes ont offert une forte opposition, forçant l'équipe des Huskies de Rouyn-Noranda à se surpasser au fil des années. Donc, merci à vous de nous avoir permis de nous dépasser, sans quoi on n'aurait pas été à la hauteur. Anecdote : quand je regardais les premières parties dès le mois d'octobre, on voyait du hockey de saison... c'est-à-dire du hockey de fin de saison et, honnêtement, toute la synchronisation et l'esprit d'équipe se développaient.

Je tiens à souligner, bien sûr, le mérite des joueurs, je n'ose pas commencer à parler des uns parce qu'ils sont au-delà d'une vingtaine de joueurs, mais, essentiellement, le travail acharné de l'organisation pour encadrer tout ça, les propriétaires, les entraîneurs, le personnel de soutien qu'on oublie souvent, en fait, tout le monde qui gravite autour de ça.

La «Husky game», qu'on appelle, c'est la vitesse et la rapidité, le talent et l'intelligence, et surtout la discipline. Je suis d'accord avec vous autres que la discipline n'est pas toujours présente, mais enfin c'est du hockey. D'ailleurs, j'ai des anecdotes avec mon collègue de Shawinigan, qu'on a rencontré en grande finale, malheureusement, qu'on a battue — bien, malheureusement pour lui, j'entends — ...

**Des voix :** Ha, ha, ha!

**M. Blanchette :** ...mais qui me parlait d'un travail d'un numéro 8 devant le filet. Il a fait un jeu extraordinaire. Il était en beau fusil après lui, mais, essentiellement, je lui ai offert : Est-ce que tu le prendrais demain matin? Il a dit : Oui, oui, oui, ça, c'est clair.

Donc, c'est avec beaucoup d'émotion... Toute une performance. Et vous avez écrit une page d'histoire pour l'Abitibi-Témiscamingue et l'équipe de Rouyn-Noranda. On vous en remercie. Bref, un merci vraiment très grand de la part de l'ensemble de la population. On est fiers de vous. Merci beaucoup.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, merci à vous, M. le ministre, pour cette intervention.

**Mise aux voix**

Est-ce que cette motion est adoptée?

**Des voix :** Adopté.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Adopté. Y a-t-il d'autres motions sans préavis? Mme la députée de Gouin, à vous la parole.

**Mme David (Gouin) :** M. le Président, je demande le consentement de la Chambre pour débattre de la motion suivante conjointement avec le député de Rimouski et le député de Lévis :

«Que l'Assemblée nationale affirme que les personnes vivant en CHSLD ont droit de recevoir des soins et des services adaptés à leurs besoins;

«Qu'elle déplore que le Québec occupe le dernier rang des provinces canadiennes au niveau du financement du maintien à domicile et de l'hébergement dans le réseau public;

«Que l'Assemblée nationale exige que le gouvernement corrige la situation et garantisse des conditions optimales et dignes aux personnes en CHSLD.»

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, merci à vous, Mme la députée de Gouin. Y a-t-il consentement pour débattre de cette motion, M. le leader adjoint du gouvernement?

**M. Sklavounos :** On a des difficultés avec le libellé. Pas de consentement, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Il n'y a pas de consentement. Y a-t-il d'autres motions sans préavis?

#### Avis touchant les travaux des commissions

S'il n'y en a pas, nous allons passer maintenant aux avis touchant les travaux des commissions. M. le leader adjoint du gouvernement, je vous cède la parole à nouveau.

• (11 h 30) •

**M. Sklavounos :** Merci, M. le Président. J'avise cette Assemblée que la Commission des institutions poursuivra l'étude détaillée à l'égard du projet de loi n° 59, Loi édictant la Loi concernant la prévention et la lutte contre les discours haineux et les discours incitant à la violence et apportant diverses modifications législatives pour renforcer la protection des personnes, aujourd'hui, après les affaires courantes jusqu'à 13 heures, de 15 heures à 17 heures et de 19 h 30 à 22 h 30, à la salle Louis-Joseph-Papineau;

La Commission de la santé et des services sociaux entendra la Régie de l'assurance maladie du Québec, aujourd'hui, après les affaires courantes pour une durée maximale de 60 minutes, dans le cadre de l'étude détaillée du projet de loi n° 92, Loi visant à accroître les pouvoirs de la Régie de l'assurance maladie du Québec et modifiant diverses dispositions législatives, et poursuivra dès après l'étude détaillée dudit projet de loi jusqu'à 13 heures, de 15 heures à 17 heures et de 19 h 30 à 22 h 30, à la salle Louis-Hippolyte-La Fontaine;

La Commission des finances publiques, quant à elle, entreprendra l'étude détaillée à l'égard du projet de loi n° 87, Loi facilitant la divulgation d'actes répréhensibles dans les organismes publics, aujourd'hui, de 15 heures à 17 heures, à la salle du Conseil législatif;

La Commission de l'économie et du travail, elle, poursuivra l'étude détaillée à l'égard du projet de loi n° 70, Loi visant à permettre une meilleure adéquation entre la formation et l'emploi ainsi qu'à favoriser l'intégration en emploi, aujourd'hui, de 19 h 30 à 22 h 30, à la salle du Conseil législatif;

Et finalement la Commission de l'aménagement du territoire entendra les intéressés et procédera à l'étude détaillée des projets de loi d'intérêt privé suivants, et ce, dans l'ordre ci-après indiqué : le projet de loi d'intérêt privé n° 215, Loi concernant la Municipalité de Sainte-Anne-de-Sorel, le projet de loi d'intérêt privé n° 218, Loi concernant la Ville de Chibougamau, le projet de loi d'intérêt privé n° 219, Loi concernant la Ville de Sherbrooke, ainsi que le projet de loi d'intérêt privé n° 212, Loi concernant la Ville de Saguenay, le mercredi 8 juin 2016, après les affaires courantes jusqu'à 13 heures, de 15 heures à 18 heures et, si nécessaire, de 19 h 30 à 22 h 30, à la salle Louis-Joseph-Papineau.

Merci, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, merci à vous, M. le leader adjoint du gouvernement.

Pour ma part, je vous avise que la Commission de l'administration publique se réunira en séance de travail aujourd'hui, de 12 heures à 13 heures, à la salle RC.161 de l'hôtel du Parlement, afin de faire le suivi de la transmission des documents par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Je vous avise également que la Commission de l'Assemblée nationale se réunira aujourd'hui, à 15 heures, à la salle des premiers ministres de l'édifice Pamphile-Le May, afin de procéder à la formation des commissions parlementaires et à l'adoption de la liste des présidents des séances.

Alors, à la rubrique, maintenant, des renseignements sur les travaux de l'Assemblée...

#### Affaires du jour

La période des affaires courantes étant terminée, nous allons maintenant passer aux affaires du jour. Pour la suite des choses, M. le leader adjoint du gouvernement.

**M. Sklavounos :** Oui. Merci, M. le Président. Auriez-vous l'amabilité d'appeler l'article 12 de notre feuilleton, s'il vous plaît?

#### Projet de loi n° 100

#### Adoption du principe

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, à l'article 12 du feuilleton, M. le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports propose l'adoption du principe du projet de loi n° 100, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi.

Alors, je suis prêt à céder la parole à M. le ministre des Transports. M. le ministre.

#### M. Jacques Daoust

**M. Daoust :** Je vous remercie, M. le Président. Je soumetts à cette Assemblée le projet de loi n° 100, intitulé Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi, en vue de son adoption de principe. Je tiens à souligner que ce projet de loi, que j'ai présenté à cette Assemblée le 12 mai dernier, vient tout juste de faire l'objet de trois journées de consultations particulières dans le cadre de la Commission des transports et de l'environnement. Ces audiences nous ont permis d'entendre différents points de vue, des points de vue toujours intéressants et éclairants, qui témoignent de la complexité des enjeux.

Établissons d'entrée de jeu que les mesures que nous avons mises de l'avant pour améliorer la sécurité des cyclistes font l'unanimité. Il est évident que ces mesures, que je qualifierais d'urgentes, sont limitées. Elles nous apparaissent néanmoins nécessaires. Et, en vue de la saison de vélo qui s'amorce, je tiens à préciser que des modifications additionnelles seront proposées au cours de l'automne dans le cadre d'une révision du Code de la sécurité routière, une révision qui sera fondée sur le principe de prudence.

Par ailleurs, en ce qui a trait au thème dominant du projet de loi n° 100, à savoir l'encadrement des services de transport rémunérés de personnes par automobile, les avis sont partagés, comme nous nous y attendions. On a beaucoup parlé d'économie de partage, chacun y allant de son interprétation. À ce sujet, je tiens à préciser que le gouvernement ne s'oppose absolument pas à l'économie de partage, bien au contraire. C'est d'ailleurs pourquoi le premier ministre a fait part de son intention de mettre en place un chantier sur le sujet, mais encore faut-il s'entendre sur une définition commune. Ce concept ne doit pas être galvaudé par tout un chacun au gré de ses intérêts, car, si l'économie de partage est appelée à être de plus en plus facilitée par l'arrivée de nouvelles technologies, elle ne doit pas devenir un prétexte pour favoriser l'évasion fiscale et le non-respect des règles en vigueur dans le transport rémunéré de personnes par automobile, notamment celles visant à assurer la sécurité des usagers.

Au cours des dernières semaines et à nouveau pendant les audiences de la commission parlementaire, certaines personnes ou groupes nous ont parlé de covoiturage commercial et de covoiturage urbain. Or, soyons clairs, de telles notions n'existent pas en vertu de nos lois. Au Québec, la définition de covoiturage est déjà circonscrite, la notion de contribution limitée aux frais d'utilisation du véhicule y occupe une place importante. Le projet de loi n° 100 viendra apporter certaines précisions nécessaires afin d'éviter toute confusion.

Ainsi, le transport ne devrait être effectué que sur une partie ou sur l'ensemble d'un même parcours, et les conditions suivantes devraient être respectées : d'abord, l'automobile utilisée devrait être un véhicule de promenade au sens de l'article 4 du Code de la sécurité routière; le conducteur déciderait de la destination finale, et la prise de passagers à bord serait accessoire à la raison pour laquelle il se déplace. Le transport serait offert moyennant une contribution financière qui se limiterait, quel que soit le nombre de personnes à bord de l'automobile, à l'indemnisation prévue par le gouvernement pour les fonctionnaires qui utilisent leur véhicule personnel. Il est évident, dans ces circonstances, que le modèle proposé par UberX, jusqu'à présent, n'est pas du covoiturage puisque les chauffeurs opérant selon le modèle d'affaires ne décident pas de la destination et qu'ils sont rémunérés au-delà des frais d'utilisation. Il s'agit donc clairement d'un service de transport rémunéré de personnes par automobile.

Cela dit, nous souhaitons que l'industrie du taxi puisse innover dans le respect d'un encadrement équitable pour tous. J'ai déjà fait part de mon invitation aux représentants d'Uber à nous soumettre un projet pilote. Ce projet devra respecter les lois fiscales du Québec, l'obligation pour les conducteurs de posséder un permis de chauffeur professionnel et l'obligation d'un permis de propriétaire de taxi. Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification du transport fera preuve d'écoute et d'ouverture à l'égard de tout projet respectant les considérations, comme ce fut le cas avec Taxelco en 2015.

On dit que le permis de propriétaire de taxi constitue une barrière à l'entrée, c'est vrai. Il ne s'agit pas cependant d'un avantage consenti à un groupe de privilégiés. Et je rappelle, et cela est fondamental, que ceux et celles qui détiennent ces permis achètent le droit d'exercer leur métier. Combien d'autres travailleurs et travailleuses peuvent en dire autant? De plus, il s'agit d'un investissement important qui s'accompagne à la fois d'obligations financières et d'obligations légales, des obligations légales que le projet de loi n° 100 propose justement de renforcer. Et j'insiste sur le fait que ces permis se transigent sur un marché secondaire et que leur prix fluctue selon l'offre et la demande. Le gouvernement n'a donc rien à voir dans ces échanges.

Il importe de rappeler que le taxi n'est pas le seul secteur dont l'accès soit contrôlé par une barrière à l'entrée. La médecine, l'ingénierie et divers métiers dans l'industrie de la construction, pour ne nommer que ceux-là, sont aussi des domaines dont la pratique est réservée. Ici, seuls ceux et celles ayant suivi avec succès une formation spécifique et appartenant à un ordre professionnel spécifique peuvent exercer. C'est que, voyez-vous, même en démocratie, même dans un État de droit fondé sur le respect des libertés individuelles, il y a des règles à respecter.

Nous sommes d'avis qu'il est tout à fait justifié de déterminer nos règles plutôt que de nous laisser imposer celles des autres. Ainsi, les dispositions proposées dans le projet de loi n° 100 afin d'encadrer les services de transport rémunéré de personnes reposent sur six grands principes, à savoir : un, permettre une modernisation des services offerts à la clientèle; deux, créer un environnement équitable et flexible; trois, assurer la sécurité des passagers; quatre, protéger les consommateurs; cinq, tenir compte des particularités régionales; et six, réduire l'évasion fiscale.

Nous croyons que ce projet de loi répondrait aux nouveaux besoins par un encadrement plus flexible visant à moderniser les services à la population. Le projet de loi donnerait ainsi la latitude nécessaire à de nouveaux joueurs qui voudraient intégrer le marché dans le respect des règles. L'arrivée de nouveaux joueurs serait en effet possible, car le gouvernement pourrait fixer de nouveaux quotas par agglomération de taxi, selon les besoins de la population. Il pourrait notamment déterminer des catégories de service et des conditions, par exemple, de permis de propriétaire de taxi pour chauffeur à temps partiel. Les exigences pour obtenir un permis de chauffeur de taxi seraient aussi allégées, et celles-ci seraient précisées dans une modification réglementaire à venir.

Le projet de loi constitue, selon nous, une importante réforme dans le transport rémunéré de personnes. Il donnera au Québec un cadre plus flexible, qui amènera une culture de modernisation et d'amélioration continue des services aux usagers. Parmi les changements les plus importants, mentionnons un allègement potentiel de la formation qui serait davantage axée sur le service à la clientèle, la modulation des tarifs selon une fourchette autorisée, des responsabilités supplémentaires pour les intermédiaires, la mise en place de mesures favorisant l'électrification du transport par taxi, la possibilité de payer électroniquement sa course, la création de plus grands parcs de véhicules, enfin, le taxi-partage afin de permettre à plusieurs clients de se répartir entre eux le coût d'une course.

Pour nous, les mesures contenues dans le projet de loi proposent un encadrement et un environnement d'affaires plus flexibles, qui permettront une modernisation continue des façons de faire. J'invite donc les membres de cette Assemblée à adopter le principe du projet que je leur soumetts aujourd'hui. Je vous remercie, M. le Président.

• (11 h 40) •

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, merci à vous, M. le ministre des Transports, pour cette intervention.

Mme la députée de Vachon et porte-parole pour l'opposition officielle en matière de transports, je vous cède la parole.

**Mme Ouellet :** Oui. Merci, M. le Président. Peut-être, juste en commençant, une question de consigne : J'ai combien de temps?

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Comme porte-parole, vous disposez de 60 minutes sur l'adoption de principe.

#### Mme Martine Ouellet

**Mme Ouellet :** Parfait! Merci, M. le Président. Ça sera plus que suffisant.

Donc, je voulais saluer M. le ministre, saluer les collègues de la deuxième opposition.

Donc, projet de loi n° 100 concernant le taxi. Permettez-moi, dans un premier temps, M. le Président, de remercier... parce que nous avons procédé à des consultations particulières, et je dois vous avouer qu'en une semaine d'avis les gens sont venus nous présenter des mémoires ou nous présenter leur opinion, leur point de vue. Donc, permettez-moi de remercier le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi, CPCDIT — pour ceux qui connaissent les acronymes — la Fédération des chambres de commerce, Uber Technologies, Regroupement des intermédiaires de taxi, Amigo Express, le Conseil du patronat du Québec, la ville de Montréal, Kéroul, le Taxelco, M. Sidney Ribeau et Équiterre, le Regroupement des travailleurs autonomes métallos, la ville de Québec, le Bureau de taxi de Montréal, M. Louis Garneau, qu'on a eu beaucoup de plaisir à rencontrer, l'Association haïtienne des travailleurs du taxi, Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal, Chambre de commerce du Montréal métropolitain et finalement Vélo Québec. Donc, vous pouvez être un petit peu surpris, M. le Président, qu'on ait comme deux groupes, le groupe des taxis et le groupe de vélos, mais c'est parce qu'effectivement à la fin du projet de loi il y a quelques articles qui concernent le vélo.

Peut-être, d'entrée de jeu, M. le Président, vous dire que nous sommes tout à fait favorables, parce que toutes sortes de mythes circulent, aux nouvelles technologies, aux nouvelles applications mobiles, téléphones mobiles. Et je vous dis, M. le Président, et j'apprends peut-être aux gens qui nous écoutent qu'il y a de ces applications mobiles là qui ont été développées ici, au Québec, avant même la venue de la multinationale Uber, par des programmeurs d'ici, de Québec, de la ville de Québec, donc qui ont créé des emplois ici, au Québec. Donc, on est tout à fait capables de développer au Québec, nous, des applications mobiles et tout à fait ouverts aux nouvelles technologies. Et effectivement, pour le futur de l'industrie du taxi, la répartition des demandes va se faire de moins en moins par des centrales téléphoniques mais de plus en plus par des applications mobiles qui ont plusieurs avantages avec la géolocalisation et le paiement électronique.

Donc, je pense qu'effectivement du côté de l'industrie du taxi il y a des avancées qui ont déjà été faites avant l'arrivée d'Uber, depuis qu'ils sont arrivés, et ça devrait continuer à se poursuivre parce qu'effectivement ça va très vite. Et ce n'est pas tout le monde qui est allé à la même vitesse dans l'industrie du taxi. Donc, l'objectif, ça va être d'amener tout le monde à offrir un meilleur service aux clients.

Je voudrais aussi dire que nous sommes tout à fait d'accord avec l'économie de partage, M. le Président, l'économie de partage où on fait du covoiturage, où quelqu'un qui se rend à son travail peut covoiturer une deuxième personne qui travaille au même endroit ou à proximité. Nous sommes tout à fait d'accord, M. le Président. Mais là où il faut faire attention, c'est qu'il ne faut pas... On a parlé de dérive sémantique en commission parlementaire. Uber, ce n'est pas de l'économie de partage. Uber, ce n'est pas du covoiturage. Et ce n'est pas seulement moi qui le dis, M. le Président. Un tribunal en France l'a dit. Et Uber — en fait, là-bas, c'est UberPop — a été condamné à 150 000 € d'amende pour publicité trompeuse en utilisant le mot «covoiturage». Et ici, au Québec, un juge, dans le dernier mois, a clairement dit que ce n'était pas du covoiturage, que c'était du transport rémunéré de personnes, communément appelé taxi ici, au Québec. Donc, il faut juste faire attention de ne pas essayer de camoufler, dans le fond, de l'évasion fiscale, le non-paiement des taxes, par un vocabulaire trompeur. Je voulais juste faire cette mise en situation là parce qu'on a actuellement, là... Il y a cette multinationale qui, vraiment, utilise un vocabulaire trompeur pour mystifier la population. Et je trouve ça très agressif comme procédé et je trouve que ça n'a pas du tout sa place ici, au Québec.

Concernant le projet de loi, M. le Président, bien, la principale demande que le Parti québécois avait, c'est que ce soit le même régime juridique qui s'applique à l'ensemble des personnes faisant du transport rémunéré de personnes, ce qu'on appelle communément du taxi. Et c'est le cas, on a eu une réponse positive à l'intérieur du projet de loi. Donc, nous saluons, là, le fait de maintenir un seul régime juridique.

Nous saluons aussi des éléments que nous avons demandés en termes d'amélioration du service à la clientèle. Donc, le fait d'avoir le partage d'une course, avec les nouvelles applications mobiles, ça devient de plus en plus facile maintenant de faire les partages de course. Ça permet aux consommateurs, aux clients, d'économiser. Donc, je pense qu'on doit pouvoir le faciliter et le rendre possible. L'évaluation du service client également. Il y a déjà certaines entreprises de taxi qui le faisaient, mais ce n'était pas généralisé. Donc, maintenant, ce sera généralisé. La modulation des tarifs aussi, qui pourra amener à de l'amélioration du service client, là, le tarif jour, nuit, fin de semaine, jours fériés pour permettre une meilleure offre de taxi. Là, toutefois, où nous aurons plusieurs questions, c'est qu'il semble y avoir une porte ouverte

à la spéculation, M. le Président, et des tarifs qui ne seraient pas connus d'avance avec des algorithmes un peu mystérieux. Et on a vu ce que ça a donné au jour de l'An, donc, des 500 \$, 600 \$ de course entre Montréal et Laval. Et, vous savez, M. le Président, il y a 90 %, selon un sondage, des Québécois et des Québécoises qui souhaitent que le tarif soit connu d'avance. Donc, pas de spéculation des tarifs.

Nous aurons aussi des questions concernant les pouvoirs qui ont été... que le ministre, dans le fond, enlève ces pouvoirs-là de la Commission des transports du Québec pour se les approprier concernant le découpage pour les agglomérations et le nombre de permis émis. La Commission des transports du Québec se doit de faire des analyses objectives avant de faire des modifications. Plusieurs, plusieurs intervenants en commission parlementaire ont demandé qu'avant qu'il y ait des décisions discrétionnaires de la part du ministre qu'il y ait des études en appui et qu'il y ait des consultations qui se fassent. Donc, nous irons dans ce sens-là.

Je veux aussi mentionner, nous l'avons reçu il y a seulement deux jours, une lettre concernant la Fédération des centres d'action bénévole du Québec. Je crois qu'ils ont pris également contact avec le ministre. Ils sont très inquiets concernant les articles concernant le transport bénévole qui se fait par les centres d'action bénévole, particulièrement concernant l'accompagnement des malades qui doivent se rendre à l'hôpital et les clauses de remboursement qu'ils disent qui sont beaucoup trop strictes et qui ne permettent pas de rembourser le coût réel de l'utilisation des automobiles des bénévoles. Donc, nous aurons des préoccupations dans ce sens-là.

Et nous avons aussi des préoccupations, qui ne sont pas directement dans le projet de loi, mais probablement que nous pourrions avoir des réponses en commission parlementaire, concernant les taxes parce que, M. le Président, on a entendu une certaine entreprise — pour ne pas la nommer, Uber — dire qu'elle n'avait pas à payer de taxes au Québec parce que ses chauffeurs de taxi étaient des travailleurs autonomes. Or, M. le Président, je veux juste vous référer, donc, à l'extrait de Loi sur la taxe de vente au Québec. Donc, très clairement, et je vous cite qu'à l'article 407.1... Et je ne peux pas croire, je ne peux pas croire que les dirigeants de cette multinationale-là n'étaient pas au courant avec tous les avocats qu'ils paient pour toutes les taxes illégales qu'ils font partout. Ils ont tellement d'avocats qui travaillent pour eux autres! Je pense qu'ils mettent plus d'argent en avocats que pour payer leurs chauffeurs de taxi.

L'article 407.1, ils disent que «le petit fournisseur qui exploite une entreprise de taxis est tenu d'être inscrit à l'égard de cette entreprise» pour les taxes dès le premier dollar. Donc, très clairement, cette disposition-là ne s'applique pas pour le transport par taxi, et ils le savent très bien. Donc, encore une fois, ils essaient de tromper la population en disant qu'ils n'ont pas besoin de payer de taxes. C'est totalement faux, et la loi est très claire à ce sujet-là. Mais ils n'ont pas l'air de tellement aimer la loi du Québec.

Mais nous aurons des questions parce que nous avons proposé que des modules de perception de taxes soient automatiquement dans chacun des véhicules, à l'intérieur ou... pas nécessairement à l'intérieur, mais, je vous dirais, connectés sur les applications mobiles. Donc, je pense que ce serait bienvenu de pouvoir avoir une intégration de l'ensemble des systèmes à l'intérieur du taxi.

• (11 h 50) •

Et finalement sur la partie du vélo. Donc, nous avons entendu des intervenants. Il n'y a que quelques articles qui sont en lien avec la sécurité du vélo. C'est un bon début. Ce n'est pas suffisant, mais c'est un bon début. Ça faisait déjà deux ans que nous attendions des améliorations suite aux accidents mortels que nous avons connus, particulièrement à Montréal, mais il y a aussi des accidents à Québec. Donc, nous serons d'accord, là, avec ces articles-là, mais j'inviterais le ministre à travailler pour pouvoir avoir d'autres éléments. Et on a été particulièrement sensibilisés par M. Louis Garneau, qui nous disait qu'il y a toute une campagne de sensibilisation qui serait nécessaire. Donc, je vais le rappeler au ministre pour l'adoption de principe. Je vais le rappeler aussi en commission parlementaire pour qu'il puisse tout de suite donner des directives à son ministère de préparer une campagne de sensibilisation avant le début de l'été parce qu'on sait que, déjà, les vélos sont sur nos routes au Québec. Donc, je pense que ce serait important, une campagne de sensibilisation.

Et donc, finalement, M. le Président, après trois consultations, après deux ans de taxi illégal et deux ministres des Transports, il était temps que nous ayons un projet de loi sur les taxis pour, je vous dirais, permettre que le climat social ne dégénère pas parce que nous avons malheureusement, et c'est inacceptable de la part du gouvernement libéral, toléré du taxi illégal depuis deux ans. Donc, il faut faire cesser le taxi illégal. Et nous appuierons donc le principe du projet de loi, M. le Président. Et nous allons offrir toute notre collaboration pour que le projet de loi soit adopté avant la fin de la présente session parlementaire. Et je crois que toute action qui irait à l'encontre d'une adoption avant la présente session parlementaire est une action qui inviterait à la perturbation sociale. Et j'espère, j'espère, que l'ensemble des parlementaires travailleront en collaboration et ne laisseront pas la porte ouverte à la perturbation sociale en n'appuyant pas et en ne collaborant pas pour l'adoption de ce projet de loi là avant la fin de la présente session parlementaire. Et j'espère, j'espère, que l'ensemble des parlementaires n'auront pas dans leurs discours un discours en disant : Bah! Les lois du Québec, ce n'est pas grave si on ne les respecte pas. Ce n'est pas grave, les gens peuvent continuer pour des raisons supposément de technologie ou de vocabulaire. Ah! il faudrait quand même faire plaisir à une multinationale qui s'en vient ici, au Québec, en voulant complètement bafouer nos lois, en venant nous insulter en commission parlementaire.

Et d'ailleurs la CAQ a complètement changé d'attitude parce qu'au début ils étaient tout à fait d'accord que c'était une insulte aux parlementaires, et là, tout d'un coup, je ne sais pas, j'ai l'impression qu'ils ont senti une espèce de petite opportunité partisane politique en voyant la difficulté au sein du Parti libéral à leur dernier conseil général. Ils ont comme sauté sur l'os pour le gruger. Et je trouve ça dommage, M. le Président, parce qu'au-delà de la partisanerie ici, à l'Assemblée nationale, M. le Président, il y a des travailleurs et des travailleuses qui sont touchés, qui ont des pertes de revenus actuellement. Et je pense qu'on doit s'élever au-delà de la basse petite partisanerie pour faire en sorte de maintenir un bon climat social ici, au Québec.

Et moi, j'avais invité tous les parlementaires à faire une collaboration sur ce projet de loi là, qui est un projet de loi essentiel, je crois, qui est un projet de loi équilibré, où on ouvre la porte à l'ensemble des nouvelles technologies, aux

applications mobiles, au taxi-partage mais où on protège aussi les travailleurs et les travailleuses qui ont investi leurs économies. Et c'est le gouvernement, à tort ou à raison, M. le Président, qui, dans le passé, a décidé d'imposer ce système-là. Et, lorsqu'on dit qu'il y a un monopole... parce que j'ai déjà entendu ces arguments-là tout récemment, d'ailleurs, de la part de la CAQ, mais je veux vous dire, M. le Président, il n'y en a pas, de monopole. Et le meilleur exemple, là, c'est qu'il y a une nouvelle compagnie, qui s'appelle Téo Taxi, qui est venue à l'intérieur de l'industrie du taxi. Donc, il n'y en a pas, de monopole. Avec toutes les nouvelles technologies, même les technologies électriques au niveau des véhicules, donc, c'est tout à fait possible de pouvoir respecter les lois. Et donc il n'y en a pas, de monopole.

Et je veux le répéter : C'est tout à fait ouvert au Québec pour l'ensemble des nouvelles technologies. Et de prétendre le contraire, c'est de faire de la désinformation. Le Québec est tout à fait ouvert aux nouvelles technologies. C'est tout à fait possible. Il y en a, des applications mobiles : Taxi Diamond, Taxi Coop, Téo Taxi, et il y en a d'autres qui sont disponibles au Québec. Et le Québec est tout à fait ouvert aux entreprises, mais c'est comme dans tous les domaines : les gens doivent respecter les lois, et on ne peut pas accepter deux poids, deux mesures, M. le Président. Et donc j'invite mes collègues de la CAQ à appuyer le principe et j'invite mes collègues de la CAQ à donner toute leur collaboration pour une adoption avant la fin de la présente session parlementaire. Merci, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Merci à vous, Mme la députée de Vachon, pour cette intervention. M. le député de Groulx et porte-parole pour la deuxième opposition en matière de transports, je vous cède la parole.

### M. Claude Surprenant

**M. Surprenant :** Bien, merci, M. le Président. Or, après effectivement deux ans et trois consultations... je vais d'ailleurs vous en faire état tout de suite. Il y avait eu au départ le projet de loi n° 36, qui s'intitulait Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif. Il y avait un article dans ça pour les projets pilotes. Donc on avait beaucoup jâsé des potentialités, là, de compétitions différentes. Il y a eu ensuite, de la part du ministre, une consultation sur l'industrie du taxi, du transport par taxi, en juillet 2015. Par la suite, on a eu cet hiver, au mois de février, une consultation sur le transport rémunéré de personnes par automobile, et le ministre nous avait déposé, M. le Président, un document, là, de référence. Puis donc ça faisait état de trois principaux points. Alors, on devait traiter, là, du... Le point 1, c'était le maintien des responsabilités de l'État pour assurer la sécurité des usagers; le point 2, l'amélioration des services offerts à la clientèle; le point 3, la mise en place d'un environnement d'affaires équitable; et le point 4, M. le Président, bien important, l'émergence de nouveaux modèles d'affaires facilités par l'arrivée de nouvelles technologies.

Alors, on a parlé des trois premiers points. Et puis, dans le contexte où, dès le départ, on avait reçu des gens d'Uber, bien, le ministre était en opposition farouche envers ce modèle d'affaires là. Donc, on n'a malheureusement pas parlé du point 4, ce qui est fort dommage. Je pense que c'est notre rôle, en tant que parlementaires, de parler des choses qui s'en viennent pour que les lois que l'on va faire tiennent compte de l'évolution.

Alors, aujourd'hui, bien, on a eu le dépôt récemment du projet de loi n° 100, dont j'ai copie ici, et c'est ce dont on va parler.

Donc, je reviens avec mes propos. Donc, après deux ans et trois consultations où le gouvernement a toujours fait preuve de fermeté, nous voici devant vous, bousculés et insatisfaits du travail parlementaire que nous avons fait pour nous rendre ici, M. le Président. Dans le processus législatif, nous devons être à l'écoute de la population afin de nous assurer que la mise à jour que nous sommes tenus de faire des lois reflète non seulement bien le contexte social où nous sommes rendus, mais aussi son évolution prévisible. M. le Président, nous n'en sommes pas là du tout, mais le gouvernement, après s'être traîné les pieds dans ce dossier, veut maintenant faire trop vite, mal préparé et en contradiction avec le consensus, voire avec ses propres énoncés.

Je vais faire un quiz avec vous ce matin. Je vais vous donner quelques citations, et vous essaieriez de deviner qui a mentionné les propos que je vous rapporte. Alors, on commence.

Qui a dit au sujet de l'économie de partage : «C'est comme si on vous disait qu'il faut se mettre dans le milieu de Saint-Laurent pour essayer d'arrêter le flot. Que ce soit Uber pour les voitures partagées, que ce soit *Netflix* pour la vidéo, c'est un phénomène de société irréversible.» Réponse? Qui, pensez-vous? Le premier ministre du Québec, M. le Président.

Qui a dit maintenant : «L'économie de partage, les jeunes sont attachés à ça, [...]c'est une bonne idée, mais il faut que ce soit encadré pour créer un climat de compétition qui est correct pour les autres chauffeurs.» Réponse : encore une fois le premier ministre du Québec.

Qui a dit à propos d'Uber : «O.K., on comprend ce mouvement de société qui est en train de se faire, on va l'aménager dans un souci d'équité envers tout le monde.» Eh oui, la réponse encore une fois : le premier ministre du Québec, M. le Président.

Toujours à propos d'Uber, qui a dit : «On peut se bercer dans l'illusion qu'on est capable d'arrêter ça et de faire comme si ça n'existait pas, ça existe[...]. On doit donc se réunir, comme société, avec les chauffeurs de taxi, qu'on veut traiter équitablement, et d'autres partenaires pour voir comment on va encadrer ce milieu de façon équitable et que la compétition soit loyale.» Toujours encore, M. le Président... c'est selon les paroles du premier ministre du Québec.

Et celle-ci est bonne : «Historiquement, tout mouvement qui a cherché à arrêter un développement technologique a échoué.» C'est incroyable quand même. La réponse, évidemment, c'est le premier ministre du Québec, encore une fois, qui tenait ces propos.

• (12 heures) •

Or, entre les propos du premier ministre et le projet de loi n° 100, il y a un océan de contradictions. Il aura fallu, disais-je tantôt, deux ans et trois consultations au gouvernement pour sortir les cartes de leur boîte, les brasser un peu pour finalement remettre le paquet dans la boîte et se rabattre sur le statu quo. Uber représentait un test pour le gouvernement,

et le gouvernement a échoué. Il n'est cependant pas trop tard pour retirer le projet de loi n° 100 et retourner à la table à dessin. C'est ce dont nous essaierons de vous convaincre au cours de l'adoption du principe. Peut-être qu'à la fin de l'exercice les députés libéraux qui, je le sais, ont à cœur l'innovation et le développement économique, voteront contre le projet de loi n° 100, le projet de loi d'un seul homme, M. le Président, car, tous ici en sont conscients, il s'agit effectivement du projet de loi d'un seul homme : la panne d'innovation du gouvernement est entièrement attribuable au ministre des Transports lui-même.

Un comité interministériel chargé de le conseiller, formé des sous-ministres des Transports, des Finances et du Revenu, a produit un rapport qui suggère quoi, M. le Président? Où est-il, ce rapport? Pourquoi ne pas l'avoir déposé? Je vais me risquer : parce que ce rapport d'un comité spécial chargé de conseiller le ministre propose une avenue à l'opposé de ce que l'on retrouve dans le projet de loi n° 100. Parce que le rapport mentionne que deux systèmes parallèles peuvent très bien exister, coexister, voire, un pour le taxi traditionnel qui conserverait certains privilèges et un autre pour Uber et les entreprises de ce secteur nouveau du covoiturage commercial et de l'économie de partage.

Le comité n'aura pas su faire entendre raison au ministre. Pire, tout pointé dans la direction que le premier ministre a perdu son bras de fer contre le ministre des Transports, un ministre des Transports complètement fermé à l'idée d'ouvrir la porte au modèle Uber. Le premier ministre, initialement favorable à un encadrement intelligent d'Uber au Québec, a plié, devant son ministre, pour des raisons qu'eux seuls connaissent. Sachez qu'en ce qui nous concerne, que, dans les prochaines heures que nous passerons ensemble, nous tenterons de vous faire entendre raison, parce que, comme l'a dit, un jour, un certain premier ministre : «Historiquement, tout mouvement qui a cherché à arrêter un développement technologique a échoué.»

Le projet de loi du ministre est un projet de loi sur mesure pour le contexte de 1972. C'est effectivement en 1972 que le gouvernement du Québec s'est approprié la responsabilité de la gestion du service de transport par taxi et de ses permis attitrés. Il n'y a aucun doute que le projet de loi n° 100 du ministre s'inscrit parfaitement dans l'esprit de la Loi sur les transports de 1972. Littéralement, le projet de loi n° 100 perpétue les intentions législatives d'il y a 45 ans. Mais il faut se replonger dans l'époque pour comprendre les raisons qui ont mené au système de quotas de permis que nous connaissons aujourd'hui. Il faut réaliser que, malheureusement, 45 ans plus tard, si on a réussi à assurer une certaine paix sociale jusqu'à l'arrivée d'Uber récemment, les conditions des chauffeurs de taxi ont, elles, peu évolué. Le projet de loi de 1972 s'inscrit en réponse à plusieurs crises qui frappent successivement l'industrie du taxi à l'époque : la crise économique, la Seconde Guerre mondiale, la prolifération incontrôlée des permis de taxi, de nombreuses grèves, aussi.

En 1968, plusieurs propriétaires de taxi s'unissent pour fonder le Mouvement de libération du taxi, le MLT. Alors, des émeutes vont même éclater, les journaux en ont fait bien état. C'est à ce contexte que la loi de 1972 devait répondre. Aujourd'hui, le ministre fait l'économie d'une réflexion sur le contexte qu'est le nôtre pour mieux s'emparer dans le statu quo. La loi de 1972 et les principes qui ont mené à son adoption ne correspondent plus à la réalité du XXI<sup>e</sup> siècle. Il faut penser au-delà de 1972, d'abord parce qu'évidemment le contexte a changé et, comme dirait justement quelqu'un : On est en 2016.

Ensuite, parce que les résultats espérés pour les chauffeurs de taxi eux-mêmes ne sont pas au rendez-vous. En 1968, pour ramasser un maigre 40 \$ par jour, le chauffeur devait travailler 12 heures d'affilée en se nourrissant surtout de café et de pilules pour se tenir éveillé. Après avoir payé la location du véhicule à son patron et l'essence à la station-service qui, bien souvent, appartenait aussi au propriétaire de la flotte, c'était tout juste s'il lui restait 15 \$, 20 \$, à la fin de sa journée ou voire de sa nuit de travail.

Toutes proportions gardées, qui peut affirmer que les choses ont réellement changé depuis pour les chauffeurs de taxi, M. le Président? Je vous parle surtout des chauffeurs qui ne possèdent pas de permis, qui doivent le louer parfois jusqu'à 600 \$ par semaine. Imaginez que le premier 600 \$ que vous gagnez dans une semaine, c'est le prix que vous devez payer simplement pour le droit de travailler. Et ces chauffeurs-là n'ont aucune autre alternative : le système des quotas les enferme dans le système, au seul bénéfice des propriétaires de taxi, et des plus vieux propriétaires seulement, parce que les derniers ont payé leur permis des sommes astronomiques, démesurées, bien souvent entre 200 000 \$, voire même 300 000 \$.

Sur les 22 000 familles que le lobby des taxis dit vouloir protéger, il y en a 17 000 que personne ne représente dans le débat qui nous occupe, les 17 000 qui sont chauffeurs sans être propriétaires d'un permis de taxi. Le lobby du taxi veut coûte que coûte, évidemment, préserver la valeur des permis de taxi. Ce qu'ils ne disent pas, c'est que la valeur artificiellement gonflée de ces permis est largement fondée sur les chauffeurs, qui, eux, sont prisonniers du système de quotas et se voient donc obligés de payer le 600 \$ de location de permis. Ceux-là n'ont aucune sécurité d'emploi, aucun congé de maladie, bref, aucun avantage social ni assurance ou garantie quelconque, des chauffeurs qui peuvent travailler sept jours sur sept, entre 60 et 72 heures par semaine pour un salaire indécent, disons-le bien.

Je vous pose la question : Qu'est-ce donc qui a changé entre 1968 et aujourd'hui pour les chauffeurs qui ne sont pas propriétaires de leurs taxis? Le projet de loi n° 100 fait l'économie d'une réflexion beaucoup plus large à y avoir sur l'industrie du taxi elle-même. Le ministre, à l'image de son gouvernement, pellette par en avant.

Le ministre perd aussi de vue l'essentiel. Sa seule vision, dans le débat actuel, c'est sortir Uber du Québec. Le ministre ne veut pas perdre la face devant les pressions des dirigeants québécois de la multinationale, le ministre... je pense d'ailleurs que le ministre en fait une affaire personnelle. Sa vision manichéenne du débat l'empêche de s'élever au-delà de la mêlée, M. le Président. C'est une évidence, le projet ne vise qu'une chose : mettre Uber à la porte du Québec.

Le ministre veut mettre Uber au pas. Le texte législatif déposé force Uber dans le moule des taxis traditionnels, ce qu'il n'est pas. Quand le ministre dit qu'Uber n'a qu'à s'adapter, ceux qui connaissent le modèle de l'économie de partage savent que le ministre est complètement déconnecté ici. Ou il se moque de nous ou alors il ne comprend pas le modèle d'affaires de l'économie de partage.

Pour vous donner une image, le projet de loi n° 100, c'est comme si on disait aux utilisateurs d'Airbnb : Dorénavant, vous devrez louer une chambre d'hôtel pour la sous-louer ensuite. Le projet de loi est absurde à ce point quand il vient

le temps de demander à Uber de s'y soumettre. Ou alors c'est comme pour Word, il n'est pas un expert, ou alors le ministre sait exactement ce qu'il fait.

Même chose quand le ministre dit qu'Uber n'a qu'à faire comme Téo. Téo est un modèle d'affaires de taxi traditionnel. Uber, c'est proprement de l'économie de partage. Les deux modèles sont différents, complémentaires mais incompatibles.

Le projet de loi sera très difficile, voire impossible à amender. Il n'y a pas de place pour les nouvelles technologies, l'économie de partage ou pour les modes de transport alternatifs dans ce projet de loi là. Le ministre aurait pu choisir une alternative, il aurait pu encadrer pour permettre. Il aurait pu adapter les lois et règlements, s'assurer qu'Uber paie sa juste part de taxes, livre une saine concurrence aux autres joueurs de l'industrie. Les exemples d'encadrement intelligent pour le modèle d'Uber abondent pourtant. Le gouvernement est parvenu à encadrer Airbnb. Trois villes canadiennes l'ont fait à ce jour, donc, en plus de 28 États américains. Il faudrait être créatif pour faire entrer la modernité dans ce projet de loi, tout droit sorti de 1972. Je doute que deux semaines suffiront à aller au bout de l'exercice, M. le Président.

Tous les acteurs du milieu économique se sont prononcés contre le projet de loi, tous sans exception. Si vous avez une sensibilité pour le développement économique, pour le milieu des affaires, pour la création de richesse, si vous avez une préoccupation pour le consommateur, vous êtes contre le projet de loi n° 100. Avec le projet de loi n° 100, le Parti libéral fait une fois de plus la démonstration qu'il n'est plus le parti de l'économie, et certainement pas le parti de l'économie de partage ou de l'économie du XXI<sup>e</sup> siècle. Ex-ministre de l'Innovation, ex-P.D.G. reconnu et respecté d'Investissement Québec, le projet de loi n° 100 est une tache à la feuille de route tout à fait respectable de mon distingué collègue le député de Vachon... de Verdun, pardon.

Voici ce qu'ont dit les acteurs du milieu des affaires au Québec. Stéphane Forget, président-directeur général par intérim de la FCCQ, Fédération des chambres de commerce du Québec : «En ne cherchant qu'à combattre le "transport illégal", le gouvernement a fait fausse route et a raté une opportunité de réfléchir aux enjeux créés par cette technologie de rupture dont Uber constitue l'une des principales manifestations.» Michel Leblanc, de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain : «Le projet de loi, tel qu'il est écrit présentement, nous empêche encore plus dans la problématique dans laquelle on se trouve. S'il est adopté tel quel, on va simplement maintenir un système de privilèges à un groupe de citoyens qui ont des permis qui ont une valeur démesurée sur les marchés secondaires, qui va faire en sorte que le consommateur va être pénalisé.» Le Conseil du patronat, lui, disait : «L'État doit réglementer. "Réglementer intelligemment", martèle l'économiste en chef du Conseil du patronat du Québec, Norma Kozhaya. "Une réglementation qui favorise, en même temps, un environnement concurrentiel et l'équité fiscale."»

• (12 h 10) •

Et c'est sans compter les commentaires des chroniqueurs. Je vais vous en citer quelques-uns, M. le Président. Alors, Paul Journet disait ceci : «[Le ministre des Transports] s'est comporté en responsable de l'immobilité durable et non de la Mobilité durable[...]. [Il] a agi comme s'il arbitrait un conflit de travail entre [une] industrie du taxi conventionnelle et Uber et [...] a tranché en faveur du statu quo.»

Alain Dubuc : «Si j'étais [le premier ministre], j'aurais un petit doute en voyant qui a applaudi avec le plus d'enthousiasme à la solution proposée par son ministre des Transports, [la députée de Vachon], qui incarne la gauche syndicale dogmatique du Parti québécois, et l'ex-ministre péquiste Guy Chevrette, qui a défendu le lobby du taxi avec la même verve qu'il a défendu celui de l'amiante.»

Alec Castonguay maintenant : «Au Québec, on aime se dire créatifs, porteurs de nouvelles solutions aux défis qui se présentent. Or, le projet de loi 100 en est totalement dépourvu.»

François Cardinal, il disait : «Mais vous savez ce que j'aime [le] plus encore? Avoir la possibilité de choisir moi-même Téo — bon, il parlait de Téo — plutôt que de me le faire imposer par le gouvernement. Je suis plus libéral que le Parti libéral, faut croire.»

Josée Legault : «Le gouvernement Couillard courbe l'échine devant le lobby du taxi. Son projet de loi 100 [...] lui rend les armes.»

Alors, il y a Équiterre également qui, ne l'oublions pas, est aussi contre le projet de loi n° 100. L'argument qu'ils défendent est simple : «Le modèle de covoiturage commercial d'Uber améliore le cocktail de transport, ce qui participe à l'abandon de l'auto solo. Uber participe à ce mouvement d'abandon de l'auto solo qui, à terme, génère de nouveaux clients potentiels pour les taxis. Et ce n'est pas banal. La tarte s'agrandit alors et tout le monde y gagne.»

Les jeunes libéraux sont aussi contre le projet de loi du ministre. Sous l'impulsion des jeunes libéraux, son parti lui a envoyé un message très clair lors du dernier congrès du Parti libéral. Rien n'y fait, le ministre refuse d'entendre raison.

Alors, à travers ça, il y a eu un sondage qui a été fait par Léger en mars, avril 2016. Et dans les faits saillants, je note ceci... on doit bien noter ceci : «75 % des Montréalais croient que le gouvernement du Québec devrait réglementer Uber pour lui permettre d'opérer.»

Et, pour en revenir finalement aux militants libéraux, on lisait hier dans un communiqué de presse que «des militants libéraux ciblent désormais quatre ministres», ils veulent du changement. On sait qu'ils ciblaient déjà le ministre des Transports et la ministre de l'Économie, des Sciences et de l'Innovation. L'innovation, ici, on peut revenir. Mais ils rajoutent également les députés de Laurier-Dorion et de Notre-Dame-de-Grâce à qui ils veulent parler sérieusement et leur faire voir qu'ils sont à l'envers dans le trafic, pour reprendre une expression, puisqu'on parle de transport par taxi.

Alors, bref, les jeunes, les milieux économiques, les environnementalistes sont tous contre le projet de loi n° 100. Est-ce que le ministre réellement fait le choix aujourd'hui de maintenir un système de gestion de l'offre archaïque envers et contre tous, contre les milieux économiques, contre les jeunes, contre les environnementalistes et contre la lutte à l'auto solo? Il y a un consensus très net qui se dégage : Le ministre fait fausse route. Mais il refuse de faire demi-tour. Pour le ministre, Uber est une lutte à finir.

Quand on fait la somme de ce qu'on a dit du projet de loi n° 100, on se rend compte que le projet de loi est largement rejeté parce que le gouvernement limite les choix des consommateurs, qui seront les grands perdants de son projet de loi. Ce dernier va nuire à l'environnement et ne permet pas de combattre l'auto solo, et le gouvernement s'inscrit en contradiction avec sa propre stratégie numérique. On ne peut que constater qu'il est en panne d'innovation.

L'adoption du projet de loi ternit également l'image du Québec à l'étranger et handicaperait notre capacité d'attraction en matière d'investissements étrangers et l'entrepreneuriat. Le gouvernement n'est pas à l'écoute des citoyens, il est incapable de faire face aux défis du XXI<sup>e</sup> siècle. Le gouvernement, comme c'est le cas depuis 13 ans de monopole libéral, enfonce de Québec dans le statu quo. Uber était un test pour ce gouvernement. Et le gouvernement a échoué, M. le Président.

Pire, Uber n'est que la pointe de l'iceberg. Seulement parmi les compétiteurs d'Uber, on trouve de nombreux joueurs qui ont toutes les ressources pour s'installer au Québec. Le Québec n'a pas les moyens d'exclure ce genre de dynamisme économique au profit d'une industrie surprotégée et surréglementée en perte de vitesse. Le secteur économique du covoiturage commercial est loin d'être marginal. Au lieu d'accueillir la libre concurrence, le ministre exclut l'innovation. Uber est loin d'être le seul joueur sur le marché. Plusieurs autres entreprises à travers le monde font ou ont fait des affaires en se basant sur un modèle proche de celui d'Uber. Alors, parmi celles-ci, on retrouve Lyft, Sidecar, Carma, Hailo, Curb, Didi, Waze Carpool, il y a Waze RideWith, BlaBlaCar, TappCar et plein d'autres, M. le Président. Dans plusieurs cas, ce ne serait qu'une question de temps avant que les compétiteurs d'Uber ne s'attaquent au marché québécois.

Alors, Québec dit non à Uber, mais à combien d'autres il le fait par le fait même? Et va-t-il devoir rouvrir la loi sur le taxi pour exclure à répétition chaque nouveau modèle légèrement différent de celui d'Uber, M. le Président? On va tourner en rond. Le Québec va-t-il refuser les Didi, Lyft, Waze Carpool, BlaBlaCar de ce monde sous prétexte de préserver la valeur des permis de taxi au Québec?

Le marché du covoiturage commercial est en pleine expansion. Coup sur coup, les trois constructeurs automobiles d'envergure viennent d'annoncer des investissements dans des applications mobiles. Volkswagen a mis 300 millions de dollars sur la table pour l'application Gett, qui met en relation les taxis, les VTC, véhicules de tourisme avec chauffeur, avec des clients. Toyota est, de son côté, au capital d'Uber, afin notamment de proposer des offres avantageuses aux chauffeurs. BMW a misé sur Scoop, une application aussi de covoiturage. Et, plus tôt en début d'année, c'est General Motors qui avait investi 500 millions de dollars, un bon montant, dans Lyft, l'un des principaux rivaux d'Uber aux États-Unis.

Alors, Didi est l'équivalent d'Uber en Chine. L'entreprise est capitalisée, elle, à 20 milliards de dollars actuellement et vise à prendre encore de l'expansion. Apple vient d'investir 1 milliard dans Didi également, il y a quelques semaines à peine. Donc Google, par ailleurs, a décidé de se joindre à la parade. L'application mobile de navigation routière Waze, que certainement plusieurs connaissent ici, filiale du géant Google, a lancé lundi un projet pilote, un vrai, de covoiturage dans la région de San Francisco, baptisé Waze Carpool. Google, donc, a déboursé plus de 1 milliard de dollars pour acquérir Waze en 2013. L'application compte aujourd'hui plus de 50 millions d'utilisateurs dans le monde.

En Europe, le champion du covoiturage est l'entreprise française BlaBlaCar, qui revendique 25 millions de membres, sans compter TappCar, la junior albertaine qui serait aussi susceptible de venir compétitionner Uber au Québec. Depuis que Toronto a normalisé la situation d'Uber, TappCar a déjà annoncé son intention de s'attaquer au marché torontois. Uber ouvre la voie. Le Québec sera isolé s'il ne permet pas une place plus grande à ces entreprises.

Le futur, c'est demain, M. le Président. Je vous parle de ce qui nous attend aujourd'hui, mais parlons aussi de ce qui nous attend dans le futur. Et quand je parle du futur, je parle de demain matin. L'arrivée d'Uber au Québec n'est qu'un début. De nombreuses initiatives technologiques arriveront bientôt chez nous et compétitionneront elles aussi le monopole de l'industrie traditionnelle des taxis.

Alors que le gouvernement en a déjà plein les bras avec Uber, imaginez le portrait lorsque la voiture sans chauffeur de Google sillonnera peut-être les rues un jour, donc, de Montréal. Imaginez quand des amis, des voisins et des collègues de travail organiseront leur covoiturage par *Facebook*.

Dans un autre secteur d'activité, des entreprises comme Amazon travaillent actuellement à déployer la livraison de colis par drone. Est-ce que les facteurs vont demander au gouvernement de légiférer contre cette nouvelle concurrence déloyale?

L'attitude du gouvernement dans le dossier d'Uber soulève de grandes inquiétudes pour la suite des choses. Va-t-on refaire le même processus pour chaque nouvelle innovation au Québec : trois commissions, deux ans de tergiversations pour, une fois de plus, réaffirmer le statu quo, M. le Président? Va-t-on systématiquement fermer les portes du Québec à l'innovation et l'économie de partage sous prétexte que les marchés s'en trouvent déstabilisés?

Les constructeurs automobiles investissent actuellement des milliards pour développer des technologies destinées à assister et même à remplacer les conducteurs d'ici quelques années. La venue de la voiture autonome sans conducteur est inévitable. La technologie est déjà passablement au point. C'est Google qui a lancé le bal, en 2010, avec sa voiture sans conducteur, parfois appelée voiture Google, un projet de voiture autonome.

• (12 h 20) •

Par ailleurs, Google ne serait pas la seule sur le développement de voitures autonomes. Tesla Motors, BMW, Mercedes-Benz, Honda, Volkswagen, Ford, en tout, 11 entreprises avaient les autorisations de test aux États-Unis à la fin 2015. Même Apple aurait dans ses cartons un tel projet. *Facebook* a déposé, en janvier dernier, un brevet concernant une nouvelle fonctionnalité pour son réseau social gratuit qui rassemble 1,4 milliard d'utilisateurs dans le monde. L'utilisateur pourra éventuellement indiquer s'il se rend en voiture à un concert, par exemple, grâce à un bouton sur la page *Facebook* de l'événement. Il pourra ensuite préciser combien de places sont disponibles dans son véhicule, le trajet emprunté et le prix à payer. J'ai bien hâte de voir le ministre des Transports interdire *Facebook* au Québec.

L'enjeu : la mobilité. Quoi qu'en pense le gouvernement, c'est au législateur de s'adapter aux nouvelles réalités de sa société. La société évolue, nous devons nous adapter.

Le gouvernement, avec le projet de loi n° 100, et à l'image de son mandat actuel, veut nous vendre l'immobilisme comme projet de société. Nous sommes fiers, pourtant, des entreprises québécoises comme Communauto ou Bixi, qui valorisent le développement durable et l'économie du partage dans le monde. Alors, pourquoi une entreprise extérieure épousant la même philosophie ne peut pas prendre sa place au Québec? Les Québécois n'ont-ils pas droit au libre choix?

Communauto a réussi récemment à faire en sorte que la ville de Québec change sa réglementation sur le stationnement dans les rues résidentielles pour qu'elle puisse lancer, l'an dernier, Auto-mobile — avec un trait d'union — un service spontané où les usagers n'ont pas à réserver leur véhicule; ils peuvent tout simplement sauter dans une voiture située tout près et la laisser stationnée, une fois à destination, dans une rue incluse dans la zone Communauto. M. Robert, Benoît, président de Communauto, considère Uber et Communauto comme des services complémentaires.

La réalité économique du XXIe siècle, c'est le libre choix, l'avant... l'accès, pardon, avant la propriété, et le partage. Face à une offre de services multiples, complémentaires et donc, conséquemment, variés, le législateur n'a d'autre choix que d'offrir un cadre réglementaire flexible, ce qui est l'inverse du projet de loi n° 100, M. le Président.

Nous sommes, encore une fois, tous fiers du succès de Bixi. D'ici la fin de l'année, 50 000 vélos de la compagnie québécoise rouleront à travers le monde. Le Bixi et ses différentes appellations circulent déjà dans une quinzaine de villes : Londres, 11 000 vélos; New York, 7 000 vélos; Chicago, 5 000; Melbourne, 700 vélos. Ce dernier mois, PBSC, Public Bike-Sharing Company, a aussi vendu son service à deux villes du Mexique, Toluca et Guadalajara. Saviez-vous que Bixi est un mot-valise, contraction des mots «bicyclette» et «taxi»? Je suis certain que le ministre des Transports n'était pas au courant, autrement il aurait demandé des permis de taxi pour les Bixi et des permis de chauffeur de taxi pour les utilisateurs.

La réalité est telle que la mobilité urbaine change de visage. Je peux désormais me déplacer par un moyen de transport de mon choix au moment de mon choix. Peu importe l'endroit où je me trouve en ville, je peux changer de moyen de transport à ma guise avec une absolue liberté, à la seule condition de posséder un téléphone intelligent. Voici où nous en sommes. Et le ministre voudrait nous faire avaler que le seul transport rémunéré de personnes par automobile, c'est le taxi? Les définitions comme les lois sont faites pour être réécrites. L'histoire vous interpelle, M. le ministre. Prenez la peine... Que le ministre prenne la peine... pleine mesure, dis-je, des changements qui bouleverseront notre époque. Le projet de loi n° 100 y fait figure d'anachronisme.

Alors, l'ennemi à abattre : l'auto solo. Le ministre se trompe de cible. L'ennemi à abattre, je le répète, c'est l'auto solo, M. le Président, et, dans ce combat, Uber fait figure d'allié plutôt que d'ennemi. En 2014, 78 %, soit plus des trois quarts des citoyens, utilisaient l'automobile pour leurs déplacements domicile-travail, et presque la totalité d'entre eux seuls dans une voiture. Le ministère des Transports du Québec, le MTQ, présentait en 2011 une grande enquête basée sur 26 400 entrevues menées auprès des ménages de la région de Québec. Pour plus de 60 % des déplacements, l'automobiliste est également le conducteur, dans seulement 14 % des cas il est passager. Le transport en commun ne représentait, en 2011, que 9 % des déplacements dans la région de Québec; cette part modale augmente à 11 % à l'heure de pointe du matin. Le nombre de véhicules par ménage a continué d'augmenter partout à Québec, à Lévis et dans les couronnes nord et sud, tout comme le nombre de titulaires d'un permis de conduire. Le nombre de passagers a diminué et, avec lui, le taux d'occupation moyen des automobiles. Sur le front de la lutte à l'auto solo, les résultats sont pour le moins peu convaincants. Selon Statistique Canada, en 2011, les plus fortes proportions de personnes effectuant du covoiturage ont été enregistrées dans l'est du pays : soit Halifax, 23,5 %, St. John's, 23 %, et Moncton, près de 23 %; par contre, les plus bas taux étaient enregistrés dans les régions métropolitaines du Québec : Saguenay, 11 %, Trois-Rivières, 11,3 %, et Sherbrooke, 12,7 %.

La seule façon d'encourager une mobilité urbaine qui exclut l'auto solo, c'est de multiplier les alternatives pour le consommateur. Il est faux de s'imaginer que, parce qu'on met Uber à la porte du Québec, d'emblée les utilisateurs d'Uber vont faire le transfert vers le taxi traditionnel. Quand on ajoute Uber dans le mix du cocktail de transports offert au consommateur, on agrandit la tarte pour tout le monde. Prenons un exemple concret. Jacques, nom tout à fait fictif, est un adepte d'Uber sans être un utilisateur du taxi; Uber correspond à son mode de vie. Jacques a un rendez-vous chez le médecin. Il commande donc sa voiture Uber pour se rendre à l'hôpital. Mentionnons d'emblée que, le jour où le gouvernement adopte le projet de loi n° 100, Jacques va prendre sa voiture, c'est le message qu'on lui envoie. Donc, Jacques se rend à l'hôpital avec Uber. Or, en sortant de son rendez-vous, Jacques est en retard pour une importante réunion. Au lieu de commander une voiture Uber, il se précipite donc dans le taxi qui attend dans la zone d'attente réservée devant l'hôpital. Jacques est un client pour le taxi que le taxi n'aurait pas eu sans Uber. Uber n'a pas, dans les circonstances, mangé un morceau de la tarte de l'industrie du taxi, il a au contraire ajouté de la tarte dans l'assiette.

Et c'est ça, l'approche qu'on doit favoriser, M. le Président. Mais, par contre, ça demande de la vision et du courage. C'est exactement ce qu'affirme Pierre-Olivier Pineau, des HEC Montréal. Il dit : «La clé de la croissance pour l'industrie du taxi, ce n'est pas le combat contre l'initiative et l'innovation. Au contraire c'est la compréhension [de] tous les efforts qui contribuent à enrichir le "cocktail [des] transports" — cette combinaison de transports en commun, transports actifs, autopartage et covoiturage sous toutes ses formes — permettent de réduire la propriété et l'usage [des] véhicules individuels. Dès lors, la clientèle potentielle du taxi [s'agrandit] — en même temps que le nombre de cyclistes, d'usagers d'autobus [...] de métros et de covoitureurs.»

...libre concurrence, M. le Président. Donc, voilà ce qui nous ramène donc toujours au même enjeu, celui du libre choix. Le libre choix signifie nous ouvrir aux nouveaux modèles de l'économie de partage du XXIe siècle. Ça signifie qu'il faut encadrer pour permettre... j'ai dit tantôt : Encadrer Uber pour permettre le libre choix, encadrer aussi avec le souci de préserver et d'améliorer la compétitivité de l'industrie du taxi. Ça signifie de travailler sur deux fronts : imposer

un cadre administratif un peu plus sévère à Uber, d'une part, à commencer par l'obligation de payer ses taxes; et, d'autre part, alléger le fardeau administratif imposé aux chauffeurs de taxi, d'autre part. Donc, en faisant un bout de chemin de chaque côté du spectre, il y a fort à parier que l'on peut trouver un terrain d'équilibre au milieu, ce qu'on appelle le «same level playing field», qui, sans être parfaitement égal, ce qui est impossible, soit équitable. Trouver un terrain équitable, voilà ce qui aurait dû être la tâche du ministre des Transports, dans une perspective de saine concurrence et de liberté de choix pour les consommateurs.

M. le Président, la quête du ministre aura plutôt été celle de débarrasser le Québec des modèles alternatifs à celui du taxi. Pourtant, le modèle Uber, dans la perspective où il respecte les règles fiscales du Québec, s'avère un modèle extrêmement intéressant, en ce qui concerne la relation entre le consommateur et les mécanismes du marché.

• (12 h 30) •

Selon Jacques Nantel, des HEC Montréal, «...les Uber, Netflix et Airbnb de ce monde [...] tablent toutes sur ce que les technologies savent faire de mieux, c'est-à-dire créer des marchés de plus en plus purs et parfaits. Vous vous souvenez de vos cours d'économie? Ce sont des marchés dont on disait qu'ils optimisaient la valeur d'un produit ou d'un service. Bien sûr, à une époque pas trop lointaine, nous n'y portions pas trop attention, car, après tout, ces modèles étaient largement théoriques. Pourtant, on vous l'avait bien dit, on vous l'avait même enseigné, si l'information venait à être ouverte et transparente, en temps réel, de tels modèles émergeraient. [Alors,] voilà, nous y sommes.»

L'application systématique de la théorie de l'offre et de la demande, voilà ce que propose un modèle comme Uber. Les tarifs fixes et imposés par la Commission des transports du Québec font figure de fossiles au côté des modèles économiques sur lesquels reposent les nouvelles innovations issues de l'économie de partage.

Alors, Jacques Nantel en rajoute : «Uber, ou tout autre service du même genre, fonctionne à l'inverse. L'information ne sert pas à optimiser les revenus de l'entreprise, mais plutôt à optimiser la valeur pour l'utilisateur. L'application vous donne la liste des voitures disponibles près de l'endroit où vous vous situez et le temps requis pour chacune d'elles pour aller vous chercher. Pour chacune, vous avez une évaluation produite par d'autres consommateurs de la compétence du chauffeur ainsi que de la qualité du véhicule.»

Selon Jacques Nantel, encore une fois, les modèles de type Uber visent à optimiser le rendement du service pour le client plutôt que pour l'entreprise. Doit-on se surprendre de la popularité du modèle auprès de la jeune génération, M. le Président?

Alors, je vais reculer loin en arrière. J'ai souvent parlé en commission de Cornelius Vanderbilt, qui a été le premier «tycoon» américain. Alors, je suis tombé sur cette brique-là à la fin de l'été passé. Et je ne suis pas habitué à lire de grands bouquins, mais, écoutez, j'y ai pris passion, à le lire. Puis je vais vous parler un peu donc de M. Vanderbilt et de ce qui s'est passé à son époque. Vous allez voir, la roue tourne, et les choses nous reviennent constamment.

Alors donc, pour nourrir la réflexion de mes collègues du gouvernement, laissez-moi donc vous parler de M. Vanderbilt, un entrepreneur qui a combattu un oligopole aristocrate pour démocratiser à l'époque le transport par bateau. Alors, j'ai pris un article de M. André Girod, pour le citer, et que j'ai retravaillé. Et j'ai résumé, là, brièvement, mais quand même quelques pages pour vous faire vraiment état de la partie de sa vie qui nous intéresse.

Alors, à la Révolution française, un pan de la société connut son déclin : la noblesse. Décriée, vilipendée, condamnée, elle s'était dispersée et avait perdu une partie considérable de son patrimoine. Ce ne furent pas les quelques efforts de restauration au début du XIXe siècle qui redorèrent son blason. La noblesse avait connu son temps de gloire. La royauté disparut en 1848, et naquit une nouvelle société qui vit d'extraordinaires changements, et ceci, en Europe, où les républiques virent le jour et les anciennes monarchies autoritaires devinrent plus folkloriques et incitatives de tourisme plutôt qu'initiatrices de richesse. Ajoutez à ces transformations politiques sans précédent l'apparition d'une autre révolution, technique, innovatrice et terriblement efficace : la révolution industrielle.

Les descendants de cette noblesse décimée, ruinée et devenue pathétique en auraient pu sauter sur cette... auraient pu sauter, dis-je, sur cette opportunité. Ils étaient curieux, éduqués, audacieux, souvent, dans leurs dérives, ils avaient donc les qualités de s'imprégner de cette nouvelle évolution. Mais leur statut, reste de l'ancien régime, les empêcha de profiter de ces formidables opportunités, alors que cette porte ouverte vers de nouvelles technologies... de nouvelles richesses, pardon, s'ouvrit pour d'autres.

Par contre, de l'autre côté de l'Atlantique se construisait un nouveau pays hostile à tout ce qui venait de la vieille Europe, pas de titre de noblesse, égalité de chances pour tous et conquête d'un monde à bâtir et accessible aux nouveaux immigrants. Ceux qui partirent à la conquête du nouveau continent étaient des hommes de peu d'éducation mais motivés par des envies féroces de réaliser leurs ambitions.

Or, l'un d'eux s'appelait Cornelius Vanderbilt. Parler de lui aux États-Unis, c'est presque parler de Louis XIV en France, une légende qui commença très tôt, lorsqu'il n'avait pas encore 30 ans. Son parcours correspond exactement à ce que l'Amérique offrait au XIXe siècle, lorsqu'elle s'ouvrit à une forte immigration : pauvres gens qui fuyaient la famine, la pauvreté, les persécutions, la pétrification de la société européenne. D'un côté, la recherche du bonheur, la prise de risques et l'ouverture à la nouveauté et, de l'autre, la recherche de la garantie, la lutte pour les acquis sociaux et l'enracinement dans la tradition. Aux yeux mêmes des Américains, l'exemple de ce qui était possible en Amérique vient de Cornelius Vanderbilt.

Né le 27 mai 1794, cinq ans après la prise de la Bastille, Cornelius, appelé Comele par sa famille pour le distinguer de son père, aussi Cornelius, est le quatrième enfant de Phoebe et Cornelius Vanderbilt, Hollandais établis depuis 1650 dans les colonies hollandaises de New Netherland, au bord de l'océan, près d'un petit village de pêcheurs dans l'État de New York. Ses parents vivent dans une cahute construite de planches et de recyclage sur l'île qui occupe le centre du port de New York : Staten Island, cette même île qui deviendra la porte d'entrée de millions d'immigrants. À l'époque, elle était occupée par des paysans qui trouvaient tout juste dans leur labeur de quoi nourrir leurs nombreuses progénitures.

Il fallait travailler dur pour cultiver des légumes qui servaient à nourrir les leurs et, avec le surplus, gagner quelques misérables piécettes sur le port de New York. Or, il ne faut pas imaginer le port de New York comme il est connu maintenant. En 1794, la population ne dépassait pas 34 000 habitants, ce qui en faisait la deuxième ville des États-Unis après Philadelphia, qui comptait, elle, 54 000 habitants. Mais Cornelius père était rude au travail et avait un instinct de commerçant assez développé, il acheta un bateau pour faire la navette avec ses produits entre Staten Island et les quais de New York. Dès son plus jeune âge, le fils Cornelius apprit à manoeuvrer ce difficile bateau, et sa réputation ne fut plus à faire à 16 ans. Il traversait sans problème par tous les temps. Il avait pris une place importante dans la famille et surtout depuis la mort du frère aîné à 13 ans. Ce jeune homme, grand pour son temps, 1 m 90 — c'était grand à l'époque, M. le Président — était fort et, comme tous les Hollandais venus s'installer dans la région, ambitieux, inventif et pragmatique. Ce fut, de l'avis de tous ceux qui fréquentèrent Cornelius Vanderbilt, les traits principaux de son caractère.

Les conditions géopolitiques sont sources d'opportunité que peu peuvent saisir. Et la guerre entre la France et l'Angleterre sous Napoléon donna l'occasion à Vanderbilt d'affirmer ses ambitions. Entre 1814 et 1815, à la chute de l'ogre corse, le commerce, paralysé par le blocus de l'Angleterre contre l'Europe, va reprendre avec encore plus d'intensité. Cornelius est là avec ce bateau et surtout ce qu'il avait considéré comme une innovation extraordinaire, c'est le bateau à vapeur. Il sent que l'énergie fournie par la vapeur va modifier toutes les données du transport maritime. Alors, il plonge tête baissée dans l'étude de cette nouvelle technique. Il l'expérimente d'abord sur de courts trajets, Staten Island et New York, et fonde sa première compagnie, Staten Island Ferry Company, qui assure la traversée entre cette île et la ville. Très vite, il constate que ses principes peuvent s'appliquer sur d'autres lignes entre Albany, la capitale, et New York, le port, le long de la rivière Hudson. Ses principes sont simples, il les conservera toute sa vie : efficacité, rapidité, sécurité et surtout prix défiant toute concurrence.

Vanderbilt acceptait la compétition et même la souhaitait, car la guerre des prix était le seul moyen de démocratiser le transport. Avant lui, les lignes étaient décernées par les... les lignes, donc les lignes de transport, étaient décernées par les politiciens du coin sous forme d'un monopole, comme ce fut longtemps le cas en France où la SNCF, compagnie d'État, était la seule agréementée dans le transport des voyageurs et marchandises sur rail. Or, Vanderbilt décida de s'attaquer à ces franchises qui ne jouaient pas leur rôle : horaires fantaisistes, passages gratuits distribués aux amis et acolytes, ce qui rendait tout billet onéreux pour ceux qui les payaient.

• (12 h 40) •

Et là c'est important, dans un fameux procès entre son mentor, Thomas Gibbons, qui l'avait pris sous son aile alors que Vanderbilt avait 30 ans, et Aaron Ogden, homme d'affaires, propriétaire de ligne de transport maritime, devenu plus tard gouverneur de l'État du New Jersey, s'inscrivit la ligne de conduite de l'économie américaine et déclencha l'explosion des initiatives de l'entreprise libre américaine. La ville de New York avait donné le monopole d'utilisation de son port à une vieille famille plus ou moins aristocrate : les Livingstone, dont Chancellor était le patriarche. Alors, tout navire qui abordait le port de New York était alors saisi et confisqué, ce qui arriva à Gibbons. Ogden s'était entendu avec les Livingstone pour rentrer dans leur compagnie. Il accentua le monopole quand il devint gouverneur. La guerre devint ouverte, et le litige, porté devant les tribunaux, qui déboutèrent alors Gibbons. Ce dernier porta son combat jusqu'à la Cour suprême, encourageant Vanderbilt qui, avec sa petite compagnie, voulait aussi briser le monopole. Le 2 mars 1824, le chef de la Cour suprême, le juge John Marshall, devant un parterre bondé de journalistes, lu la sentence. Il mettait fin au monopole de Livingstone et, en réalité, à tous les monopoles de l'époque. C'était une ouverture incroyable vers la concurrence. Elle deviendra le coeur et le moteur de l'économie américaine.

Plus d'un siècle après le jugement, l'historien Charles Warren déclare que ce verdict fut l'émancipation du commerce. Et, pour obtenir ce résultat, donc, il conduisait des bateaux plus puissants, plus rapides, plus confortables, il cassait les prix. Il en coûtait 3 \$ pour aller de New York à Albany avant Vanderbilt, qui, lui, offrit le voyage pour 1 \$, M. le Président. Vanderbilt avait compris comment marchait le commerce, donnait un service impeccable à un tarif raisonnable.

Voilà pour l'histoire pour comparer les choses. Mais, en fait, pour l'histoire, je veux juste rajouter, pour ceux qui ne connaissent pas Vanderbilt : Ce n'est pas le transport maritime qui a créé la fortune de Vanderbilt, il a gagné sa fortune colossale dans les chemins de fer. Parce que, vous savez, les technologies... l'innovation amène à une autre, M. le Président, alors la machine... le bateau à vapeur, il a utilisé ça, après ça, la vapeur, pour évidemment créer les trains à vapeur. Et il a acquis des compagnies. Et puis, le Grand Central à New York, c'est lui qui a bâti ça. Donc, il a amené l'Amérique à correspondre d'un bout à l'autre, il a facilité l'économie. Donc, c'est parce qu'on lui a permis de l'innovation qu'on a engendré une économie croissante et que les usagers ont été satisfaits.

Or, des voies de compromis existent, M. le Président. Le modèle Uber est beaucoup plus répandu qu'on peut se l'imaginer a priori. Il améliore le cocktail de transports. Il s'inscrit dans une dynamique intermodale de mobilité urbaine. Il participe activement à la lutte contre l'auto solo. Il favorise la libre concurrence et la liberté de choix. En contrepartie, le projet de loi n° 100 confirme le statu quo et assure le maintien de la valeur des permis au seul bénéfice de leurs propriétaires. Alors, excusez-moi de ne pas comprendre, il y a pourtant des façons d'encadrer intelligemment le modèle d'Uber, et des exemples existent ailleurs, des solutions même presque clés en main existent. Trois pays et 28 États américains ont normalisé la situation d'Uber, ce qui prouve que des voies de compromis sont possibles pour permettre à Uber ou à tout autre modèle économique... d'économie collaborative, dans le domaine du transport, de coexister avec l'industrie du taxi. Toronto, Ottawa, Edmonton et 28 États américains, déjà, ont tous été en mesure d'encadrer le covoiturage commercial. Pourquoi, dites-le-moi, pourquoi le Québec en serait-il incapable?

Les solutions sont multiples, elles mériteraient d'être examinées de plus près : taxes, permis à prix abordable, etc. C'est au ministre d'exiger qu'Uber paie ses taxes et c'est à lui de mettre en place une saine concurrence entre le covoiturage commercial et le taxi. On assiste à l'inverse, le ministre demande à Uber de le faire. C'est le rôle du législateur, M. le Président.

Alors, Toronto a réussi à imaginer un modèle, très intéressant d'ailleurs pour le Québec. Le 3 mai 2016, le conseil municipal de Toronto a adopté une loi municipale pour réglementer les entreprises de transport similaires à Uber et pour modifier certaines dispositions législatives concernant l'industrie du taxi. La ville a créé un permis d'opération pour les fournisseurs de service de covoiturage commercial au coût de 20 000 \$. Alors, en résumé : coût de permis, 20 000 \$; taxe par course, 0,30 \$ la course; et coût d'accréditation pour le chauffeur, 15 \$, et une seule fois.

Les propositions d'Uber présentée lors des plus récentes consultations publiques, bien que plus sévères, vont dans ce sens-là, M. le Président. La Chambre de commerce du Montréal métropolitain a aussi présenté quelque chose de semblable. J'invite d'ailleurs le ministre à relire le mémoire déposé par cette chambre, un mémoire très inspirant. Et même, pour l'aider, j'ai vérifié au niveau du script de l'allocation du président de la chambre de commerce, ce ne sera pas disponible avant le 15 juillet. Alors, j'ai écouté son allocution et je l'ai réécrite, je suis prêt à lui fournir le script de ça, M. le Président, s'il veut le lire.

En observant d'autres modèles et en discutant avec des intervenants au fait du dossier, on constate que, s'il y a un consensus pour dire que le projet de loi n° 100 est un mauvais projet de loi, il y a aussi un consensus autour du modèle que l'on devrait mettre en place pour assurer une concurrence saine et équitable. Alors donc, on parle d'un coût d'opération, pour le fournisseur de services, qui pourrait être de 100 000 \$, un coût d'équité sur chaque course qui pourrait être de 0,35 \$ la course, évidemment le prélèvement de TPS et TVQ dès le premier dollar gagné, puis des exigences élevées en matière de sécurité et d'assurance.

En contrepartie de l'ouverture à Uber, on procéderait à un allègement significatif du fardeau fiscal pour les chauffeurs de taxi et au maintien des avantages exclusifs de ces derniers : le hélage, les postes d'attente dédiés, notamment aéroports, hôtels, hôpitaux, etc., des lignes directes pour taxis dans différents immeubles, des contrats gouvernementaux, et ça pourrait être l'accès également à des voies réservées. De la sorte, on améliore la compétitivité de l'industrie et on prévient un effondrement de la valeur des permis, rien d'ailleurs que ne laisse présager les choses. Ce n'est pas de modèles ou d'exemples dont on manque, le ministre... M. le Président, c'est plutôt de vision et de courage dont manque le ministre.

Alors, en ce qui a trait à l'amélioration de la compétitivité de l'industrie du taxi et à l'allègement du fardeau administratif des chauffeurs, il y a beaucoup à dire. Le fardeau administratif qu'on impose aux chauffeurs de taxi est énorme. Si on veut mettre en place des mesures d'équité pour assurer une saine compétitivité entre le taxi traditionnel et le taxi alternatif de type Uber, le premier endroit où l'on aurait dû regarder, c'est du côté du fardeau administratif des chauffeurs de taxi, M. le Président.

Quand on s'inquiète de la concurrence déloyale entre Uber et le taxi, on devrait se poser la question : Est-ce Uber qui est trop compétitif ou le taxi qui ne l'est pas assez? La réponse se trouve nécessairement à quelque part entre les deux.

Selon le modèle qu'il préconise, Uber propose un cadre très flexible à ses chauffeurs. Ceux-là, pour entrer sur le marché, n'ont que très peu d'obligations. Pour sa part, même avant d'avoir effectué une seule course, un aspirant chauffeur doit être titulaire d'un permis de conduire de classe 4C. Le permis coûte 90 \$, l'examen théorique, 11 \$, modification du permis existant, 15 \$. Deuxièmement, dans une autre proposition, là, être titulaire d'un permis de chauffeur de taxi : permis, 38 \$; examen théorique, 28 \$; renouvellement, 55 \$; une autre solution... une formation de cinq semaines, pardon, à temps plein, coût de la formation, 1 200 \$; frais d'inscription, 150 \$; examen d'entrée, 20 \$. Se soumettre, quatrième point, à des examens de la santé et de la vue. Cinquième point, obtenir sa carte de travail de membership de son intermédiaire de taxi, on parle de 165 \$, puis, sixième point, louer un permis de taxi.

À cet égard, il faut faire la distinction entre les propriétaires de taxi et les chauffeurs qui louent un permis pour travailler. Ces derniers sont, à plusieurs égards, prisonniers d'un système de quotas de permis. À ce titre, ils ne peuvent ni choisir leur employeur ni négocier leurs conditions de travail. Les chauffeurs, contrairement aux propriétaires, n'ont aucune association pour les représenter exclusivement. La valeur des permis repose donc en grande partie sur les chauffeurs qui louent ces permis à fort prix. À 550 \$, dis-je, par semaine à la ville de Québec, la valeur du permis repose très largement sur cette rente de location. Pour un permis d'une valeur de 200 000 \$, on parle de revenus annuels de 28 600 \$, soit quand même 14 % de rendement par permis.

• (12 h 50) •

Les propriétaires, selon la loi, peuvent posséder jusqu'à 20 permis. L'aberration, c'est que, pour un chauffeur de taxi, les 550 premiers dollars gagnés chaque semaine ne servent qu'à louer un droit, en quelque sorte. Et ne venez pas me dire que ce système-là fonctionne, M. le Président. Ne me dites pas que c'est pour ça que le ministre se bat. Parce qu'il faut arrêter de se mettre la tête dans le sable, le statu quo que le ministre défend avec son projet de loi, c'est celui-là. Sur les 22 000 familles que se targuent de protéger le gouvernement, bien, il y en a 16 000 que personne ne représente et sur l'exploitation desquelles la valeur des permis, en somme, repose. Uber, malgré tous les reproches que l'on peut légitimement lui faire, aurait le mérite de nous confronter à cette situation préoccupante sur laquelle repose l'industrie du taxi. Mais, quand le sage désigne la lune, l'idiote regarde le doigt, puis on n'avance pas.

On a donc décidé, du côté du gouvernement, d'exclure la compétition pour maintenir coûte que coûte ce système-là. Je pose la question : Nous savons déjà qu'une plus grande concurrence serait bénéfique pour les consommateurs, mais est-ce qu'une plus grande concurrence ne serait pas tout autant bénéfique pour les travailleurs du taxi, pour les 16 000 familles qui ne possèdent pas de permis de taxi? Et qu'offre un projet de loi n° 100 aux chauffeurs de taxi, M. le Président? Un nouveau code d'éthique, et rien d'autre. Pour une réalité de vie, repassez dans 15 ans, quand on rouvrira à nouveau la loi.

L'économie de partage. Après, on va me dire que le noeud du débat est de savoir si Uber, c'est oui ou non de l'économie de partage. Le débat sémantique dans lequel le gouvernement et l'opposition s'incrument serait simplement futile s'il n'était pas de surcroît complètement déconnecté. La réponse, c'est que, oui, le modèle d'Uber, c'est de l'économie de partage. Qu'Uber fasse de l'argent, beaucoup d'argent ne le discrédite pas d'emblée d'appartenir à l'économie de partage. Tous les rapports sérieux sur les clients... sur le sérieux, pardon, le citent comme l'une des principales têtes d'affiche de ce nouveau secteur d'activité économique.

Or, l'économie de partage, c'est trois choses : de mettre à la disposition un bien que l'on possède pour quelqu'un d'autre quand ce bien n'est pas utilisé. Je n'utilise pas ma voiture pour le moment, je peux m'en servir pour rendre un service, rémunéré, à quelqu'un de ma communauté. C'est de permettre, deuxièmement, l'accès à ce bien à quelqu'un qui ne le possède pas. Je permets l'accès à une voiture, à un transport, ce qui évite à l'autre de s'acheter une voiture lui-même pour se véhiculer. Finalement, l'économie de partage ou l'économie collaborative, c'est le principe que quiconque désormais peut entrer dans un marché et en sortir à sa guise. C'est un modèle de flexibilité qui exploite presque parfaitement la théorie de l'offre et la demande. En somme, sur la base d'un bien que je possède, ma voiture, qui à un certain moment de la journée est sous-utilisée et pour laquelle il y a une demande à l'instant même où elle est disponible, je peux entrer dans le marché et répondre à cette demande. Quand on aime l'entreprise... ou qu'on aime l'entreprise ou non, Uber, c'est de l'économie de partage, c'est de l'économie collaborative. Il n'y a aucun doute là-dessus dans mon esprit, M. le Président.

Je m'étonne aussi de voir que le ministre... exclure d'emblée Uber de l'économie de partage. C'est un débat sémantique, mais il témoigne du détournement d'attention du gouvernement. Sa définition de l'économie de partage, comme son projet de loi, est rédigée simplement pour exclure Uber. Ce n'est pas parce qu'une entreprise fait de l'argent qu'elle ne fait pas de l'économie de partage. On peut aimer, on peut détester, mais on ne peut pas le nier. Ça prouve une chose, c'est que, sur toutes ces questions, le ministre est complètement dépassé. L'économie de partage, ce n'est pas nécessairement le partage des économies, rappelons-le bien quand on fait de la sémantique. Et ce n'est pas parce que la phrase est jolie que ça rend ça factuel. Et ce n'est pas là la première incohérence du ministre dans le débat qui nous occupe. L'incohérence, oui, c'est devenu la marque de commerce de ce gouvernement-là.

Rapidement, parler de la stratégie numérique. Alors, l'opposition que nous pouvons faire entre le projet de loi n° 100 et l'annonce concernant la stratégie numérique illustre avec éloquence l'incohérence et l'improvisation de ce gouvernement qui, à la recherche d'eaux plus tranquilles, finalement, ne va nulle part. Le gouvernement, dans le document de la stratégie numérique, consacre un axe complet, l'axe 5, sous l'intitulé *Assurer un encadrement d'affaires attrayant et favorable au déploiement du numérique*. Puis, au même moment, le ministre des Transports s'assure que personne ne puisse ouvrir l'application d'UberX au Québec. Alors, au final, il est là, le problème de ce gouvernement. Quelle cohérence, quelle direction! Des eaux tranquilles, et pour faire quoi? Nous avons devant nous un gouvernement qui, systématiquement, s'en remet au statu quo de peur de faire trop de vagues, de peur de réveiller l'électorat.

Le projet de loi n° 100 est visiblement le projet, je le répète, je l'ai dit plus tôt, d'un seul homme. Le projet de loi d'un ministre qui a tenu tête à un premier ministre qui, pour sa part, n'a pas idée où il s'en va, un premier ministre dont on ignore les motivations, un premier ministre qui disait, je le répète, il y a quelques mois à peine : C'est comme si on vous disait qu'il faut se mettre dans le milieu du Saint-Laurent pour essayer d'arrêter le flot, que ce soit Uber, pour les voitures partagées, que ce soit *Netflix*, pour la vidéo, c'est un phénomène de société irréversible.

Alors, M. le Président, en terminant, on a fait plusieurs consultations. On est rendu à un projet de loi. On n'a pas avancé. On a un gouvernement qui est renfermé sur ses positions initiales. On n'avance pas. Il faut se rasseoir...

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Très bien. Alors, je vous remercie, M. le député de Groulx. Alors, merci à vous, M. le député de Groulx. Je suis prêt à céder la parole à un prochain intervenant. M. le député de Drummond—Bois-Francs, à vous la parole.

### M. Sébastien Schneeberger

**M. Schneeberger :** Oui, merci, M. le Président. Alors, pour quelques minutes, à moi de commenter aussi ce projet de loi n° 100 qui, normalement, viserait à encadrer une compagnie comme Uber, et bien d'autres, naturellement, mais que, finalement, si on regarde le projet de loi au complet, vise à sortir Uber du Québec.

Premièrement, je voudrais dire que nous, nous sommes tout à fait pour l'encadrement d'Uber, c'est-à-dire de l'encadrer pour que fiscalement ça soit juste, que ça soit honnête envers les taxis ou toute autre compétition, parce que nous, de ce côté-ci de la Chambre, on sait naturellement qu'une compagnie qui paie ses taxes, et autres, c'est tout à fait normal, c'est tout à fait sain, et c'est le bien commun et surtout une juste concurrence.

Maintenant, ce qu'on voit, c'est qu'avec Uber, qui, malheureusement... On parle d'Uber, mais Uber, c'est une marque de commerce. Je pense qu'on est à une réalité où est-ce qu'on voit juste Uber qui est l'arbre, mais, dans le fond, c'est la forêt au complet qu'on devrait voir. Et surtout c'est un peu comme un tsunami. Moi, j'appelle ça un tsunami des nouvelles... de l'innovation, de l'information, de l'informatique, le numérique, et autres. Et aujourd'hui on est rendu à un point tel que ces technologies bouleversent notre façon de faire, bouleversent aussi les manières, les... recentrent ou réorientent les organismes, réorientent le secteur commercial, et autres.

Et naturellement l'arrivée d'Uber au Québec, là, ce n'est qu'un début. Il ne faut pas voir qu'Uber, c'est la seule compagnie. Il y a énormément d'autres compagnies qui sont similaires, ou différentes mais qui ont un peu les mêmes initiatives. Ça, on appelle ça les nouvelles technologies, l'économie du partage ou de collaboration. Alors, il y a des choses généralement qui sont très positives, il y a des choses justement qui sont un peu plus négatives, qui empiètent sur d'autres domaines, qu'il faut... c'est pour ça qu'il faut les encadrer, mais il faut les encadrer justement et surtout les encadrer d'une manière à ce que les gens, peu importe d'où ce qu'ils se trouvent, retrouvent un juste équilibre pour leur bien, aussi, puis parfois, bien, justement quand on parle du taxi, pour leur survie.

Quand on parle de nouvelles technologies, j'aimerais faire un retour en arrière. Vous savez, la technologie a changé bien des choses dans l'histoire. Je peux... Je veux me permettre de prendre la tablette de mon collègue, le fameux iPad ou la tablette Samsung — bon, bien, en tout cas, on fait de la publicité, mais tout le monde connaît ça, je ne pense pas que je fais de la publicité aujourd'hui — mais ça, M. le Président, là, ça a changé complètement notre manière de voir

l'information, d'acheter aussi sur le Net, et autres. Mes jeunes jouent à des jeux là-dessus. Avant, ça prenait le gros ordinateur, aujourd'hui on a un petit iPad qu'on peut presque mettre dans notre poche. Ou, l'inverse, nos téléphones... moi, je suis un peu dinosaure parce que... mais ça, c'est patriotique, vu que c'est une compagnie canadienne, BlackBerry, je veux garder ça, mais là il s'était rapetissé puis là ça a grossi, ça devient presque des minitablettes. Ça a fait en sorte que, si on parle du côté média... Oui?

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Je dois vous interrompre à ce moment-ci, M. le député de Drummond—Bois-Francis, compte tenu de l'heure, mais en vous posant la question : Avez-vous terminé votre allocution ou vous avez l'intention de la poursuivre au retour de la pause?

**M. Schneeberger :** ...

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Très bien. Alors, je vais suspendre les travaux de l'Assemblée nationale jusqu'à 15 heures, cet après-midi.

*(Suspension de la séance à 13 heures)*

*(Reprise à 15 h 2)*

**Le Vice-Président (M. Gendron) :** Veuillez vous asseoir. On va vous souhaiter un bon après-midi.

L'Assemblée poursuit le débat sur l'adoption du principe du projet de loi n° 100, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi. Et, au moment où on a... Oui, M. le leader du deuxième groupe.

**M. Bonnardel :** ...

**Le Vice-Président (M. Gendron) :** Un instant! Il faut le vérifier d'abord.

Oui, il n'y a pas quorum. Alors, que l'on appelle les députés.

• (15 h 3 — 15 h 6) •

**Le Vice-Président (M. Gendron) :** Alors, chers collègues, nous avons maintenant quorum. Nous allons poursuivre. Je cède la parole à M. le député de Drummond—Bois-Francis, qui va poursuivre son intervention. M. le député, à vous la parole.

**M. Schneeberger :** Oui. Merci, M. le Président. Alors, tout à l'heure, quand j'ai commencé, durant les trois minutes, là, je parlais justement des technologies et je mentionnais justement comment, avec les technologies, nos comportements avaient changé et comment aussi ça avait forcé les gens à se remettre en question, les compagnies à revoir les choses. Et, surtout au niveau des médias, je parlais des tablettes, les cellulaires. Juste à l'époque, quand j'ai été élu la première fois, en 2007, on avait tous des BlackBerry, et puis... parce que c'était la popularité, tout le monde avait un Black. C'était nouveau, c'était super, puis aujourd'hui on connaît les difficultés de BlackBerry. Pourquoi? Parce qu'il y a tout simplement des technologies qui ont tellement évolué vite qu'ils ont été pris au dépourvu. Alors, les technologies, même ceux qui sont dans le domaine, des fois, quelque part, ont de la misère à suivre.

Alors, ce que je voulais dire : Maintenant, ici, on est confrontés à un nouveau système, à une nouvelle approche. Et je veux juste, un peu, faire un historique de ce qui s'est passé par le passé, parler des tablettes, des iPad. Avant ça, tout le monde était abonné à un ou plusieurs journaux. Hein, le matin, on se levait, on prenait notre café, on feuilletait nos journaux. Puis c'est encore le cas, c'est possible de le faire. Il y a *La Presse* qui a disparu. Il reste le samedi, bon, mais après il y a les petits journaux locaux.

Mais aujourd'hui tous les médias sont affichés sur électronique. Est-ce qu'on a légiféré pour être contre les tablettes, parce qu'éventuellement ça ferait perdre des emplois, parce que, là, il y a moins d'imprimeurs, il se vend moins de papier, il y a moins de... il s'est perdu des emplois dans les usines de pâtes et papiers, de papier journal? Est-ce que le gouvernement a légiféré pour être contre les tablettes? Bien non. On a essayé de travailler pour faire en sorte... pour minimiser ces impacts négatifs qui sont dans le domaine du papier. Puis, on le sait, le Québec est un grand producteur de papier.

Ça a aussi fait changement... Quand on parle des emplois, on parle des médias, une nouvelle approche. On a vu, maintenant il y a carrément des métiers qui se sont perdus dans le domaine parce que les technologies ont changé. Je parle, mettons, la typographie. Aujourd'hui, bien, ça a changé totalement, je veux dire, l'approche a... démesurée. Alors, aujourd'hui, bien, c'est des gens qui se sont remplacés, puis ils sont retournés suivre des formations. Et, bon, c'est la technologie qui a fait changer, en sorte, ces façons de faire.

Alors, nullement... On n'a jamais dit à aucune grosse compagnie, que ce soit Apple, Microsoft, ou autres, de dire : Non, on va interdire ça parce que ça va faire perdre des emplois. Non, je veux dire, au contraire, le gouvernement... Je pense que même l'Assemblée nationale a été un des premiers à acheter ces produits pour les rendre disponibles aux députés pour faciliter la tâche. Puis aujourd'hui, on le sait, là, tout le monde en a un puis on est devenu un peu accros, parfois même trop. Mais c'est ça, on est sur nos *Facebook* et on lit nos nouvelles par les sites. Alors, jamais on n'a voulu bannir quoi que ce soit pour sauver des emplois.

• (15 h 10) •

Bien, ici, on est la même chose, on est ici avec des nouvelles technologies, des nouvelles façons de faire. Ce qu'il faut, ce n'est pas le bannir, c'est vraiment l'encadrer pour justement qu'il soit le moins nocif pour la majorité des gens. Mais, veux veux pas, il y a des emplois qui vont se perdre, mais il y a aussi des emplois qui vont se créer en lien avec des nouvelles technologies comme ça.

Je parlais de technologies... Le domaine de la photo. Tout le monde, avant ça, là, comme on disait, on avait un Kodak, hein? La marque Kodak, là, qui était l'emblème-phare de la photographie, là. D'ailleurs, comme... la manière, on a appelé tellement... Au lieu d'appeler un appareil photo, on appelait ça un Kodak. Comme ici, au Québec, on appelle ça un skidoo, alors que normalement c'est une motoneige, mais on a notre produit qui... on a notre marque de skidoo. Bien, ça a été la même chose. Qui aurait dit qu'aujourd'hui Kodak aurait fait faillite? Pourquoi? Parce que la compagnie a été peut-être trop conservatrice, elle n'a pas vu le numérique arriver, puis, du jour au lendemain, elle s'est retrouvée avec un produit qui était totalement dépassé par rapport à ce qu'offraient les nouvelles technologies. Maintenant, chaque cellulaire a un appareil photo, puis de mieux en mieux, d'ailleurs. Est-ce que la photo a complètement disparu? Bien non. Je veux dire, on achète de gros appareils, mais le métier de photographe est encore là, mais ça a changé. Je veux dire, on fait développer beaucoup moins nos photos, parce qu'aujourd'hui on les met sur nos fichiers électroniques.

Alors, avant ça, je me rappelle, moi, j'étais petit, je suivais ma mère, on allait au photographe faire déposer nos disques... notre film pour faire développer les photos. Des fois, ça prenait plusieurs jours. Par la suite, ça arrivait qu'ils faisaient ça dans 24 heures, dans la même journée. Ça a évolué, mais aujourd'hui, bien, quand on fait des photos, peut-être pour un album de mariage ou autre, pour les grandes occasions, mettre... l'afficher au mur, bien, la plupart des gens ont leurs photos sur leurs tablettes, ou autres. Alors, ça fait en sorte que c'est des technologies, oui, qu'ils ont amenées à niveau. Ça a fait perdre des emplois, mais la société a changé.

Je parlais des médias tout à l'heure, sa façon de faire. Ici, on a une très grande compagnie qui s'appelle Québecor. Québecor aussi a connu son lot de difficultés. Pourquoi? Parce qu'il se vendait moins de journaux... pas de journaux écrits, mais de journaux papier. Ils ont dû se convertir. Ils ont acheté Vidéotron, ils se sont convertis au numérique, puis aujourd'hui Québecor a repris sa place. Bien, c'est ça, c'est ça, l'approche. Il faut... Si on ne le fait pas, on est condamnés à disparaître. Et je fais le lien qu'aujourd'hui, avec ce projet de loi là, au lieu de vouloir bannir une nouvelle technologie, je pense qu'il faut l'encadrer, encore une fois.

Alors, on parle ici de l'arrivée d'Uber, mais il y a énormément de compétition, même à Uber. On parle d'Uber parce que c'est le plus connu, mais je regardais juste, admettons, en lien avec l'automobile, *Facebook*. *Facebook*, actuellement, là, ils sont en train de travailler aussi sur un système similaire. Peut-être même *Facebook*, à un moment donné, aura... pourra développer un taxi sans chauffeur. Ça, là, c'est... Quelqu'un dit : Ça, voyons donc, ça ne se peut pas! Mais, oui, ça se peut.

Il y a quelques semaines... J'ai une connaissance à moi qui a une voiture Tesla. Je me rappelle, il y a quelques années, j'avais vu un reportage où est-ce qu'on montrait des voitures qui s'en iraient toutes seules. Tu pourrais... Tu es assis les bras croisés, en même temps tu lis quasiment, comme je dirais, ton journal. Mais tu dis : Voyons, c'est utopique, ça ne se peut pas. Bien, savez-vous quoi? Aujourd'hui, là, la personne que je connais, elle part de Montréal, elle s'en vient à Québec sur la 20, et elle met le système conduite automatique, et la voiture s'en va toute seule. Aujourd'hui, sur l'autoroute. Ça se fait actuellement, là. Alors, vous dites : Voyons donc! Ça ne se peut pas. Bien oui. Elle s'en va. Elle s'en va toute seule. Elle calcule. Il y a des senseurs partout autour de l'auto. Si elle approche trop de la voiture en avant, elle va ralentir, si une approche du côté qui va... qui se rapproche trop d'elle, elle va le signaler. Au pire, s'il y a quelqu'un, elle dit de reprendre le volant, s'il y a quelque chose de spécial qui se passe. Mais c'est ça.

La compagnie Mercedes, en Californie, si je ne me trompe pas, ils sont en train d'étudier une autoroute entre un réseau de transport par camion sans chauffeur entre Los Angeles et San Francisco, si je me souviens bien de ma lecture, pour voir si les camions pourraient... Je veux dire, le camion partirait sur l'autoroute pas de chauffeur. Je vous dis : Voyons, ça n'a aucun sens, c'est dangereux! Mais, oui, c'est la technologie.

Est-ce que c'est toutes des technologies qui... Éventuellement, les législateurs devront se pencher là-dessus. Alors, de penser qu'aujourd'hui on arrive avec un projet de loi rapide puis se faire dire qu'il faut l'adopter, parce que, là, ça n'a aucun sens, bien, non, je pense que, justement, on devrait se pencher beaucoup plus largement, se mettre au-dessus de tout ce qui se passe dans ces technologies-là et regarder qu'est-ce qui pourrait être fait le mieux. Parce que, si Uber, demain matin, disparaît, bien, je peux vous dire qu'il y en aura un autre, là, puis un autre. Puis d'ailleurs, même entre eux, ils se font déjà de la compétition.

Puis, en parlant de domaines de compétition, je peux peut-être vous énumérer un peu quelques compagnies qui existent ailleurs mais qui pourraient éventuellement aussi être au Québec. On parlait de General Motors qui a investi 500 millions dans la compagnie Lyft au début 2016, là, c'est tout nouveau, là. On s'entend que, si General Motors investit 500 millions, là, ce n'est pas pour se faire un petit party, là, c'est parce que c'est gros. Bien, c'est que les gens qui voyagent utiliseront spontanément le service de covoiturage commercial auquel ils sont habitués s'il est disponible dans la région qu'ils visitent, Uber ou Lyft le plus souvent.

Comme Uber, Lyft assure ses conducteurs sur une assurance commerciale ou une responsabilité civile d'une valeur de 1 million de dollars. Lyft a fait face à des problèmes similaires à ceux vécus par Uber au Québec et dans plusieurs législatures mais généralement a pu trouver des ententes ou des permissions temporaires le temps que les lois soient réajustées pour lui permettre d'opérer sans zone grise. Donc, voyez-vous, c'est des choses qui se passent ailleurs aussi, là, ce n'est pas nouveau. Mais ce n'est pas en bloquant une compagnie ou autre... ou un système qu'on va y arriver. Parce que, si on parle de libre choix... Et le consommateur, à la fin, aura toujours le choix d'acheter où il veut.

On parlait de... Ce matin, mon collègue parlait de Toyota, de plusieurs gros, Volkswagen, GM, là on parle des plus gros constructeurs automobiles au monde, et chacun investit actuellement dans des technologies similaires avec

des vocations diverses, mais, encore là, c'est des applications, donc on parle ici d'économie de partage où est-ce qu'éventuellement on peut partager, voyager un bout dans... en quelque sorte.

Et ce qui m'amène... On parle d'économie du partage. Moi, M. le Président, j'habite une ville, Drummondville, 75 000 habitants. Mais j'ai aussi un énorme territoire, avec 19 municipalités, avec aucun transport en commun. Il y en a à Drummondville, mais, le reste des municipalités, là, à part le transport scolaire, là, il n'y a aucun transport en commun. Ça fait en sorte que les gens de mon territoire et de tous les territoires du Québec, là, qui restent en ruralité n'ont pas de transport en commun, généralement, à moins peut-être quelques petites exceptions, là, pour aller travailler le matin, et autres. Alors, c'est quoi qu'on leur dit à ces gens-là? Bien, achetez-vous une voiture si vous allez travailler. C'est normal, c'est ce qu'on fait actuellement.

• (15 h 20) •

Mais peut-être qu'il y a des citoyens qu'il y a peut-être une voiture par famille. Peut-être, justement, que ces citoyens-là, au lieu d'acheter une deuxième voiture, ils pourraient éventuellement partager. Ça se fait déjà, le covoiturage, on en parle, sauf que, le covoiturage, bien, il faut que tu connaisses quelqu'un. Mais aujourd'hui ces technologies-là font en sorte que tu t'abonnes là-dessus, tu demandes : Moi, j'ai besoin d'un transport de telle heure à tel endroit et un retour en soirée. Alors, c'est sûr que, si on est habitué de voyager avec une personne à tous les matins puis tous les soirs mais qu'une journée la personne ne puisse pas revenir en même temps que vous, bien, on est un peu mal pris. À ce moment-là, avec un logiciel comme ça, si tu as une plateforme comme ça, ça fait en sorte que tu te mets comme client, puis tu vas sûrement avoir une offre. Alors, tant mieux, tant mieux. Puis, si toutefois tu n'as pas d'offre, tu es mal pris, bien, tu vas appeler le taxi, puis il va aller te porter, alors que normalement cette personne-là aurait une deuxième voiture. Alors, le taxi, il n'aurait jamais été le porter non plus. Alors, c'est sûr que ça change le monde du taxi, mais ça change aussi pour le moins, mais pour le mieux aussi. Ce n'est pas juste noir, il faut aussi voir ça, qu'est-ce qui peut être amené là-dessus.

On parlait d'économie mais aussi de pollution. On parle : À Montréal, il y a trop de voitures avec des chauffeurs uniques. Bien, l'économie de partage, c'est aussi partager sa voiture. Moi, demain matin, si je voyage à Québec, là, ça serait bien plaisant, moi, d'embarquer une personne avec moi, quand je viens ici, puis de redescendre avec. On peut, comme on dit en bon québécois, splitter le gaz. Bien, c'est ça, l'économie de partage, sauf qu'à un moment donné, bien, c'est ces plateformes-là qui vont nous faciliter.

Je parlais de l'informatique tout à l'heure. Vous savez, avant ça, quand on avait quelque chose à vendre, on avait quelque chose à vendre chez nous, on appelait le journal, on mettait aux petites annonces, puis là on espérait qu'elle soit bien placée. Bien, aujourd'hui, il y a des sites de vente, comme *Kijiji*. Hein, on place ça, et c'est gratuit, puis ça marche. Ça marche parce que moi, je l'utilise fréquemment. Bien, ça, c'en est un, système qui a changé la façon de faire. Alors, oui, ça a créé des emplois, parce que, *Kijiji*, il a fallu le créer, puis ça en a aussi enlevé, au niveau du média, parce qu'il y a un peu moins de personnes qui mettent des annonces classées aujourd'hui. Ça fait que c'est ça, l'économie qui change. Et, pour ça, bien, il faut être ouvert et il faut encadrer tout ce système-là.

Je reviens à mes... j'ai plusieurs... que je disais... tout à l'heure, là, je disais plusieurs compagnies. Voyez-vous, Sidecar : Sidecar, là, c'est une compagnie qui a existé à Montréal de 2011 à 2015, date à laquelle la compagnie a cessé ses activités. Or, ce n'est pas d'hier, là, que ça existe, là. Puis ils ont même fermé. Pourquoi? La compagnie, et ses technologies, et ses propriétés intellectuelles ont ensuite été rachetées par General Motors à la suite d'investissements chez Lyft. On rapporte que la technologie de Sidecar était supérieure à ce qu'on retrouve en ce moment sur le marché mais que les taxes, les lois et les marchés ont eu raison de sa rentabilité. Alors, vous savez, il y avait... si on parle de taxes, et autres, ça a déjà été taxé.

**Le Vice-Président (M. Gendron) :** 30 secondes.

**M. Schneeberger :** Oui. Alors, il y a des règlements à faire. Puis, oui, on veut qu'Uber paie leurs taxes, on veut qu'Uber respecte les normes, mais on ne veut surtout pas faire fuir Uber, parce qu'en faisant fuir Uber c'est toutes ces technologies-là que, finalement, on dit... qui viennent d'ailleurs ou qui peuvent aussi venir de chez nous : Bien, regardez, au Québec, on n'est pas intéressés. Merci, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Gendron) :** Je vous remercie, M. le député. Je vous remercie de votre intervention. Et je cède la parole maintenant à M. le député de Mercier pour son intervention, toujours sur le principe de ce projet de loi là. M. le député de Mercier, à vous la parole.

**M. Amir Khadir**

**M. Khadir :** Merci, M. le Président. Je tiens à rassurer mes collègues de la CAQ qu'il y a certains enjeux sur lesquels nous nous entendons très bien. D'autres, nous nous entendons fort mal. Parmi ceux sur lesquels on s'entend très bien, c'est la situation dans le secteur de la santé, les critiques qu'on peut formuler sur ce que le gouvernement doit faire, ce que le gouvernement ne fait pas bien. Mais, sur la question d'Uber, je dois quand même préciser que, partant d'une connaissance, en tout cas, plus, je dirais, personnelle, plus concrète, de ma part, de l'industrie du taxi, ayant moi-même oeuvré dedans, mon père, nombre de mes amis, mais aussi par la simple connaissance, je dirais, de la réalité très, je dirais, déplorable que vivent des milliers et des milliers de chauffeurs de taxi, qui sont souvent d'origine immigrante, qui se tourment vers l'industrie du taxi comme un moyen d'intégration économique et sociale au Québec... Il est très important, je pense, d'un point de vue de justice sociale, de soucier pour nos communautés, pour nos familles, de s'assurer que tout ce qui, sur le plan économique, sur le plan innovation technologique, est introduit dans la société se fait de manière

harmonieuse, avec la nécessité d'offrir des bonnes conditions d'emploi et des bons revenus à nos familles. Et il est certain, hors de tout doute, qu'Uber est une entreprise d'abord frauduleuse, qui a, à de nombreuses reprises, été poursuivie, condamnée, dont les représentants, par exemple, en France ont été condamnés ne serait-ce que pour fausse représentation, présentent leur entreprise comme une entreprise de covoiturage, ça a été, à juste titre, condamné en France.

Ici même, M. Marc-Olivier Vachon, d'un service de covoiturage qui appartient au Québec, qui s'appelle Amigo Express, dont on a une longue expérience au Québec. Moi, je me rappelle, au début de mes études en médecine, entre Montréal et Québec, j'utilisais déjà le service d'Allo-Stop, ça existe au Québec depuis 30 ans. Donc, on connaît, au Québec, ce que c'est que le covoiturage ou le partage de l'auto, le «ridesharing», d'accord? Et Uber, ce n'en est pas. C'est une entreprise capitaliste, vautour, à plusieurs titres cherche à prendre le contrôle, sinon le monopole d'une industrie, ensuite impose sa loi et ne respecte aucune loi, notamment la loi de l'impôt. Et je suis sûr que mes collègues de la CAQ sont excessivement sensibles aux questions d'équité en matière fiscale, et la première chose qu'Uber ne respecte pas, c'est de payer ses impôts, vous le savez très bien. Je ne parle pas de la taxe sur les services rendus par les chauffeurs, je parle l'impôt sur le revenu d'Uber qui est transféré en Hollande, qui immédiatement paie... — je ne sais plus à quelle hauteur, mais souvent c'est ce que font ces entreprises — à une entreprise enregistrée au Delaware, et l'argent se rend aux Bermudes. Est-ce que vraiment la CAQ, est-ce que vraiment les députés ici, dans le Parlement... Est-ce que, comme législateurs, on peut accepter de laisser libre cours à une entreprise qui, au vu et au su de tout le monde, a installé un système de paiement dont le principal but est d'échapper à la responsabilité première de tout particulier et de tout citoyen corporatif, c'est de payer ses justes parts d'impôt comme tout le monde?

Donc, ça, c'est la première fraude intellectuelle et commerciale majeure de cette entreprise vautour et qu'à juste titre l'État québécois a rappelée à l'ordre en leur disant : Non, non, non, vous ne pouvez pas faire n'importe comment, vous ne pouvez pas agir n'importe comment. D'autant plus qu'il y a une commission de notre propre Assemblée nationale qui se penche sur les pratiques d'évasion et d'évitement fiscal agressif comme le pratique Uber. Alors, on serait bien mal pris et très incohérents, d'une part, aller en commission pour essayer de trouver des solutions pour arrêter l'hémorragie de l'évitement et de l'évasion fiscale et, de l'autre part, d'applaudir et de se faire les partisans et les promoteurs de cette entreprise de capitalisme sauvage qui a une vision de l'économie qui appartient à celle du XIXe siècle et non du XXIe siècle.

L'économie de partage est une économie où les différents partenaires partagent de manière équitable le service et les bénéfices, le service et la plus-value. Ça ne peut pas être une entreprise multinationale, d'une part, et des conducteurs précaires qui font, comme vous le savez, ça a été testé par un journaliste enquêteur du *Journal de Montréal* qui a fait de l'Uber pendant une semaine... qui font 4,60 \$ de l'heure, tenez-vous bien, 4,60 \$ de l'heure. Mettez ça au double, ça ne fait toujours pas le salaire minimum. Disons que le chauffeur, le journaliste, n'était pas habile, doublez ça, ça ne fait même pas le salaire minimum.

Ce qui m'amène à dire que la première chose que cette industrie doit faire, l'industrie du taxi... Cessons de parler Uber, là. Nous allons voter en faveur de ce projet de loi, en faveur de son principe et en faveur du projet de loi, évidemment, en apportant des amendements, parce qu'il faut absolument s'assurer que tout le monde dans l'industrie respecte des règles minimums. Maintenant, ceci étant dit, il y a une série de considérations qui doivent toucher l'amélioration de l'industrie, l'amélioration, bien sûr, de son service, de sa desserte, de son déploiement non seulement dans les zones urbaines, mais aussi en région, qui a vraiment besoin de services de transport, de services de transport collectif, de services de transport partagé. Donc, qui parle taxi parle de cette nécessité aussi en région, on va y revenir.

• (15 h 30) •

Mais commençons aussi par l'essentiel. L'essentiel, c'est que, comme tout travailleur et travailleuse, ceux qui travaillent dans l'industrie du taxi doivent avoir un salaire digne. Alors, on ne peut pas accepter que le seul moyen que les chauffeurs de taxi dans de grandes urbaines ont trouvé pour s'assurer un minimum de revenus décent à la fin de l'année, c'est de travailler de 60 à 72 heures par semaine dans l'espoir d'avoir des revenus. Parce qu'actuellement, si on calcule au taux horaire, malheureusement, les chauffeurs de l'industrie du taxi légale ne font même pas 10 \$ de l'heure. Il y a un problème, là. On l'a vu en commission. Pour ceux de mes collègues qui étaient en commission, j'ai posé la question aux représentants de l'Association haïtienne des travailleurs du taxi, puis ça ne fait pas 10 \$ de l'heure, malheureusement, en moyenne, si on regarde le tableau.

Donc, première innovation d'importance. Et je veux le souligner ici parce que c'est une innovation du Québec, avec une entreprise du Québec — je parle de Téo Taxi — Taxelco. Je pense qu'on doit le souligner parce que non seulement en innovant sur le plan technologique, sur le plan qualité de service, ils ont innové aussi en matière sociale. La structure d'entreprise, et le modèle d'affaires, et l'organisation de l'utilisation de leur flotte permettent à Taxelco d'offrir un minimum de 15 \$ de l'heure à ses chauffeurs. Ceci est admirable, ça devrait être la barre.

Je ne sais pas si mes collègues m'écoutent, mais je pense que tout travailleur et toute travailleuse, tout travail au Québec, mérite, est digne de recevoir au minimum 15 \$ de l'heure aujourd'hui pour rencontrer les besoins essentiels, et Taxelco respecte cela. Donc, première innovation. Et je souhaite que l'ensemble de l'industrie du taxi se fixe comme objectif de s'assurer que ses chauffeurs, que ses travailleurs, ses travailleuses reçoivent au minimum un salaire digne pour le travail qu'ils font et qu'on tente tous, à brève échéance... je ne sais pas quel échéancier on peut se donner, mais que l'ensemble de l'industrie arrime la barre haute et noble qu'a placée Uber en rétribuant convenablement ses chauffeurs.

Parce que l'industrie du taxi, c'est quand même 18 000 chauffeurs et chauffeuses de taxi, c'est donc à peu près 20 000 familles. Cinquième plus gros employeur au Québec. Donc, cette industrie-là mérite notre protection pour cette raison, pour la raison, comme je vous ai mentionné, qu'en plus c'est un domaine d'emploi qui est un domaine refuge pour bien des citoyens qui autrement se voient discriminés de toutes sortes de façons parce que leurs diplômes ne sont pas reconnus à leur juste titre ici.

Donc, nous sommes favorables, bien sûr, au progrès, mais le progrès ne peut pas toujours se faire sur le dos des gens à faibles revenus. On ne peut pas faire le progrès en détériorant les conditions d'existence et de revenus de nos

concitoyens. Donc, pour nous, le progrès, c'est d'abord viser à améliorer le service, à le rendre plus accessible, à le rendre plus dynamique, à le rendre aussi parfois... si on fait une optimisation de l'utilisation de la flotte disponible, même à plus faible coût, en réduire le coût pour en augmenter l'usage, électrifier le transport, donc tenir compte de l'importance de diminuer l'impact environnemental de, quand même, un usage, disons, presque solo d'un transport plutôt que le transport en commun.

Donc, au-delà du bannissement d'UberX, qui doit être un objectif immédiat, il y a toute la série de transformations que l'industrie doit s'employer à faire. Et j'en énumère une série qui visent à apporter une amélioration plus englobante pour offrir une solution pour l'amélioration des conditions de travail des artisans, dans une économie fortement implantée localement, mais qui deviennent plus prospères et plus attrayantes.

Donc, des mesures réglementaires d'abord pour favoriser la sécurité et la qualité de service. Il faut mettre la qualité et la sécurité offertes par les taxis au coeur de tout ce qu'on fait dans les prochaines semaines en examinant le projet de loi. Il y a des mesures de formation, il y a des mesures d'évaluation des chauffeurs, il y a des mesures aussi d'encadrement. C'est pour ça que nous soutenons la proposition qui est faite par le Regroupement des travailleurs autonomes des Métallos, qui regroupe déjà plusieurs milliers des chauffeurs de taxi et des artisans du taxi, pour une association professionnelle qui s'assurerait d'assurer l'encadrement de la qualité du service et de la formation qui doit l'accompagner.

Modernisation des modes du paiement : ça, là-dessus, tout le monde s'entend. Modulation des tarifs : tout le monde sont venus témoigner de la nécessité de moduler les tarifs, mais également intégrer les zones... en quelque sorte moduler les zones, dépendamment des... Ici même, dans la ville de Québec, au cours du dernier mois, on a vu une illustration du problème du zonage. Donc, en intégrant et en modulant les zones en fonction des besoins spécifiques ponctuels qui peuvent se présenter... Il arrive un gros bateau de croisière dans le port? Bien, il faudrait que la desserte de la zone du port soit ouverte à tous les taxis, quelles que soient les agglomérations auxquelles sont rattachés les permis. Il arrive un gros spectacle, un gros besoin à l'amphithéâtre de Québec? Également, dans le sens inverse, il faudrait que la zone de l'amphithéâtre soit accessible à toutes les agglomérations, toutes les différentes plaques de taxi, pour offrir en temps utile, lorsqu'on a un besoin, le nombre de taxis suffisant pour une desserte adéquate en fonction des besoins. Donc, modulation des tarifs, modulation des zones, si ce n'est pas une intégration totale des zones.

Modernisation et électrification de la flotte. Là, l'État québécois peut jouer un rôle important. Les taxis consomment énormément d'énergie, font beaucoup de kilométrage. Hydro-Québec est en surplus d'électricité. L'État québécois cherche à trouver des moyens pour encourager la transition vers des voitures électriques. Voilà une bonne situation. Hydro-Québec pourrait installer, dans les grandes zones où il y a beaucoup de taxis, des bornes de recharge avec un prix réduit pour les chauffeurs de taxi, pour les artisans du taxi. Ça ne coûterait pas grand-chose à l'État faire ça, mais ça pousserait des milliers de petits propriétaires et de chauffeurs de taxi de... c'est-à-dire c'est une pression importante pour l'électrification totale, pas juste les hybrides mais l'électrification de la flotte de taxi disponible au Québec.

Ensuite, le taxi-partage. Moi, je me rappelle, en 2009, à ce moment-là, le député de Louis-Hébert était ministre des Transports, puis on parlait de la Syrie et du Liban, de cette région du monde d'où il vient, on parlait d'Istanbul, qu'il a visitée, moi, je parlais des grandes capitales du monde, dont Téhéran, et même d'autres capitales en Occident, et partout le taxi-partage est possible de différentes façons, en fait, dans plusieurs grandes capitales du monde. Et, dès ce moment-là, on disait : Pour aider l'industrie du taxi et pour encourager de plus en plus de gens à prendre le taxi, pour diminuer les tarifs pour une catégorie d'usager, il faudrait rendre nos règlements adaptés, changer le règlement pour permettre le taxi-partage, d'autant plus que ça serait excessivement intéressant pour le covoiturage ou le taxi-partage sur le modèle du covoiturage pour le matin, pour se rendre au travail, pour retourner à la maison. Et aussi, dans les zones rurales du Québec, ça pourrait être un outil important pour rendre le taxi plus abordable, en faisant partager les coûts par plusieurs usagers du taxi.

Un mot pour parler des logiciels, puisque beaucoup de l'argumentaire de ceux qui se portent à la défense d'Uber tourne autour des plateformes, des logiciels. Je veux porter à leur attention que, déjà, au Québec, depuis plusieurs années, des milliers, des milliers de voitures sont munies d'applications, les unes plus intéressantes que les autres, qui sont reliées donc à des applications mobiles accessibles par les usagers du taxi : Taxi Coop, à Québec, 600 voitures; Taxi Diamond, à Montréal, plus de 1 000 voitures; trois coopératives de taxi à Montréal, les trois réunies, 800 voitures; Hypra Taxi — je reviendrai sur Hypra Taxi — plus de 500 véhicules; Atlas Taxi, dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal, 200 véhicules; Téoxi Taxi, actuellement aux alentours de 50 véhicules; à Longueuil, 300 véhicules; à Laval, 200 voitures; et plusieurs autres à Sherbrooke et à Trois-Rivières. Au total, au-dessus de 4 000 voitures au Québec sont déjà munies d'applications mobiles.

• (15 h 40) •

Ce qui fait la force d'Uber, c'est sa reconnaissance. Étant donné que c'est une entreprise globale avec une seule application, connue de tous, Uber, on peut y accéder. Mais cette possibilité existe au Québec. Les représentants d'Hypra Taxi, qui est un développement technologique d'une application et d'une plateforme mobile ici même, au Québec, grâce à des diplômés d'une école de chez nous, c'est-à-dire l'École polytechnique de Montréal, offrent cette possibilité, autrement dit une plateforme commune où toutes les voitures munies de différentes applications de différentes compagnies pourraient être regroupées, et qui ferait un «dispatch» à l'échelle de l'ensemble du territoire, et qui pourrait permettre, en plus, de mieux articuler. Et c'est là que le Québec moderne devrait aller, c'est là qu'on a besoin de beaucoup plus que ce qu'Uber a à nous offrir pour offrir de meilleures qualités de transport, un cocktail de transports non individuels aux citoyens qui veulent recourir à d'autre chose que leur auto solo, d'accord? Et ce cocktail de transports comprendrait le taxi, le taxi-partage, le covoiturage — hein, on a entendu les gens d'Amigo Express, qui sont venus témoigner — mais qui pourrait également s'articuler avec les services de transport urbain ou des services comme Communauto à travers une carte ou une application sur nos cellulaires qui puisse permettre de faciliter les modes de... grâce à des modes de paiement électronique et

reconnaissance de l'utilisateur pour assurer la sécurité, la reconnaissance de l'utilisateur et de l'automobile qui offre le service, autrement dit une plateforme commune qui ferait en sorte que, n'importe où au Québec, au lieu de me demander, moi : Bon, je suis à Longueuil, quel service de taxi j'appelle? Je suis dans l'ouest de l'île de Montréal ou je suis à Québec, lesquels j'appelle?, à tout moment, je me connecte à une plateforme commune, qui pourrait s'appeler Hypra Taxi, puisque ça existe déjà au Québec, et Hypra Taxi, dépendamment de mes besoins... J'ai besoin d'un covoiturage, j'ai besoin d'un taxi individuel, j'ai besoin d'un taxi partage, je rentre mon besoin et, à partir là, la plateforme commune me met en lien avec des services disponibles, que ça soit d'Amigo Express, que ça soit de Communauto, que ça soit des services de taxi, pour, au moment souhaité, avoir accès aux services de transport collectivisés ou non individuels à l'échelle de l'ensemble du territoire.

Tout ça, là, c'est à notre portée, on n'a pas besoin d'Uber. Tout ça, c'est des technologies et des moyens dont disposent déjà l'industrie du Québec, les universités du Québec, les chauffeurs de taxi, des entreprises comme Amigo Express, des entreprises comme Communauto. On n'a pas besoin d'Uber. Il suffit d'une volonté politique de la part du gouvernement, et j'espère que le ministre aura l'occasion d'entendre mes propos.

Je vais utiliser les deux dernières minutes pour dire que, si le ministre du Transport, si le ministre souhaite vraiment un projet pilote qui règle les besoins du Québec, ce n'est pas un projet pilote avec Uber dont on a besoin, c'est un projet pilote pour examiner la possibilité d'intégrer, justement, les différentes applications, les différentes compagnies de taxi éparpillées sur le territoire, sur une plateforme commune, accessible à tous, partout et en plus rendre cette plateforme aussi une plateforme d'intégration des autres services de transport — covoiturage, Communauto, transport collectif — pour qu'une application mobile nous rende vraiment mobiles, mobiles à la fois sur le plan littéral du mot dans nos transports mais mobiles aussi en fonction de nos besoins variant... variables dans la journée, dans la semaine.

Un jour, j'ai besoin d'un taxi, le même jour que j'ai besoin d'un taxi, dans l'après-midi, j'ai besoin d'une voiture sous la forme de Communauto. Je laisse ma voiture à Montréal, je prends le train pour venir travailler à l'Assemblée nationale. En après-midi j'ai besoin d'une voiture pour me rendre quelque part chercher quelque chose, rendre visite... Tout ça pourrait être intégré à une plateforme commune qui nous permet d'accéder à tous les services, qui nous permet de savoir : Est-ce que c'est mieux que je prenne un covoiturage, que je loue une Communauto ou — comment on appelle ça? — Car2go ou des services similaires ou bien j'utilise le taxi? Et tout ça est accessible.

Donc, j'invite le ministre à considérer sérieusement la possibilité d'un projet pilote — je vais en discuter lorsqu'on sera en commission parlementaire — un projet pilote pour voir comment on peut intégrer tous ces services déjà disponibles à travers une plateforme commune accessible à l'ensemble de la société, notamment les jeunes qui sont à la recherche de ce genre de solution dynamique et moderne. Merci, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Gendron) :** Je vous remercie, M. le député de Mercier, de votre intervention. Et, pour la poursuite du débat sur ce même projet de loi, pour ce qui est du principe, je cède maintenant la parole à M. le député de Dubuc pour son intervention. M. le député de Dubuc, à vous la parole.

#### M. Serge Simard

**M. Simard :** Merci beaucoup, M. le Président. M. le Président, je suis bien heureux de prendre la parole aujourd'hui pour l'adoption du principe du projet de loi n° 100, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi. Je trouve ça intéressant de dire le titre au complet, M. le Président, parce qu'il me semble vraiment avoir lu «les services de transport par taxi», et non un projet de loi anti-Uber, M. le Président, comme certains se plaisent à le dire.

Vous savez... Et, comme, depuis ce matin, M. le Président, j'entends parler d'Uber, depuis avant-midi, mes collègues de la CAQ... les gens qui nous écoutent croiraient vraiment, M. le Président, que c'est un projet de loi contre Uber de quoi on parle et que leurs avocats lobbyistes sont en face. C'est quand même surprenant, M. le Président. D'ailleurs, notre collègue le ministre des Transports a ouvert la porte vendredi...

**M. Jolin-Barrette :** M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Gendron) :** Oui, un instant! M. le député.

**M. Jolin-Barrette :** Oui, question de règlement. Écoutez, le député de Dubuc semble prêter des intentions à notre formation politique. Je trouve que ce n'est pas tellement approprié de qualifier les collègues de lobbyistes ici.

**Le Vice-Président (M. Gendron) :** Bien, regardez, je l'ai entendu, j'écoute religieusement ses propos et je vais essayer d'arbitrer ça le mieux possible. Il ne me semblait pas, là, qu'il y avait là quelque chose... C'est une opinion, c'est un point de vue. Dans tout débat... Si on est très, très rigoureux, il n'y aura plus moyen de faire aucune phrase, et, d'après moi, là... Je vais tenter d'être attentif. Vous avez le droit de nous suivre, de nous surveiller, mais il ne me semblait pas que c'était inapproprié.

Alors, veuillez poursuivre, mais en faisant attention. Normalement, non, on s'en tient au discours plutôt que de prêter des intentions. À vous, M. le député de Dubuc.

**M. Simard :** Vous avez bien raison, M. le Président, et loin de moi l'intention de prêter des intentions, O.K.? Mais une chose est certaine, M. le Président, tout ce qu'on a entendu ce matin, M. le Président... On entend parler d'Uber, d'Uber,

d'Uber. On défend Uber, et c'est ce que j'ai entendu toute la matinée, M. le Président, puis ça s'est fait par les gens de la CAQ. Et les gens qui nous écoutent croiraient vraiment que c'est un projet de loi contre Uber, M. le Président, et que les avocats sont en face. C'est juste ce que j'ai dit, je n'ai pas dit d'autre chose que ça.

En tout cas, M. le Président, pour avoir regardé le projet de loi, je n'ai pas vu nulle part le mot «Uber» dans ce projet de loi. D'ailleurs, notre collègue le ministre des Transports a ouvert la porte, vendredi, à s'asseoir avec Uber pour discuter d'un projet pilote. On a même appris qu'une première rencontre avait déjà eu lieu entre les représentants d'Uber et le cabinet du ministre. Le dossier avance, et ça, c'est essentiel. Si on croit au principe de justice sociale, que ce projet pilote là respecte les travailleurs de l'industrie du taxi, nos règles et nos lois, c'est la base, l'équité et la justice sociale, M. le Président.

Je pense que, pour la rédaction du projet de loi n° 100, le ministre était bien outillé, grâce aux consultations particulières sur le transport rémunéré des personnes qu'on a faites en février et en mars derniers. Dans cette consultation-là, le ministre des Transports avait identifié quatre grands enjeux, et ces enjeux ont été dits ce matin par le député de Groulx.

D'abord, le maintien des responsabilités de l'État pour assurer la sécurité des usagers. Le deuxième enjeu, M. le Président, l'amélioration des services offerts à la clientèle. Donc, M. le Président, comme vous voyez, les deux premiers enjeux, ce sont les plus importants, ils sont reliés à la clientèle, M. le Président. Le troisième enjeu, la mise en place d'un environnement d'affaires équitable, et ça, comme parlementaires, M. le Président, que l'on soit de n'importe quel parti, de l'opposition ou du gouvernement, c'est primordial, M. le Président. Quatrième enjeu, l'émergence de nouveaux modèles d'affaires facilitée par l'arrivée de nouvelles technologies.

Donc, ce sont des enjeux qui sont la base du projet de loi n° 100, M. le Président. Ces quatre éléments-là, ce sont la base, justement, je le répète, du projet de loi. On voulait s'assurer qu'on met sur pied un projet de loi en phase avec l'industrie du taxi, mais aussi avec la modernité qui favorise l'émergence de nouvelles technologies et d'entreprises innovantes dans le transport de personnes. Pour être certains qu'on fait le meilleur projet de loi possible, on a aussi entendu 18 groupes qui sont venus se prononcer sur le texte du projet de loi la semaine dernière. On a eu un bon accueil, et je pense que le ministre est reparti avec de bonnes idées, mais aussi avec des félicitations pour son travail.

Pour ceux qui diraient que le projet de loi ne permet pas à des entreprises novatrices de s'intégrer dans notre industrie du taxi, je leur réponds que c'est faux, M. le Président. C'est totalement faux, et je leur dirai... je leur répondrai par deux mots : Téo Taxi, M. le Président. Oui, on cite souvent cette entreprise-là, mais c'est parce que c'est le plus bel exemple qu'on peut trouver, à terme, d'une nouvelle entreprise novatrice, technologique, qui prône le bon service à la clientèle et le développe d'une façon impeccable, et ça, en respectant nos lois, M. le Président. Cette entreprise-là, c'est un exemple, et ça donne la preuve, M. le Président, à nos voisins d'en face, que respecter les lois, ça se fait dans l'industrie du taxi actuelle. On a un projet novateur, on veut l'implanter, M. le Président, ce modèle-là, et le projet de loi invite justement l'ensemble des intervenants à le faire.

• (15 h 50) •

En juin 2015, un projet pilote a été mis sur pied, et vous savez quoi, M. le Président — on parle toujours de Téo — non seulement Téo Taxi réussit, mais les joueurs de l'industrie du taxi ne se sentent pas menacés, et ça, c'est important. Ils l'accueillent et applaudissent l'initiative, car elle se fait dans les règles légales et équitables pour toutes les entreprises. Une des propositions que nous a faites le représentant de Taxelco en commission parlementaire, c'est de lever le droit exclusif accordé à Téo Taxi de louer des permis pour que tous les acteurs de l'industrie puissent en bénéficier. Donc, non seulement elle respecte l'industrie, mais elle veut aussi qu'elle se développe et devienne meilleure. Et on le fait très, très bien, M. le Président, avec ce projet de loi parce que c'est faisable avec les intervenants de bonne volonté, je le répète, c'est faisable avec des intervenants de bonne volonté qui veulent respecter les règles et travaillent pour leur amélioration, M. le Président.

Mon point, M. le Président, c'est que le projet de loi favorise l'implantation de nouvelles entreprises innovatrices. Ces entreprises-là doivent respecter les règles pour favoriser une justice et une équité sociale tout en étant fiscalement responsables, comme nous le répétait souvent le maire Labeaume lorsqu'il est passé en consultation, M. le Président.

Ce qui m'a marqué aussi dans les consultations, c'est la volonté immense de l'industrie du taxi de se moderniser. Il n'y a pas une entreprise qui n'est pas venue nous rencontrer, M. le Président, pour dire que la population avait raison, qu'il fallait qu'ils se modernisent, puis ils étaient en mesure de le faire, et qu'ils allaient le faire. D'ailleurs, il y a des travaux qui sont amorcés à ce niveau-là. On a entendu toutes sortes de propositions et de projets en développement dans l'industrie du taxi.

Moi, M. le Président, je ne comprends pas, vraiment pas comment nos collègues caquistes, je vais dire quasiment lobbyistes, de l'autre côté de la Chambre, peuvent appuyer une entreprise...

**Une voix :** ...

**M. Simard :** Bien oui, ce n'est pas illégal.

**Le Vice-Président (M. Gendron) :** Je répète...

**Des voix :** ...

**Le Vice-Président (M. Gendron) :** Un instant, là! Je veux bien vous... Je vais vous entendre.

**M. Jolin-Barrette :** ...M. le Président, je considère que le collègue de Dubuc nous prête des intentions. Lorsqu'il qualifie les collègues de l'Assemblée nationale de quasi-lobbyistes, écoutez, si ce n'est pas prêter des intentions... Et je

peux assurer mon collègue de Dubuc que, si nous étions lobbyistes ou même quasi-lobbyistes, nous serions tous enregistrés au Registre des lobbyistes, M. le Président. Et, à ce titre-là, je l'invite à consulter le registre, M. le Président, pour voir si on en est ou...

**Le Vice-Président (M. Gendron) :** Oui, allez.

**M. Sklavounos :** ...exactement le même rappel au règlement que, vous avez dit tout à l'heure, n'était pas un rappel au règlement, n'était pas fondé. J'invite le collègue de cesser d'interrompre le collègue qui a la parole, s'il vous plaît.

**Le Vice-Président (M. Gendron) :** Bien, moi, j'ai une réflexion. C'est clair que, dans les propos que j'ai entendus, «quasi-lobbyistes», c'est un commentaire, il y a une intention là-dedans, mais je pourrais prendre 10, 12 éléments de phrase où il y avait une intention, ce que j'appelle, de propos, et, je suis convaincu, je vous connais, vous êtes quand même assez habile, dans tout propos il y a des points de vue qui pourraient être interprétés comme étant une intention malveillante. Moi, je ne la sentais pas malveillante, je la sentais de propos qu'il a faits. Si j'oublie tout ce qu'il a dit depuis le début, vous avez raison, mais depuis le début il a un plaidoyer qu'il a le droit, qui est le sien, il l'a exposé très clairement, et je ne voyais pas, là, qu'il y avait une attaque, là, au sens d'intention malveillante, là, directe, qui nécessite de l'interrompre.

Vous avez le droit d'avoir un point de vue différent. Moi, j'aimerais mieux qu'il poursuive mais en faisant attention, parce que je l'avais dit aussi : Dans tout propos, parlez de ce que vous voulez puis laissez les autres formations tranquilles. À vous.

**M. Simard :** Merci, M. le Président. M. le Président, je vais répéter qu'est-ce que j'ai dit, comme ça les gens qui nous écoutent pourront voir que ce n'est pas méchant, ce que je dis, c'est juste un constat que je fais, point. Ce n'est pas pire que ça, là.

Moi, M. le Président, je ne comprends pas mes collègues d'en face, c'est-à-dire les caquistes. J'ai dit ici «presque des lobbyistes», M. le Président, puis, encore une fois, c'est parce que c'est depuis le matin qu'ils en parlent, ils parlent toujours d'Uber, alors qu'on ne parle pas d'Uber ici, on parle de l'industrie du taxi, M. le Président. Donc, à partir de là, c'est pour ça que je dis «quasiment», mais je ne dis pas que c'en est. C'est juste ça que je dis, O.K.?

De l'autre côté de la Chambre, ils peuvent appuyer une entreprise qui déroge, M. le Président, plus de 300 000 fois par mois, M. le Président — ce n'est pas moi qui le dis — à la loi. C'est eux autres qui sont allés le dire à *Tout le monde en parle*, M. le Président. Ceux-là qui nous écoutent aujourd'hui — je pense qu'il y a autant de personnes qui nous écoutent aujourd'hui, M. le Président, que *Tout le monde en parle* — je pense que ces gens-là, M. le Président, l'ont entendu. Donc, à partir de là, ce n'est pas méchant, mais c'est vraiment un constat, M. le Président. Et ce sont eux qui, encore une fois, nous ont dit en commission que c'était ça, et, à partir de là... c'est de là que je fais mon intervention. Alors que les partis politiques votent unanimement des avis de motion pour, je vous dirais, condamner l'évasion fiscale, M. le Président — le député de Mercier en a parlé tout à l'heure, là — lorsqu'on travaille pour et qu'on favorise des entreprises qui sont hors-la-loi, M. le Président, on peut penser qu'est-ce qu'on voudra, M. le Président — O.K., là, je ne dirai pas ce qui est écrit sur ma feuille, M. le Président — donc, à partir de là, il faut se poser des questions.

Vous savez, ce matin, mon collègue de Groulx disait, M. le Président : Écoutez, c'est de l'incohérence de la part du gouvernement, etc. Mais, comme incohérence, là, ce n'est pas mieux que ça. On vote des motions contre la fiscalité, mais on favorise des entreprises qui la font. Quand on parle d'incohérence, M. le Président, là... Puis ce n'est pas méchant, ce que je dis, c'est un constat. Donc, je pense qu'il ne se lèvera pas.

M. le Président, je suis obligé de vous dire que moi... Écoutez, il y a un petit dicton qui dit : Dis-moi qui tu fréquentes, et je te dirai qui tu es. Et, lorsqu'on défend des entreprises qui sont illégales 300 000 fois par mois, M. le Président, j'imagine qu'il y a un petit peu d'incohérence dans tout ça, un petit peu d'incohérence dans tout ça. Et puis notre problème, c'est que, si on ne veut pas leur ressembler, à un moment donné, il faut arrêter d'en parler puis de les favoriser. C'est juste ça que je dis.

Vous savez, je ne comprends pas ça, mais, bon, on va passer là-dessus, M. le Président. On va sûrement en reparler plus tard. Mais, si l'arrivée d'Uber au Québec a eu quelque chose de bon, M. le Président, il faut le prendre comme ça, c'est que l'industrie du taxi s'est prise en main, et ils veulent véritablement se moderniser. Ça, c'est bon.

J'aimerais citer le responsable des communications du Comité provincial de concertation du développement de l'industrie du taxi, qui disait, lundi, au *Journal de Québec* : «Si un autre concurrent arrive, qu'il n'a pas la maladresse et l'arrogance d'Uber et qu'en plus il accepte de payer ses impôts et ses taxes, je doute que la population nous donne une autre chance si on ne s'est pas modernisé.» Ça, c'est l'industrie du taxi qui dit ça, M. le Président.

Notre projet de loi n° 100, M. le Président, permet à l'industrie de se moderniser. Il permet à tous les joueurs d'être égaux et aux 22 000 familles qui dépendent de l'industrie du taxi de savoir que demain matin le système sur lequel repose leur gagne-pain ne tombera pas, M. le Président. Et ça, c'est important pour une famille.

J'ai une dernière question pour vous, M. le Président, avant de finir : Est-ce qu'on serait prêt demain matin à abandonner la gestion de l'offre dans le lait, M. le Président, à banaliser le fait que les nouveaux joueurs entrent dans l'industrie et outrepassent les règles? Je ne pense pas, M. le Président. Regardez ce qui s'est passé avec le lait diafiltré, M. le Président. Des représentants de tous les partis politiques confondus sont allés appuyer, en début de semaine dernière, nos producteurs qui se rendaient à Ottawa pour défendre leurs quotas et leur droit de produire, leur droit de gagner leur vie, leur gagne-pain, M. le Président. Et ça, si on ne fait pas ça pour l'industrie du taxi, M. le Président, qui sont des gens honnêtes, qui ont mis énormément d'argent pour être en mesure de bien gagner leur vie, M. le Président, si on ne fait pas ça... Vous savez, ce sont des Québécois qui travaillent honnêtement, qui paient leurs impôts, qui paient leurs taxes, M. le Président. Si on ne fait pas ça, je vais vous dire une affaire, M. le Président, pour que ces gens-là soient en mesure

de mettre du pain sur la table de leur famille, bien, M. le Président, on n'est pas à la bonne place ici, à l'Assemblée nationale. Merci, M. le Président.

• (16 heures) •

**Le Vice-Président (M. Gendron) :** Je vous remercie, M. le député de Dubuc, de votre intervention sur le principe du projet de loi. Et, pour la poursuite du débat, je cède maintenant la parole à Mme la députée d'Iberville pour son intervention. Mme la députée, à vous.

#### Mme Claire Samson

**Mme Samson :** Merci, M. le Président. Je tiens d'abord à rassurer le collègue : il n'y a pas autant de gens qui nous regardent qu'il y en a qui regardent *Tout le monde en parle*. D'ailleurs, il y a moins de gens qui habitent dans nos comtés respectifs qu'il y en a qui regardent *Tout le monde en parle*.

Mais, pour ce qui est de mon intervention, M. le Président, je vais commencer avec une anecdote, ce qui ne devrait pas créer trop, trop de contestation. Qui pourrait m'en vouloir de raconter une anecdote mettant en vedette Vitaline Bernier-Samson, ma grand-mère paternelle?

C'est une femme très éduquée, une musicienne accomplie, une couturière digne des grandes maisons parisiennes, une femme qui travaillait fort, qui a élevé sa famille et qui avait pour seul loisir... elle ne quittait son moulin à coudre, M. le Président, que pour regarder assidument les émissions de lutte *La lutte du mercredi* et *Sur le matelas*. Ses idoles, c'étaient les Mad Dog Vachon de ce monde, les Carpentier, les Rougeau, les Little Beaver et Yvon Robert. C'était son seul hobby.

En 1966 ou 1967 est arrivée la télévision en couleurs. Mon père, à l'époque, avait un commerce de réparation et de vente d'appareils de radio et de télévision. Alors, mon père décide donc de prendre l'initiative de lui offrir enfin un téléviseur couleur. Il l'installe, et tout, part avec sa vieille télévision noir et blanc. Après quatre jours, ma grand-mère a appelé à la maison, suppliant mon père de lui rapporter son téléviseur parce que, là, elle ne reconnaissait plus ses émissions, ses lutteurs avaient changé, et elle voulait ravoier sa bonne vieille télévision en noir et blanc. Elle a donc refusé le progrès et le changement. Je me rappelle très bien, on l'appelait pour la taquiner et — pour vous prouver que c'est vrai, là — on l'appelait — je me rappelle de son numéro de téléphone, le Crescent 9-6509 — on l'appelait puis on lui disait : Grand-maman Vivi, ce soir, M. Rougeau, il a un costume de bain bleu. Puis elle disait : Achalez-moi pas avec ça, là, je ne le sais pas puis je ne veux pas le savoir. Heureusement pour ma grand-mère, on ne l'a pas exposée à IMAX, parce que, ma foi du bon Dieu, elle serait morte 20 ans avant son temps. Mais grand-mère, qu'on le veuille ou non, a perdu la bataille du progrès. La télévision en couleurs est demeurée, et elle nous a quittés.

Rappelez-vous, M. le Président, l'arrivée des téléphones mobiles. J'étais la première à dire, quand ils sont apparus : Jamais je ne serai esclave d'une telle bébelle. En plus, à l'époque, ils étaient gros comme ça, ça pesait 17 livres. Mais qui, aujourd'hui, dans cette Chambre, serait disposé... ou imaginerait même se passer de son téléphone mobile?

Moi, M. le Président, là, je ne suis pas pour ou contre Uber, je suis en faveur de toute entreprise légale qui paie ses taxes, ses impôts et qui traite ses gens en fonction des normes qu'on a établies comme société. Mais je ne suis pas pour Uber ou contre Uber. Aujourd'hui, ça s'appelle Uber. Dans trois mois, ça va s'appeler Oupelaïe! Dans six mois, ça va s'appeler Alfred ou autre chose. Ça n'a pas de rapport. Je ne l'ai jamais essayé, Uber, et je vais probablement continuer à prendre le taxi, parce que, dans mon livre à moi, les chauffeurs de taxi, ça fait partie de mon environnement. Ce sont des entrepreneurs qui ont investi et qui méritent bien mon appui. Et, si je prends un taxi que je ne trouve pas propre parce qu'il y a les trois dernières éditions du *Soleil* sur le plancher, je ne le prendrai pas, juste parce que je n'ai pas le goût de voyager dans une litière, c'est tout. Je suis assez grande pour dire au chauffeur de taxi : Je ne prendrai pas votre véhicule, monsieur, parce qu'il n'est pas à mon goût. Mais c'est encore au consommateur à choisir le type de service qu'il veut, et je ne pourrai pas, M. le Président, supporter ce projet de loi, parce que supporter ce projet de loi, c'est renoncer aux progrès technologiques, qui vont changer et qui vont continuer à changer, à tous les jours, notre environnement et nos vies, que ce soit en santé, en éducation, en communication, en culture ou en consommation.

Et, pour un gouvernement dont le nouveau «buzzword» est «innovant» et «innovation» et qui refuse de négocier avec une société innovante, quel que soit son nom, une intégration harmonieuse à notre économie... me fait croire que, si le mot «innovant» ou «innovation» sort de la bouche d'un ministre libéral désormais, il devrait être jugé de propos non parlementaire, M. le Président.

M. le Président, la Loi sur les transports date de 1972. Ça a fait 45 ans le siècle dernier. Uber, c'est juste un test pour le gouvernement et c'est un test que le gouvernement échoue lamentablement. Il faut aller de l'avant, il faut trouver un moyen de faire place aux technologies tout en assurant aux chauffeurs de taxi un avenir, et c'est possible, M. le Président, c'est possible en leur octroyant des zones exclusives : les aéroports, les édifices publics, les postes de taxi, qu'on appelle communément les stands de taxi. Et je pense qu'on n'a pas le choix, en tant que gouvernement, de prévoir des aménagements spécifiques pour les nouvelles technologies.

Pourtant, on ne peut pas dire, M. le gouvernement, que ce gouvernement-là est antitechnologique, je ne le crois pas, puisque, quand il a été le temps d'adopter les photoradars, ça a été assez facile. Les photoradars, pourtant, c'est une technologie. Donc, il n'a pas une allergie intégrale à toute technologie. Et, si demain matin, M. le Président, si demain matin on disposait de drones capables de distribuer des contraventions au Code de la route... Puis je ne devrais pas parler de ça, ça va leur donner des idées, je devrais plutôt enregistrer pour avoir le brevet moi-même, je suis sûre que je leur en vendrais des centaines, et pourtant c'est technologique. Et, par contre, on pourrait se poser la question, là. Mes drones, moi, ce serait bon. Les drones qui donnent des contraventions sur les autoroutes et sur les routes, ça réduirait les effectifs policiers, qui coûtent cher, c'est plus vert que des voitures de police. Il y a certainement des avantages là, M. le Président, auxquels le gouvernement devrait songer.

Donc, je pense que, là, c'est une guerre anti-Uber, alors que le débat devrait se faire sur notre capacité d'adapter nos us et coutumes, l'évolution de notre société avec les technologies qui se développent et auxquelles on ne pourra pas résister.

Et, si le gouvernement, M. le Président, est incapable de gérer Uber, il sera aussi très embarrassé par la voiture autonome de Google mais aussi par une application développée par Facebook. Facebook a déposé, en janvier dernier, un brevet concernant une nouvelle fonctionnalité pour son réseau social gratuit qui rassemble 1,4 milliard d'utilisateurs dans le monde. L'utilisateur pourrait indiquer s'il se rend en voiture à un concert, par exemple, grâce à un bouton sur la page Facebook de l'événement, il pourrait préciser combien de places sont disponibles dans son véhicule, le trajet qu'il désire emprunter et le prix que devront payer les passagers. L'idée est assez simple : dans un événement quelconque, Facebook pourrait afficher un onglet covoiturage qui permet d'organiser facilement le voyage à plusieurs. Et, sur les schémas, il s'agit d'un simple bouton qui indique : J'y vais et je conduis. Si vous cliquez dessus, M. le Président, une nouvelle fenêtre apparaîtra, et vous pourrez indiquer combien de passagers vous pourrez prendre et d'où vous partez. Vous pourrez inviter directement des amis à prendre part au voyage. Ainsi, les autres participants pourraient réserver un siège ou indiquer combien ils sont prêts à payer. Cette nouvelle application attirerait de nombreux clients d'Uber ou des taxis. Si Facebook se lance dans le covoiturage, c'est Uber à la puissance 2 000, M. le Président. Et ça, c'est l'expert en nouvelles technologies Bruno Guglielminetti qui nous en prévient. Il rappelle, en effet, qu'avec 4,8 millions de comptes Facebook au Québec il est impossible de rivaliser avec le taux de pénétration du marché du réseau social. Pour l'instant, le brevet se limite aux événements ponctuels, mais rien n'empêcherait Facebook d'étendre cette fonction à des déplacements quotidiens, ce qui se rapprocherait davantage d'une activité de taxi ou de covoiturage.

M. le Président, il est temps, quand on pense à un gouvernement qui est proactif, de penser à développer notre façon de penser, notre législation et nos façons de faire, notre économie, de façon à inclure les nouvelles technologies, les nouvelles entreprises, les jeunes qui connaissent des façons de faire différentes de celles de notre génération, être proactifs et plutôt chercher à identifier des solutions plutôt qu'à repousser le progrès. Ne faisons pas de nous des grands-mères, M. le Président.

Ne faisons pas de nous des gens qui se rebutent et qui rejettent l'innovation, qui rejettent le progrès et qui allons nous limiter dans le temps et devenir une société en marge du reste du monde. Un touriste qui arrive à Montréal ou à Québec qui connaît le concept d'Uber ou d'autres concepts, que ce soit Facebook, que ce soit Google ou que ce soit autre chose, d'y avoir accès, il en va de notre positionnement, de notre réputation et de notre dynamisme. Je vous remercie, M. le Président.

• (16 h 10) •

**Le Vice-Président (M. Gendron) :** Alors, je vous remercie, Mme la députée d'Iberville, de votre intervention sur le principe du projet de loi. Et je cède la parole maintenant à M. le député de Beauce-Nord pour son intervention. M. le député de Beauce-Nord, à vous la parole.

### M. André Spénard

**M. Spénard :** Merci, M. le Président. Alors, à mon tour — puis je trouve ça très agréable — de prendre la parole sur ce dossier, qui est le projet de loi n° 100, parce que mon premier ministre, mon premier ministre que j'aime beaucoup, qui a toujours dit et qui a toujours maintenu : Historiquement, tout mouvement qui a cherché à arrêter un développement technologique a échoué... ça, c'est une parole de mon premier ministre, que j'aime beaucoup, mais il semble que ça ne tient plus la route.

Une autre définition que je veux vous dire, qui apparaîtra dans le *Larousse* et dans le *petit Robert* de 2017, c'est le terme «ubérisation». On parle beaucoup d'Uber, mais il faut parler d'ubérisation. Qu'est-ce que ça veut dire, «ubérisation»? C'est un nom commun, M. le Président, qui désigne la mise à disposition de services fondés sur l'interconnexion d'utilisateurs non professionnels grâce aux nouvelles technologies. Le terme «ubérisation», c'est ça que ça veut dire.

Alors, M. le Président, dans le projet de loi n° 100, j'ai lu quelques mémoires qui nous sont apparus, et il y a une phrase, dans un mémoire, de Kéroul, je crois, qui est une association, qui disait ceci, et je pense que c'est le cœur du problème, c'est le noeud du problème, et je ne veux pas en parler longtemps : «La valeur marchande des permis de taxi [...] semble être davantage la principale motivation des titulaires de permis que la qualité des services offerts à la population.» Je pense que, si on est rendu avec le projet de loi n° 100, c'est un peu pour ça, M. le Président, et je pense que c'est uniquement la raison qui nous amène ici aujourd'hui à l'Assemblée nationale.

Je vais continuer un peu dans mes définitions, parce que j'aime bien dire au monde de quoi je parle. Alors, selon Bathelot, qui a été mis à jour le 30 avril 2016, qu'est-ce que ça veut dire, l'économie de partage?

«L'économie du partage désigne généralement les nouveaux modes de consommation permettant de partager entre consommateurs l'usage ou la consommation de produits, équipements ou services. Si la notion de partage de l'usage est à l'origine du terme, ce partage ou prêt peut être gratuit ou payant. On peut d'ailleurs noter une marchandisation plus ou moins forte de l'économie du partage selon les secteurs d'activité dans le cadre de laquelle la volonté n'est plus d'optimiser un mode de consommation mais de générer des revenus. La notion d'économie du partage devient alors toute relative. Le modèle Airbnb en est une bonne illustration, on est passé d'un esprit de "partage de canapé lit" à une situation où de nombreux acteurs-investisseurs en font une profession avec le développement d'un écosystème de [partenaires].»

Les domaines d'activité les plus emblématiques de l'économie du partage sont, par exemple, des sites d'hébergement de particuliers, des sites de covoiturage, de location de particuliers, de location de bateau, de caravanning car, etc., et certains de ces modèles peuvent provoquer une ubérisation partielle de certains acteurs traditionnels — agence de location saisonnière, hôtellerie — ou des phénomènes de désintermédiation ou réintermédiation.

«Le génie de l'économie du partage — et ça, je vous cite ici un mémoire — se trouve dans l'idée d'offrir une opportunité commode de maximiser l'utilisation de certains biens et compétences. Un logement libre pour une courte

période de temps ou un siège vacant dans une automobile peuvent être facilement transformés en profits, tout en étant bénéfiques pour le consommateur. Si le profit en question peut être moral — la satisfaction d'avoir aidé son prochain — il peut également être pécuniaire et s'ajouter au premier. Uber et ses compétiteurs introduisent le mode du transport de personnes à l'économie du partage en transformant quelques heures libres et une voiture inutilisée en prestataires de services. L'histoire de l'évolution technologique est une longue liste de chamboulements des industries établies. Le progrès ne se fait que très rarement sans une réévaluation des moeurs actuelles. Dans le cas de l'économie du partage, le choc se fait au niveau de l'échelle de l'opération. Les règles entourant ces industries ont été écrites à une époque où seuls des professionnels travaillant à temps plein pouvaient offrir [ces] services. Personne ne pensait à des services comme Airbnb quand est venu le temps de réglementer les établissements touristiques. Le défi pour le législateur, dans ce nouveau contexte, est de mettre en place de nouvelles règles qui prennent en considération le fait que de petits joueurs peuvent offrir des services à temps partiel, maintenant que la technologie facilite la mise en relations entre prestataire et bénéficiaire de services.»

Et ça, M. le Président, c'est la Commission-Jeunesse du Parti libéral qui a déposé ça en mai dernier, il y a à peine quelques jours, à l'assemblée générale. Alors, j'espère que ça vous rassemble un peu, MM. les députés au gouvernement. En tout cas, moi, ça vient me chercher. Je pense que la Commission-Jeunesse du Parti libéral du Québec ferait très bien l'affaire avec notre commission-jeunesse, je pense qu'ils s'entendraient à merveille.

**Des voix : ...**

**M. Spénard :** Merci. On peut aussi, également, parler d'économie collaborative.

C'est quoi, l'économie collaborative? L'économie collaborative, selon *Wikipédia*, est une activité humaine qui vise à produire de la valeur en commun et qui repose sur de nouvelles formes d'organisation du travail. Elle s'appuie sur une organisation plus horizontale que verticale, la mutualisation des services, des espaces et des outils — l'usage plutôt que la possession — l'organisation des citoyens en réseau ou en communautés et généralement l'intermédiation par des plateformes Internet.

M. le Président, tout le monde a un moine électrique ou à batterie chez lui. Savez-vous, dans votre vie, votre moine électrique ou à batterie, combien de temps il marche, en moyenne, dans une vie de possession d'un moine? Entre huit et 14 minutes — minutes — pour une possession d'un moine une vie de temps. Il marche entre huit et 14 minutes. Alors, M. le Président, je pense qu'on n'est plus dans l'ère de possession, mais on est dans l'ère de consommation de manière horizontale, et ça, ça l'illustre très bien. D'ailleurs, les agriculteurs ont compris ça. Les agriculteurs ont compris ça depuis longtemps. Ils font des échanges de machinerie, des échanges de temps, de l'achat de machinerie en groupe. Alors, je pense que les agriculteurs qui ont compris ça sont devenus de plus en plus prospères.

Une économie est construite à partir d'un réseau d'individus et de communautés connecté par une institution centrale. Cette économie collaborative transforme comment nous produisons, consommons, obtenons du financement et apprenons. Deloitte a estimé que, d'ici deux ans, l'économie collaborative pourrait atteindre 100 milliards de dollars US. PricewaterhouseCoopers va plus loin en prédisant que l'économie collaborative atteindra 335 milliards US en 2025; on est aux portes de. C'est la finance collaborative, 63 % par année de plus, et le recrutement en ligne, 37 %, qui devraient croître le plus. Et, quand on parle de finance collaborative, M. le Président, il y a même une émission, à Radio-Canada, qui s'appelle *Les Dragons*, qui parle de finance collaborative, M. le Président. Je pense que la finance comme telle, financer des projets, ce n'est plus la question uniquement des caisses ou des banques, il peut y avoir du financement collaboratif à l'intérieur d'individus qui amènent une plus-value à l'ensemble de l'économie.

• (16 h 20) •

La finance collaborative, elle peut atteindre à elle seule 150 milliards de dollars d'ici 2025. En 2014, 5,5 milliards ont été prêtés par ce moyen aux États-Unis. Peer2Peer, plateformes existantes, Zooppa, Funding Circle, Lending Club, Prosper... Grow Financial, à Vancouver, a permis des prêts de 65 millions à son premier trimestre d'existence; inclut aussi des entreprises de sociofinancement, ce qui est quand même relativement nouveau, comme Kickstarter «crowdfunding», Yoyomolo, *haricot.ca*, 230 projets financés. Le financement participatif, «crowdfunding», ou encore sociofinancement, au Canada francophone, est une expression décrivant tous les outils et méthodes de transaction financière qui font appel à un grand nombre de personnes afin de financer un projet. Ce n'est plus une question uniquement des banques et des caisses, c'est une question de nouvelle économie, c'est une question de nouveau financement. En 2015, 34,4 milliards de dollars ont été obtenus par les plateformes de sociofinancement, en 2015, dans le monde, 34,4 milliards. Ça pourrait dépasser le capital de risque en 2016.

Il y a aussi dans les transports où que l'économie change, M. le Président : Ready Rides, Hitch, Uber, Lyft, Getaround, Sidecar, Zipcar. Uber : 8 millions d'utilisateurs, valeur de 51 milliards de dollars. Lyft : 100 000 utilisateurs, pour des revenus de 1 milliard de dollars. Trouver du personnel, des agences de personnel, c'est déjà une économie relative, Wonolo, qui permet de trouver des employés dans la minute pour une tâche précise de façon temporaire; Hourly Nerd, qui propose aux compagnies d'offrir des projets à des gens qualifiés qui misent sur... les projets, ils les réalisent, mais ils n'acceptent que des personnes possédant un MBA très spécifique.

Ce sont toutes des plateformes de la nouvelle économie qu'il faudrait tenir compte, mais ici on a de l'air à être campé dans un modèle économique où la valeur des permis de taxi semble bloquer tout.

L'hébergement — on ne parlera pas d'hébergement : Couchsurfing, Airbnb, Freelance, LeftoverSwap, WeWork, HomeAway, LiquidSpace, OneSleep, ça offre des endroits où rester en voyage, des endroits où travailler. Whatwhere, qui vaut maintenant 16 milliards de dollars, ils louent des espaces à des propriétaires et les louent, par la suite, aux utilisateurs. J'en ai un, projet comme ça, dans la Beauce, qui s'appelle le groupe Oranje, qui ont restauré un vieux pensionnat, qui ont mis ça «up to date». Ils ont même deux chambres pour ceux-là qui veulent travailler la nuit là et qui restent là. Ils louent

des espaces à la nouvelle technologie, à la nouvelle économie, c'est quasiment un carrefour de la nouvelle économie. C'est de toute beauté! Mais on a compris ça, dans la Beauce, que la nouvelle économie, ça fonctionne comme ça.

Airbnb est l'acteur, aujourd'hui, qui incarne l'économie collaborative dans le secteur de l'hébergement. La plateforme de location de logement entre particuliers — et, je le sais, j'en ai profité l'an passé quand je suis allé en Italie, j'ai organisé mon voyage avec Airbnb — l'an passé, a enregistré 10 millions de réservations pour 20 millions de voyageurs en 2014 et emploie désormais près de 1 500 personnes dans 20 des plus grandes villes du monde. Évidemment, aucune ville du Québec ne fait partie de la liste des plus importantes villes en matière de start-up d'économie collaborative, c'est bien évident.

Écoutez bien celle-là, M. le Président : l'Angleterre a déposé un budget en septembre 2015 visant à faire de l'Angleterre un leader en matière d'économie collaborative. Et ça, j'espère que vous êtes tout ouïe. L'Angleterre encourage ses fonctionnaires à utiliser Uber pour réduire les coûts et Airbnb pour réduire les frais de séjour. On parle d'un pays, ici, là, on parle de l'Angleterre. On ne parle pas d'une petite gang de taxis, là, on parle d'un pays qui dit à ses fonctionnaires : Prenez Uber parce que c'est plus rentable et ça prend moins de temps et allez coucher dans Airbnb parce que l'offre est meilleure, à moindre coût. On parle d'un pays et on parle d'un programme d'un pays. D'ailleurs, l'Angleterre a créé une entité pour faire la promotion de l'économie du partage en Angleterre, ça s'appelle Sharing Economy UK, pour ceux-là que ça intéresse.

La clarification du cadre réglementaire et de la fiscalité constitue l'enjeu principal pour assurer le dynamisme de l'économie collaborative. Ce n'est pas ça qu'on fait avec le projet de loi n° 100, ce n'est pas ça, on répond juste... Le projet de loi n° 100 répond uniquement à un problème. Autrement dit — ça me tente de le dire, puis je vais le dire — le projet de loi n° 100 répond juste à Guy Chevette, c'est tout. Ce n'est pas plus compliqué que ça, là. On ne cherchera pas de midi à quatorze heures.

La croissance accélérée des acteurs de l'économie collaborative bouleverse les secteurs traditionnels et continuera de les bouleverser. L'émergence de ces plateformes en ligne ou sur mobile est accompagnée de critiques croissantes de la part des acteurs traditionnels. Ont-ils raison? Ont-ils tort? Si la fiscalité gouvernementale qui s'applique aux particuliers n'est pas modifiée, on va toujours faire face, M. le Président, à des réminiscences de la part des secteurs traditionnels, qui sont réticents à changer. Mais on a vu Uber en 2016. Je prédis que, d'ici la fin de 2016, on va encore avoir quelque chose sur le plancher. Va-t-on légiférer à chaque fois? Je pense que ce n'est pas par là que ça devrait passer. Le chantier sur l'économie collaborative, c'est un secteur de l'économie évidemment en plein développement qui touche toutes les sphères de la société, M. le Président. D'ailleurs, le Pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques, le fameux PAPIME français, pour ceux-là que ça intéresse, qui regroupe plusieurs ministères français, a produit un rapport de 336 pages sur la consommation collaborative qui dit ceci : «On ne peut légiférer à la pièce, il faut voir cette nouvelle économie comme un tout. Le gouvernement ne pourra pas légiférer à chaque fois pour chaque nouvelle application.»

Ça m'apparaît d'une évidence éclairante. Est-ce qu'on veut rester en marge, nous, au Québec? Je vous ferai encore remarquer qu'il n'y a pas aucune ville du Québec qui fait partie des plus importantes villes du monde en matière d'économie de partage. On est loin de là. Pourtant, la coopération, la générosité, l'ouverture font partie de l'identité des Québécois. L'identité des Québécois, ça n'a pas de l'air être le fort du gouvernement en place, laissez-moi vous le dire, M. le Président, même pour le premier ministre, qui a dit : «... tout mouvement qui a cherché à arrêter un développement technologique a échoué.» Je pense qu'il faudrait créer un mouvement pour reconnaître l'identité québécoise à travers cette nouvelle économie. Ça serait peut-être meilleur.

**Des voix : ...**

**M. Spénard :** Oh! Je vais manquer de temps. Le Québec a des très belles entreprises dans les multimédias. On est reconnu pour ça dans les multimédias, sauf qu'on ne s'en sert pas, on fait des jeux avec. Pourquoi qu'ils nous n'aideraient pas à faire des nouvelles plateformes en économie nouvelle ici, en nouvelle économie et en nouvelle technologie, qu'ils n'aideraient pas le gouvernement dans ce sens-là?

Je pense que, si on a des entreprises de multimédia qui font la fierté du monde entier ici, à Montréal, à Québec, pourquoi qu'on ne s'en sert pas? Pourquoi qu'on ne leur demande pas : Comment vous verriez ça, vous, le XXI<sup>e</sup> siècle, avec les nouvelles technologies, la nouvelle économie? Venez donc vous asseoir avec nous autres au lieu de faire des jeux puis des... que tout le monde joue avec. C'est avec ça qu'ils font leur argent, là. Mais, au lieu d'engager des firmes comptables qui sont en train de s'empêtrer dans l'informatique pour ne plus savoir où ils sont rendus, on devrait — merci, M. le Président — on devrait peut-être faire affaire avec des entreprises qu'on a ici déjà chez nous.

Le PAPIME, le PAPIME français, a émis plusieurs recommandations afin d'aider le gouvernement français à encadrer l'économie collaborative, puis on pourrait s'en inspirer. Mieux comprendre la nouvelle offre, documenter les impacts de la nouvelle économie. Il n'y a eu aucune documentation ici, sauf la valeur des permis de taxi. C'est ça que j'ai vu, moi, comme documentation. Que le gouvernement offre lui-même des solutions collaboratives — partage de bureaux, covoiturage — comme il se fait en Angleterre. Alors, on pourrait commencer par ça. Soutenir le développement de start-up e l'économie collaborative, ça ne se fait pas : on est contre. Pour ce faire, il faut que cette économie soit accessible à la population.

C'est quoi, la population? La nouvelle... la jeunesse d'aujourd'hui, puis ce n'est pas moi qui l'ai dit, là, c'est l'association des jeunes libéraux du Québec, ils devraient s'en inspirer, là... Je vois le...

• (16 h 30) •

**Une voix : ...**

**M. Spénard** : O.K. Alors, ils devraient s'en inspirer, mais ils ne s'en inspirent pas, M. le Président.

#### Motion de report

Finalement, M. le Président, je pourrais vous parler du marché mondial de l'économie collaborative avec les recherches de PricewaterhouseCoopers, mais je pense que je vais arrêter ça là et je vais profiter du 40 secondes qu'il me reste, M. le Président, pour déposer une motion, conformément aux dispositions de l'article 240 de notre règlement :

Que la motion en discussion soit modifiée en retranchant le mot «maintenant» et en ajoutant, à la fin, les mots «dans trois mois».

Merci, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Gendron)** : Alors, je vous remercie, M. le député de Beauce-Nord, de votre intervention. Et, avec cette motion de report, on va suspendre les travaux quelques instants pour en prendre connaissance et, rapidement, on donnera une indication aux parlementaires de cette Assemblée.

Les travaux sont suspendus pour quelques instants.

*(Suspension de la séance à 16 h 30)*

*(Reprise à 16 h 33)*

**Le Vice-Président (M. Ouimet)** : Alors, l'Assemblée poursuit ses travaux. Donc, ayant pris connaissance de la motion déposée par M. le député de Beauce-Nord, je déclare cette motion recevable. Et, conformément à ce qui a été énoncé antérieurement par la présidence, je vous informe que la répartition du temps de parole pour ce débat restreint s'effectuera comme suit : 56 min 30 s sont allouées au groupe parlementaire formant le gouvernement; 33 min 26 s sont allouées au groupe parlementaire formant l'opposition officielle; 23 min 4 s sont allouées au deuxième groupe d'opposition; sept minutes sont allouées aux députés indépendants, sous réserve d'un maximum de deux minutes pour la députée d'Arthabaska. Et, dans ce cadre, le temps non utilisé par les députés indépendants ou par l'un des groupes parlementaires sera redistribué entre les groupes parlementaires selon les proportions établies précédemment. Enfin, les interventions ne seront soumises à aucune limite de temps.

Alors, je suis prêt à entendre le ou la première intervenante sur la motion de report et je cède la parole à Mme la députée de Vachon.

#### Mme Martine Ouellet

**Mme Ouellet** : Oui. Merci, M. le Président. En fait, M. le Président, je n'en reviens pas. Je n'en reviens pas, une demande de proposition de report d'encore trois mois. Ça fait deux ans au Québec qu'on a du taxi illégal, ça fait deux commissions parlementaires plus une consultation à l'extérieur du cadre de l'Assemblée nationale par l'ancien ministre des Transports, on a entendu l'ensemble des intervenants trois fois, M. le Président, trois fois, et là la deuxième opposition, la CAQ, demande encore de reporter.

Et, M. le Président, la technologie, les applications mobiles, on l'a toujours dit, l'économie de partage, on est d'accord, le covoiturage, on est d'accord, il faut favoriser le covoiturage. On a reçu en commission parlementaire, M. le Président, Amigo Express, Amigo Express qui est une entreprise du Québec qui favorise le covoiturage. Ça fonctionne très bien, ils sont en expansion, mais du vrai covoiturage. Ce n'est pas drôle, M. le Président, je suis même obligée d'utiliser le terme «vrai covoiturage». Mais là on se rend compte que la CAQ veut protéger une multinationale étrangère, une multinationale voyou qui ne paie pas ses taxes, qui ne paie pas ses impôts, qui se cache dans des paradis fiscaux et qui vient bafouer l'ensemble des lois du Québec en disant : Non, nous autres, ça ne s'applique pas à nous parce qu'on développe du nouveau vocabulaire, on fait du covoiturage commercial. Bien, le covoiturage commercial qu'ils font, ça s'appelle taxi, et il y a une loi qui encadre ça.

Et ce n'est pas vrai qu'il n'y a pas des nouveaux joueurs qui peuvent venir dans le milieu, M. le Président, on a Téo Taxi, d'un entrepreneur québécois, M. Alexandre Taillefer, qui a développé... et, par Téo et par l'achat de Taxi Hochelaga, si je ne me trompe pas, qui rentre dans l'industrie du taxi. Donc, il n'y en a pas, de monopole dans l'industrie du taxi. Et, tant avec Taxi Hochelaga qu'avec Téo, il a développé plein d'applications mobiles et même des automobiles électriques, M. le Président. Donc, oui, pour les nouvelles technologies, c'est tout à fait de le faire en respectant les lois.

Et, oui, on veut améliorer les lois pour faciliter le partage d'une course de taxi, pour faciliter les applications mobiles, qu'il n'y ait plus les règles archaïques de répartition d'appels, que ce soit encore possible, mais pas obligatoire comme dans le passé. Mais je crois, M. le Président, que de voir la CAQ protéger une multinationale voyou qui a été sortie, M. le Président...

**M. Jolin-Barrette** : ...

**Mme Ouellet** : ...de plusieurs, plusieurs pays...

**Le Vice-Président (M. Ouimet)** : ...règlement, M. le député de Borduas.

**M. Jolin-Barrette :** Écoutez, M. le Président, la députée de Vachon prêche des intentions à notre formation politique, elle indique qu'on vise à protéger une société voyou. Je l'invite à un peu de réserve, elle nous prêche des intentions qui ne sont pas conformes.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Bon, je vous invite à la prudence, Mme la députée de Vachon. Sauf que la députée a le droit à son opinion, alors vous aurez la chance tantôt de répliquer dans le cadre de cette motion de report. Alors, Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui. Merci, M. le Président. En fait, je ne sais pas qu'est-ce qui le dérange dans ce que je dis parce que c'est tout à fait factuel, une entreprise qui ne paie pas ses taxes, qui ne paie pas ses impôts, qui se cache dans des paradis fiscaux, M. le Président, une entreprise multinationale qui ne respecte pas les lois du Québec et qui fait de la désinformation, une entreprise qui a été condamnée à Paris à 150 000 € d'amende pour publicité trompeuse avec l'utilisation du mot «covoiturage».

Et ce n'est pas juste à Paris, c'est aussi ici, au Québec, M. le Président, donc un jugement qui a été remis par le juge Guy Cournoyer un peu plus tôt au mois de mai, un jugement de 55 pages qui dit très clairement qu'Uber se livre bel et bien à du transport par taxi au sens de la loi. C'est très clair dans la loi. En plus qu'il dit qu'il existe des éléments de preuve pouvant justifier la conclusion qu'Uber avait commis les infractions fiscales alléguées, M. le Président. Ils disent encore : «...Uber agit comme "intermédiaire en services de transport par taxi sans détenir [de] permis...» Donc illégal, illégal parce qu'ils font du taxi sans les permis de taxi, illégal parce que c'est un intermédiaire sans permis de taxi. Ils disent : «L'application Uber se révèle être la version moderne et [technologique] avancée d'un service de répartition d'appels. Uber n'agit pas comme un intermédiaire neutre et passif. Son intervention met en cause sa responsabilité pénale potentielle.»

Et, les applications mobiles, on est tout à fait d'accord. Le problème avec Uber et UberX, ce n'est pas l'application mobile. Ils ont développé, effectivement, une application mobile qui est attrayante, mais il y en a d'autres, applications mobiles, qui ont été développées, M. le Président, par des programmeurs ici, de la ville de Québec, par des programmeurs de Montréal, au Québec, donc qui créent des emplois au Québec. Le problème, ce n'est pas l'application mobile, et ça, on est, tout le monde, d'accord. Ça fait que d'essayer d'opposer les jeunes et les vieux, M. le Président, c'est totalement futile, et en plus démagogique, et en plus divisif. Je ne comprends pas que la CAQ utilise ce genre d'argument là.

Et pire, M. le Président, le juge — toujours le juge Guy Cournoyer — dit que «le redémarrage à distance des ordinateurs pendant l'exécution des mandats de perquisition — de Revenu Québec, vous vous rappelez, Revenu Québec est allé perquisitionner, et Uber qui a essayé de freiner la perquisition — constitue un facteur non négligeable». Il dit : «...cette conduite, qui revêt toutes les caractéristiques d'une tentative d'entrave à la justice, permettait au juge émetteur de conclure qu'Uber voulait soustraire la preuve de sa conduite illégale à l'attention des autorités fiscales.» C'est grave, ça, M. le Président.

Vous et moi, M. le Président, il faut qu'on paie nos taxes et nos impôts. Puis Uber, elle, ne paie pas de taxes, ne paie pas d'impôts, et on a la CAQ qui veut protéger ce genre de multinationale là voyou au Québec au lieu de protéger des emplois, des programmeurs, des entreprises, des chauffeurs de taxi qui sont ici, au Québec, depuis longtemps, pour une grande part qui sont des gens qui ont immigré ici, au Québec. Et, vous savez, ces gens-là ont souvent beaucoup de diplômes, mais n'ont pas trouvé facilement un travail et se sont acheté un travail à travers le permis de taxi, et c'est ces gens-là que vous brimez. Et, en faisant un report de trois mois...

• (16 h 40) •

**M. Jolin-Barrette :** ...bien, question de règlement, écoutez, la...

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** ...règlement. Je vais vous entendre.

**M. Jolin-Barrette :** ...conduite des députés en vertu de l'article 35. Elle mentionne que l'on brime des individus. Je pense que défendre une opinion qui n'est pas la même que celle de la députée de Vachon, c'est légitime en cette Chambre. Et j'espère qu'elle nous reconnaît ce droit-là de pouvoir parler sur un projet de loi, de pouvoir défendre des arguments aussi, et elle devrait éviter de nous prêter des intentions, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, à nouveau, j'ai rendu ma décision tantôt, M. le député de Borduas, c'est une question d'opinion de la part de la députée de Vachon. Je l'invite, bien sûr, à la prudence. Veuillez poursuivre.

**Mme Ouellet :** Merci, M. le Président. En fait, je vais expliquer aux collègues de la CAQ pourquoi ils briment les chauffeurs de taxi, parce qu'en reportant de trois mois il y a des pertes de revenus actuellement qui sont générées par le taxi illégal. Uber est venue claironner en commission parlementaire qu'il y avait 300 000 à 400 000 voyages de taxi illégal par mois. Vous pouvez savoir, M. le Président, ce que ça représente, ça, comme pertes directement dans la poche des chauffeurs de taxi, qui se font prendre leurs courses par une entreprise illégale, par une entreprise voyou, une multinationale en plus, une multinationale qui a été sortie de plusieurs pays. Il n'y a pas juste le Québec, hein, qui a de la misère avec Uber, il n'y a pas juste le Québec. Elle a été sortie de la ville de Bruxelles, elle a été sortie de l'Allemagne, du Danemark, de la Colombie, de certaines municipalités des États-Unis, des Pays-Bas, de la France, du Portugal, du Brésil et même au Texas, Texas qui est la contrée assez, je dirais, de libre concurrence, des fois même à outrance. Dans la ville de Galveston, au Texas, donc, ils ont dit qu'Uber devait se soumettre aux mêmes exigences que les autres chauffeurs de taxi. En Italie, la même chose, donc. En Espagne la même chose. Donc, ce n'est pas un problème juste avec le Québec.

On ne peut pas se cacher en arrière d'une application mobile ou d'une technologie pour perpétrer des actes qui sont illégaux. On ne peut pas se cacher en arrière d'une technologie pour ne pas payer son dû en taxes et en impôt. On

appelle ça de la concurrence déloyale. C'est de la concurrence, en plus, illégale. Donc, je suis assez surprise de voir le changement de cap de la CAQ parce que ça fait un certain temps, ça fait deux ans que nous traitons de ces dossiers-là. Et ce changement de cap là — en tout cas, selon mon analyse, M. le Président — date du conseil général des libéraux, où on a vu certaines instances du Parti libéral ne pas être en accord avec le projet de loi. Et mon impression, c'est que la CAQ est sautée sur cette occasion-là pour en faire un enjeu hyperpartisan, M. le Président. Et c'est un peu dommage de voir que, lorsqu'il y a des milliers de travailleurs... On parle de 22 000 familles au Québec qui sont directement touchées par ce qui se passe, et je crois qu'ils ne se rendent pas compte que c'est le climat social qui est en cause ici, M. le Président.

Et donc moi, je crois qu'on doit... Et nous l'avons déjà dit, le Parti québécois, que ce projet de loi là doit être adopté avant la fin de la présente session parlementaire parce que ça fait déjà trop longtemps que ça tarde. Et ce projet de loi là doit être adopté d'ici pas vendredi, dans quelques jours, mais l'autre semaine. Nous avons encore suffisamment de temps. C'est un projet de loi qui fait 57... de mémoire, oui, 57 articles. Donc, avec toutes les plages... Et maintenant on peut siéger le soir. On est en session intensive, on siège le matin, l'après-midi, le soir. Donc, on a le temps nécessaire pour pouvoir poser nos questions, faire des amendements. Nous aurons également des amendements à apporter. Et, si la CAQ souhaite apporter des amendements et les déposer, ils seront bienvenus, ils seront discutés. Mais je pense que c'est le temps de régler cette question-là, et de vouloir reporter l'adoption d'un projet de loi comme celui-là à plus tard va remettre en cause le climat social.

Et je voudrais rappeler aussi qu'il y a certains articles concernant la sécurité cyclable, et ces articles-là sont nécessaires, ce n'est pas pour rien qu'ils ont été introduits dans ce projet de loi là. Ça n'a pas rapport, hein, les taxis avec les vélos. Pourquoi qu'ils ont été introduits dans ce projet de loi là? Ils ont été introduits dans ce projet de loi là parce que la saison est déjà commencée et qu'on voudrait avoir une meilleure sécurité pour l'été. Donc, ce serait le fun de l'adopter avant l'été pour être capable d'augmenter, à ce moment-là, la sécurité des cyclistes cet été. Ça fait encore deux ans que nous attendions des modifications. Ce n'est pas suffisant, mais au moins, c'est un début, et ces modifications-là prévues dans le projet de loi n° 100 doivent être adoptées avant la fin de la session parlementaire. Donc, voilà, M. le Président, la position que nous défendons, un projet de loi adopté avant la fin de la présente session parlementaire.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, merci à vous, Mme la députée de Bécancour. Je suis prêt à céder la parole au prochain intervenant et...

**Des voix : ...**

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Désolé, Mme la députée de Vachon. C'est parce que je voyais le député de Nicolet-Bécancour qui voulait se lever, mais qui va se lever ultérieurement. Je vais céder la parole maintenant à M. le député de Maskinongé pour son intervention.

#### **M. Marc H. Plante**

**M. Plante :** Merci beaucoup, M. le Président. Écoutez, M. le Président, cet après-midi, j'ai écouté avec grande attention les propos de ma collègue de Vachon et je dois vous dire que je vais dans le même sens que ma collègue de Vachon cet après-midi, dans le sens de l'urgence d'agir, l'urgence, aujourd'hui, d'agir pour limiter une crise qui dure depuis déjà trop longtemps, pour permettre aux 22 000 familles qui gagnent leur vie par l'industrie du taxi de pouvoir le faire, et ce, en suivant les règlements, et aussi de pouvoir le faire sans avoir de compétition ou de concurrence déloyale.

Je le fais aussi aujourd'hui pour vous dire que j'ai assisté aux commissions et aux consultations du projet de loi n° 100, qui se sont tenues la semaine dernière ici, à l'Assemblée. J'ai assisté à chacune de ces consultations-là et je dois vous dire, M. le Président, que de nombreuses personnes sont venues se prononcer, sont venues nous dire que le projet de loi n° 100 était attendu. Non seulement l'industrie, mais aussi des citoyens, M. le Président.

On nous dit ici aujourd'hui que le projet de loi n° 100 ne répond pas à la modernité, n'est pas un projet de loi moderne ou ne laisse pas de place aux nouvelles technologies. M. le Président, le projet de loi n° 100 vient encadrer une industrie, vient mettre des normes, des règles et édicter des façons de faire, oui, pour écouter et utiliser les nouvelles technologies, mais aussi pour réformer une industrie qui, présentement, au Québec, vit de nombreuses difficultés.

Parlons aussi de ce qu'amène le projet de loi n° 100, M. le Président. Il va permettre de délivrer des permis supplémentaires afin d'ouvrir le marché aux nouveaux modèles d'affaires. Je vous parlerai, M. le Président, d'un nouveau modèle d'affaires très moderne et qui respecte nos lois et règlements, qui paie ses impôts, je vous parlerai du modèle de Téo Taxi. Téo Taxi est un modèle innovateur, un modèle vert, un modèle de technologie, est un modèle de service à la clientèle. Je vous lirai, M. le Président, et je vous citerai... «Qui suis-je? Téo, je suis le taxi réinventé. Je suis électrique, car vous et moi faisons partie de la solution vers un monde urbain innovant et écoresponsable. J'utilise les technologies connectées les plus actuelles pour vous conduire en toute quiétude dans cette ville excitante qu'est Montréal et je m'engage à vous offrir un service hors pair et sympathique.»

Plus loin sur leur site, M. le Président, on peut voir aussi : «Téo, c'est une famille de chauffeurs professionnels heureuse et fière de vous servir quotidiennement avec le sourire.» Plus loin, on voit un onglet qui s'appelle Innovateur : véhicules électriques, application mobile performante, paiement mobile, wi-fi gratuit à bord, tablette numérique à venir. M. le Président, si le projet de loi n° 100, aujourd'hui, semble être pour certains collègues une fermeture aux nouvelles technologies, je vous demande bien ce que Téo Taxi est. Téo Taxi est ouvert, est moderne, respecte les lois, je le répéterai, M. le Président, et s'inclut dans la réglementation et dans la législation du projet de loi n° 100.

• (16 h 50) •

Ma collègue de Vachon en a fait allusion tantôt aussi, le projet de loi n° 100 inclut une modification du Code de la sécurité routière au niveau des vélos, des articles essentiels, M. le Président. Et, je vous dirai, on a juste à aller faire un tour dehors aujourd'hui pour voir que l'été est bien arrivé puis que des vélos, il y en a à tous les coins de rue, M. le Président. Et, si on veut protéger la sécurité des uns, si on veut que ce projet de loi soit en vigueur le plus rapidement possible, il est impossible, aujourd'hui, de vouloir reporter un projet de loi comme celui-là.

De plus, M. le Président, il y a eu trois séances de consultation qui ont été tenues pour connaître les préoccupations des divers intervenants. Oui, des chauffeurs de taxi, mais aussi des autres intervenants, les villes, le milieu économique et même, M. le Président, des citoyens qui sont venus témoigner de leurs préoccupations, ou de la façon de faire, ou de leur vision de la nouvelle industrie.

M. le Président, le projet de loi n° 100, aussi, va axer la formation des chauffeurs de taxi vers une nouvelle formation, vers un modèle service à la clientèle, M. le Président, vers un modèle où le chauffeur de taxi n'a pas besoin de savoir les rues maintenant de toutes les villes, puisque les GPS le font très bien pour eux, mais a besoin, par contre, de donner des informations, des informations courantes où les touristes demandent... Et, j'ai bien aimé, l'association haïtienne des chauffeurs de taxi sont venus nous dire en commission une chose, ils sont venus nous dire : Nous sommes les ambassadeurs de Montréal quand que les touristes arrivent. Ils sont venus nous dire, M. le Président : Moi, je donne des renseignements tant au niveau des hôtels, tant au niveau des restaurants, tant au niveau des activités à faire dans la ville. Et ça, M. le Président, c'est axé vers un nouveau modèle d'affaires, c'est axé vers une nouvelle vision de voir le service de taxi.

Aussi, M. le Président, le projet de loi n° 100 vient camper qu'est-ce qu'est vraiment le covoiturage, et on a eu, via les consultations, on a eu le plaisir d'entendre les gens d'Amigo, une plateforme de covoiturage qui est vraiment du covoiturage, M. le Président. Pourquoi c'est du covoiturage? Parce que c'est le conducteur qui écrit sur un site Internet : Je pars de tel endroit x, et je me rends à tel endroit y à telle heure, et j'arriverai à telle heure à l'autre endroit. Et, si vous voulez embarquer, vous devenez membre d'Amigo. Et ça, c'est du covoiturage.

M. le Président, on peut parler aussi de l'importance de mettre un terme à cette situation, cette situation de précarité tant au niveau des chauffeurs de taxi, mais tant au niveau aussi des villes. On le sait, le maire de Montréal nous a demandé d'agir rapidement, nous a demandé de prendre des décisions rapides parce que, présentement, la santé économique des entreprises de taxi est mise en péril, parce qu'en ce moment, M. le Président, une guerre... un climat social difficile se produit entre la nouvelle technologie, tant appréciée de certains, et notre industrie.

M. le Président, aujourd'hui, on a mis un système, et le système au Québec fait que des permis de taxi sont essentiels, sont essentiels pour opérer et avoir le droit de conduire des gens. M. le Président, ces permis-là sont souvent le fonds de retraite des chauffeurs, sont souvent, M. le Président... Soit qu'ils ont été amassés pour la retraite ou soit que les chauffeurs ont encore des dettes sur ce permis-là. Aujourd'hui, si on laisse tout déréglementer le système, qu'advient-il de ces personnes, qu'advient-il de leur gagne-pain, qu'advient-il de leurs familles?

De plus, M. le Président, vous savez que, dans le projet de loi n° 100, nous allons modifier les agglomérations de taxi, donc nous allons permettre un élargissement et diminuer de beaucoup le nombre d'agglomérations. Ceci permettra non seulement de donner un meilleur service parce que les chauffeurs pourront faire des retours de clients d'agglomérations à d'autres, mais aussi, M. le Président, aura un bonus pour l'environnement, puisque les voyages seront moins nombreux.

De plus, M. le Président, on permettra et on demande... Et l'industrie du taxi est très ouverte au taxi-partage. Le taxi-partage, M. le Président, est très simple à comprendre, c'est que, sur un voyage donné, plusieurs passagers, au cours de ce voyage-là, peuvent embarquer à des endroits différents et partager les coûts de la course de taxi. Ça, M. le Président, c'est de l'ouverture. Ça, M. le Président, c'est vers une modernité.

Et, moi, ce que j'ai entendu en consultations la semaine dernière, c'est que les chauffeurs sont prêts à s'ouvrir aux nouvelles technologies, sont prêts, par leurs regroupements, leurs agences, d'adhérer à des nouvelles technologies, d'adhérer en ayant la certitude que le gouvernement demeure leur partenaire, en ayant la certitude qu'ils pourront exercer leur modèle d'affaires, en garantissant, M. le Président, que nous allons respecter cette entente sociale, cette entente que nous avons avec eux, les compagnies de taxi et les chauffeurs de taxi.

De plus, M. le Président, vous savez que nous désirons, par le projet de loi n° 100, améliorer des services dans toutes les régions pour les personnes à mobilité réduite.

De plus, le projet de loi n° 100 propose un contrôle plus efficace du nouvel encadrement grâce à des mesures dissuasives plus fortes. M. le Président, le projet de loi n° 100 a été, oui, critiqué par certains, très bien accueilli par d'autres, mais le projet de loi n° 100 répond à une problématique urgente, répond à une situation qui est présentement, M. le Président, très difficile à vivre tant pour des intervenants municipaux, tant pour les propriétaires de taxi, et la motion de report présentée cet après-midi est, pour moi, à mon sens... Je ne peux recevoir ou je ne peux appuyer une motion de report de ce projet de loi, puisque, M. le Président, l'urgence d'agir est là depuis plusieurs mois. On sait, déjà en janvier, février, les gens nous disaient : Agissez le plus rapidement possible. Dites-nous comment faire, dites-nous comment nous pourrions mettre du beurre sur nos toasts demain matin parce que, présentement, une partie de nos revenus, une partie de notre gagne-pain, M. le Président, s'en va, s'en va et n'a aucun retour, ni taxes, ni impôt, et délibérément cette nouvelle technologie se permet d'opérer au Québec en ne respectant aucune de nos lois et aucun de nos règlements.

C'est dommage, M. le Président, et je suis convaincu qu'ici, dans cette Chambre, tout le monde a la volonté que les gens, les entreprises, les citoyens respectent les lois et les règlements qui sont édictés. Pourquoi, sinon, M. le Président, votons-nous des lois? Si on vote des lois, c'est un code de vie, c'est un code de société, c'est une façon de vivre ensemble, et, aujourd'hui, le projet de loi n° 100 vient baliser et permettre à cette industrie le vivre-ensemble de façon mieux... et est ouvert aux nouvelles technologies aussi.

En terminant, M. le Président, je vous dirai que je voterai contre la motion de report, effectivement, et que je vous dirai que je le ferai pour une chose, une chose très importante qui sont les 22 000 familles qui bénéficient d'un revenu

grâce à l'industrie du taxi. Je vous dirai aussi que les chauffeurs de taxi nous ont dit plusieurs choses en commission, donc qu'ils doivent faire plus de 70 heures semaine pour avoir un revenu décent. Si ça, M. le Président, ce n'est pas travailler pour les citoyens et citoyennes du Québec, si ce n'est pas travailler pour l'avenir des gens de vouloir aider des familles à mettre du pain puis du beurre sur la table pour leurs enfants, bien, M. le Président, je me demande c'est quoi qu'on fait ici. Merci, M. le Président. Et bon après-midi.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, merci à vous, M. le député de Maskinongé, pour cette intervention. M. le député de Groulx, à vous la parole.

### M. Claude Surprenant

**M. Surprenant :** M. le Président, je vous remercie. Je voudrais d'abord revenir sur les propos de ma collègue députée de Vachon quant aux positions que nous, on aurait, que la CAQ encourage le taxi illégal. Alors, c'est tout à fait le contraire. On est conscients que, dans la situation d'Uber, présentement, effectivement, ils sont illégaux. Alors, on a toujours dit qu'on était contre l'illégalité, et, si Uber et d'autres joueurs semblables demeurent dans un statut illégal présentement, bien, elle se trompe de cible. En fait, c'est le gouvernement qui tarde à agir, qui aurait dû agir bien avant, puis, aujourd'hui, mal préparé, bien, il décide qu'il faut que ça se passe rapidement et sans régler le fond du problème, M. le Président. Alors donc, voilà pour la réponse à ma collègue.

Alors donc, plusieurs raisons justifient, donc, de reporter l'étude du projet de loi, M. le Président. D'abord, il faut laisser du temps à la négociation entre le ministre et Uber. On aimerait bien qu'effectivement qu'ils se rencontrent pour déterminer les modalités d'un éventuel projet pilote. Il faut ensuite laisser le temps au projet pilote d'avoir lieu, de se dérouler dans l'ordre et, enfin, de l'étudier. Il faut, par la suite, en analyser les impacts. À quoi bon mener un projet pilote si ce n'est pas pour améliorer la loi

Egalement, il faut tenir le chantier — oui, ce chantier promis par le premier ministre — sur l'économie de partage. Alors, il faut régler, comme on dit en anglais, le «big picture». On va avoir une base, on pourra, après ça, régler les choses plus aisément par la suite. Alors, il faut, en terminant, en étudier les recommandations et les appliquer au projet de loi n° 100 en tenant pour acquis que le chantier fasse son travail correctement et que les pistes proposées s'avèrent pertinentes.

• (17 heures) •

Ce projet de loi ne tient pas compte de l'ensemble des causes, donc, qui sont en jeu, M. le Président. Nous avons donc, dans un premier temps, demandé au ministre de retirer son projet de loi, le temps que lui-même puisse comprendre l'ensemble des éléments en jeu. Alors, nous demandons aujourd'hui, en guise de compromis, de reporter le projet de loi de quelques mois.

Laissez-moi exposer les raisons de cette demande plus en détail, M. le Président, d'abord au niveau des projets pilotes. La semaine dernière, le ministre a ouvert la porte à un projet pilote mais, oui, à un projet pilote bidon, nous semble-t-il. Le ministre a annoncé qu'Uber pourrait mener un projet pilote au Québec à condition de respecter en tous points les dispositions du projet de loi n° 100. Un peu curieux, difficile à comprendre. Et il l'a fait sans rire. Voilà qui est remarquable dans les circonstances, M. le Président. Or, le ministre fait une fois de plus la démonstration de son inaptitude à gérer ce dossier et de son incompréhension des mécanismes de la nouvelle économie collaborative. Par contre, le ministre a ouvert la porte; difficile pour lui maintenant de la refermer. Le ministre doit aujourd'hui s'entendre avec Uber. Sa crédibilité dans ce dossier, déjà largement amochée, est en jeu, M. le Président.

D'abord, nous devons laisser du temps à la négociation entre le ministre et Uber. Le ministre, vendredi dernier, a convoqué une rencontre avec Uber. Lundi, Uber s'est déplacé pour rencontrer le ministre, mais le ministre ne s'est pas présenté. Expliquez-moi. Comment peut-on convoquer une rencontre de cette importance et ne pas s'y présenter? Visiblement, le ministre aura besoin de plus de temps pour négocier avec Uber.

Uber a fait une proposition très concrète pour opérer au Québec lors des consultations publiques de la semaine dernière. Le ministre, de son côté, s'est contenté de reprendre son projet de loi. Il a biffé les mots «projet de loi» pour les remplacer par «projet pilote». C'est ce qu'a fait le ministre. Entre la proposition d'Uber et la position de repli du ministre, il faudra donc du temps pour s'entendre. Dans ce contexte, le projet de loi n° 100 a des allures d'épée de Damoclès. Cette épée de Damoclès nuit à un sain climat de négociation. Comment peut-on même envisager de parvenir à une solution négociée dans ce contexte?

Donc, d'abord, il faut donner du temps à la négociation. Ensuite, par contre, une fois que le ministre, son ministère et Uber se seront entendus sur un projet pilote intelligent, il faudra le mener, ce projet pilote. On ne peut pas annoncer un projet pilote pour trouver des façons d'encadrer Uber et, en même temps, adopter un projet de loi qui met Uber à la porte du Québec. Il y a une dichotomie ici, là. Ce serait donc d'une incohérence absolue. Le gouvernement n'est pas à une incohérence près, me direz-vous, mais là on atteint des sommets.

Si le ministre est sérieux dans sa volonté de mener un projet pilote, lui et son gouvernement voteront en faveur de cette motion de report. Il faut mener le projet pilote, en faire une étude approfondie, procéder à son analyse et en tirer des conclusions puis, finalement, M. le Président, des recommandations. Un rapport devrait être produit et remis aux parlementaires. Le gouvernement devra possiblement retourner à la table à dessin et proposer une nouvelle mouture, donc, du projet de loi n° 100.

J'ai une suggestion pour le ministre : Pourrait-on mandater le même comité interministériel, qui a déjà étudié la question, à se pencher sur l'étude du projet pilote? À quoi bon mener un projet pilote si ce n'est pas pour en tirer des conclusions et modifier le projet de loi n° 100 en conséquence? Voici ce que propose la Coalition avenir Québec, les seuls à tenir une position responsable, équilibrée et lucide dans le débat qui nous occupe : Reportons de quelques mois l'étude

du projet de loi n° 100, le temps d'étudier un réel projet pilote de façon pragmatique et scientifique, ai-je envie de dire, et trouvons ensemble, de la façon la plus équitable pour l'industrie du taxi et de la plus avantageuse pour le consommateur, la voie pour encadrer intelligemment le modèle de covoiturage Uber.

Je veux citer à nouveau le premier ministre sur ce point : «C'est comme si on vous disait qu'il faut se mettre dans le milieu du Saint-Laurent pour essayer d'arrêter le flot. Que ce soit Uber pour les voitures partagées, que ce soit *Netflix* pour la vidéo, c'est un phénomène de société irréversible.» Un phénomène, je le répète, irréversible. Mais, pour utiliser la même image que celle du premier ministre, nous avons devant nous un ministre qui s'est dit : Moi, je vais me jeter dans le fleuve et je vais arrêter le flot. Et, contre toute attente, le premier ministre s'est jeté dans le fleuve avec son ministre. Les jeunes, le milieu économique et les environnementalistes se sont pourtant levés d'un seul bloc contre le projet de loi n° 100. En d'autres circonstances, cela aurait dû suffire à sonner l'alarme au gouvernement. Que lui faut-il de plus pour retirer le projet de loi tout simplement et retourner à la planche à dessin? Mais le ministre et son gouvernement se sont pliés au seul argument du maintien de la valeur des permis de taxi, un argument qui, en soi, ne tient pas la route. Rien ne laisse présager un effondrement de la valeur des permis le jour où on encadre Uber.

Face à la pression des membres de sa propre formation politique lors de leur dernier congrès, le chef du Parti libéral a improvisé une nouvelle pirouette. Il a proposé un chantier sur l'économie de partage mais en excluant du même souffle Uber de ce concept, ce qui est, à sa face même, absurde. Je reviendrai sur ce dernier point, mais d'abord parlons du chantier lui-même.

Le premier ministre a promis ce chantier pour l'automne prochain. De quelle façon pouvons-nous aujourd'hui adopter un projet de loi qui n'a que pour seul objectif, pour seul objectif, de sortir Uber du Québec et annoncer en même temps un chantier sur l'économie de partage pour l'automne prochain? Comment pouvons-nous mener un chantier pertinent sur l'économie de partage si, juste quelques mois auparavant, nous avons sorti Uber du Québec? Quelle légitimité ce chantier pourrait-il avoir?

D'improvisation en improvisation, le gouvernement nage aujourd'hui en pleine incohérence. En mai, on va sortir Uber du Québec et, en septembre, on va tenir un chantier sur l'économie de partage. Bonjour la cohérence! Ça ne fait aucun sens, M. le Président. Que le gouvernement fasse les choses dans l'ordre : d'abord, un chantier sur l'économie de partage; ensuite, une loi pour encadrer le modèle Uber et lui faire une place dans le cocktail des transports offerts aux consommateurs québécois. À la fin de l'exercice de ce chantier sur l'économie de partage, il faut en étudier les recommandations et les appliquer au projet de loi n° 100. Si le chantier fait son travail correctement et que les pistes de solution proposées s'avèrent pertinentes, nous aurons alors devant nous des fondations pour bâtir un encadrement intelligent qui permet le covoiturage de type Uber au Québec.

Ce que nous avons devant nous pour le moment, c'est un projet de loi de 1972, un projet de loi clairement inadapté à l'économie de partage. Oui, Uber, c'est de l'économie de partage. Non, l'économie de partage, ce n'est pas strictement le partage des économies, tenons-nous-le pour dit. L'économie de partage, c'est essentiellement trois choses : un, de mettre à disposition un bien que l'on possède pour quelqu'un d'autre quand ce bien est inutilisé — je n'utilise pas ma voiture pour le moment, je peux m'en servir pour rendre un service, oui, rémunéré, à quelqu'un de ma communauté; deuxièmement, c'est de permettre l'accès à ce bien à quelqu'un qui ne le possède pas — tu permets l'accès à une voiture, à un transport, ce qui évite à l'autre de s'acheter une voiture lui-même pour se déplacer; et troisièmement, alors, finalement, l'économie de partage ou l'économie collaborative, c'est le principe que quiconque, désormais, peut entrer dans un marché et en sortir à sa guise.

• (17 h 10) •

En somme, sur la base d'un bien que je possède, ma voiture qui, à un certain moment de la journée, est sous-utilisée et pour laquelle il y a une demande à l'instant même où elle est disponible, je peux entrer dans le marché et répondre à cette demande. Qu'on aime l'entreprise ou non, Uber, c'est de l'économie de partage, de l'économie collaborative. Et, pire encore pour les tenants du statu quo, Uber n'est que la pointe de l'iceberg, M. le Président, c'est l'arbre qui cache la forêt. Elle est immense, cette forêt-là. Des Uber, demain, il y en aura 100 et dans tous les secteurs de notre économie.

Alors, on fait quoi, M. le ministre? On sort Uber du Québec et on fait la même chose avec chacune des prochaines innovations qui viendra déranger la quiétude du gouvernement? Chaque fois, on y mettra deux ans de tergiversation, trois consultations publiques et trois petits tours puis on retourne au statu quo. On tourne en rond. Le Parti libéral est englué dans le statu quo. Il entraîne avec lui tout le Québec dans son déclin tranquille. Le Parti libéral n'est plus le parti, visiblement, donc, de l'économie, c'est le parti du déclin tranquille. C'est un parti qui abandonne sa jeunesse, un parti qui abandonne ses convictions au profit du ronron quotidien en se disant que moins ils le feront, plus leurs chances de réélection seront bonnes.

Encadrer Uber, c'est trop gros pour le gouvernement, trop compliqué, le statu quo est bien plus confortable, un gouvernement qui se cherche et qui a perdu l'essence même de sa raison d'être. Uber, c'est un test pour le gouvernement, et, lamentablement, le gouvernement échoue. Dans le débat qui nous occupe avec le projet de loi n° 100, le Parti libéral fait une fois de plus la démonstration qu'il n'est plus le parti de l'économie et certainement pas le parti de l'économie de partage ou le parti de l'économie du XXI<sup>e</sup> siècle. Tous les acteurs du milieu économique qui se sont prononcés sont contre le projet de loi n° 100, tous contre, sans exception. Si vous avez une sensibilité pour le développement économique, pour le milieu des affaires, pour la création de richesse, si vous avez une préoccupation pour le consommateur, vous êtes contre le projet de loi n° 100. Voici ce qu'ont dit les acteurs du milieu des affaires du Québec...

(Interruption)

**M. Surprenant** : Monsieur... Excusez, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, j'imagine que...

**Une voix :** ...

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** M. le député de Dubuc, c'est réglé?

**Une voix :** ...

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Veuillez poursuivre.

**M. Surprenant :** Alors, je disais donc, pour remettre en contexte, là, après l'égaré qu'on vient d'avoir : Voici ce qu'ont dit les acteurs du milieu des affaires au Québec, M. le Président.

Stéphane Forget, président-directeur général par intérim de la FCCQ... Alors, on a bien vu tantôt, M. le Président, que les gens du Parti libéral ont bien de la difficulté avec les nouvelles technologies. Je reviens à ma citation maintenant : «En ne cherchant qu'à combattre le "transport illégal", le gouvernement [...] fait fausse route et a [...] une [rare] opportunité de réfléchir aux enjeux créés par cette technologie de rupture dont Uber constitue l'une des principales manifestations.»

Michel Leblanc, de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, il était fort pertinent : «Le projet de loi, tel qu'il est écrit présentement, nous empêche encore plus dans la problématique dans laquelle on se trouve. S'il est adopté tel quel, on va simplement maintenir un système de privilèges à un groupe de citoyens qui ont des permis qui ont une valeur démesurée sur le marché secondaire et qui va faire en sorte que le consommateur va être pénalisé.»

Et le Conseil du patronat, lui, disait : «L'État doit réglementer. "Réglementer intelligemment", martèle l'économiste en chef du Conseil du patronat du Québec, Norma Kozhaya. "Une réglementation qui favorise, en même temps, un environnement concurrentiel et l'équité fiscale."»

Plusieurs autres se sont prononcés contre le projet de loi n° 100, et, chaque fois, plusieurs aspects et autres effets du projet de loi sont décriés parce que, notamment, le gouvernement limite le choix des consommateurs qui en seront les grands perdants. Le gouvernement s'inscrit en contradiction avec sa propre stratégie numérique, la décision projette une mauvaise image du Québec à l'étranger, le gouvernement n'est pas à l'écoute des citoyens et il semble inapte à faire face aux défis du XXI<sup>e</sup> siècle. Ça démontre aussi que le gouvernement préfère le statu quo à l'innovation, au développement économique et au libre marché.

Finalement, c'est une décision qui va nuire à l'environnement. Équiterre, ne les oublions pas, sont aussi contre le projet de loi n° 100, M. le Président, parce que le modèle de covoiturage commercial d'Uber améliore le cocktail de transports, ce qui participe à l'abandon de l'auto solo. Uber participe à ce mouvement d'abandon de l'auto solo, qui, à terme, génère de nouveaux clients potentiels pour les taxis, ce qui n'est pas banal du tout. Uber ne vient pas s'accaparer d'une part de la tarte, elle rajoute de la tarte dans l'assiette. Ce devrait être pourtant une bonne nouvelle, M. le Président.

Voici ce que dit Pierre-Olivier Pineau, des HEC de Montréal, sur le projet de loi n° 100 : «La clé de la croissance pour l'industrie du taxi, ce n'est pas le combat contre l'initiative et l'innovation. Au contraire, c'est la compréhension que tous les efforts qui contribuent à enrichir le "cocktail des transports" permettent de réduire la propriété et l'usage de véhicules individuels. Dès lors, la clientèle potentielle du taxi grandit[...].

«[...]Plus [celle-ci] sera attrayant, plus grand sera le nombre de clients potentiels, plus facile l'industrie du taxi trouvera le créneau dans lequel elle prospérera.

«S'il est étonnant que les taxis ne comprennent pas[...], il est consternant que les gouvernements fassent la même erreur», dit-il.

«Plus de cocktail de transports, c'est non seulement moins de GES, mais moins de dépenses pour les ménages, moins de congestion routière, une meilleure qualité de l'air et plus de clients potentiels pour les taxis.»

Or, l'auto solo est directement associée à de nombreux problèmes. Sur le plan environnemental, épuisement des ressources, pollution de l'air, émissions de GES, perte de milieux naturels et de biodiversité, et, sur le plan économique, explosion des coûts des infrastructures. Hein, on en entend souvent parler ici, en Chambre, des dépenses du MTQ et de leur entretien : coût de la congestion qui occasionne une perte de productivité; balance commerciale déficitaire; pétrole et voitures, 27 milliards, 5 % du PIB, M. le Président; et la part croissante des dépenses des ménages allouées au transport, 18 % des dépenses courantes.

Dans les dernières années, l'augmentation du nombre d'autos est plus de deux fois supérieure à l'augmentation de la population, plus de deux fois. De 2006 à 2011, la population de la région métropolitaine de Montréal a connu une croissance de 5,7 %. Or, durant la même période, la Société de l'assurance automobile du Québec a enregistré une hausse de 10,9 % du nombre de véhicules. C'est près du double, M. le Président. C'est exponentiel, donc. L'auto solo, c'est un gaspillage sans nom. L'automobile est prévue pour quatre, cinq personnes mais utilisée très généralement pour une ou deux personnes maximum. L'automobile est, en moyenne, stationnée 95 % du temps et, pour chaque auto, il y a trois à cinq cases de stationnement. Des véhicules toujours plus gros. Entre 1990 et 2012, la région de Montréal a connu une augmentation de 173 % de camions légers. 206 000 VUS, en 2013, on est rendus.

Est-ce que le ministre a pris en compte ces données quand il a décidé que, coûte que coûte, il aurait la peau d'Uber? Selon le rapport de l'American Public Transportation Association, intitulé *Shared Mobility and the Transformation of Public Transit*, plus les gens utilisent des modes de transport issus de l'économie de partage, plus grande est leur propension à utiliser les transports en commun, et ceux-là dépensent moins pour l'achat ou l'utilisation de véhicules. Voilà une autre bonne raison de reporter le projet de loi : donner le temps au ministre de lire ces quelques rapports, M. le Président, d'abord parce que la vaste majorité des études, rapports et autres analyses qui se penchent sur l'économie

de partage ou sur l'économie collaborative citent Uber comme une tête d'affiche de ce nouveau modèle économique. Peut-être pourrait-il comprendre enfin qu'Uber, même si ça lui déplaît, est littéralement de l'économie de partage, de l'économie collaborative. Ensuite, il pourrait lire quelques rapports sur les bienfaits d'augmenter les alternances dans le cocktail de transports qui est offert aux consommateurs. Enfin, il pourrait relire le rapport que lui a produit son comité interministériel, qui, de ce que nous en savons, proposait un régime à deux vitesses qui permettrait d'encadrer et de permettre Uber.

• (17 h 20) •

J'en profite pour réitérer notre demande au ministre de déposer ce rapport qui pourrait éclairer tous les membres de cette Assemblée sur le débat qui nous occupe et notamment les parlementaires appelés à étudier le projet de loi n° 100. Il a, jusqu'ici, refusé de le faire. Le ministre a visiblement quelque chose à cacher. Pour le gouvernement, se prétend-il, le plus transparent de l'histoire, eh bien, nous repasserons.

Évidemment, un été de réflexion permettrait aussi au ministre de voyager un peu puis d'aller voir ce qui se fait ailleurs. Déjà, des vacances lui feront grand bien, mais surtout il pourrait aller faire un tour à Toronto ou à Edmonton. Il pourrait, sinon, visiter l'un des 28 États américains qui ont élaboré un encadrement intelligent pour mieux permettre Uber et ses concurrents. Les solutions sont multiples et elles mériteraient certainement que le ministre les examine de plus près. C'est aussi au ministre d'exiger qu'Uber paie ses taxes et c'est à lui de mettre en place une saine concurrence entre le covoiturage commercial et le taxi.

Toronto, pour ne nommer qu'un seul modèle, a réussi à imaginer un modèle très intéressant pour le Québec. Je suggère au ministre d'aller voir un match des Blue Jays, de se déplacer, pour l'occasion, de son hôtel au stade avec Uber. Ça lui permettrait d'essayer le service et de, qui sait, enfin comprendre ce qu'est réellement l'économie de partage. En fait, n'oublions pas, Uber, là-bas, c'est légal. Qu'il soit donc bien à l'aise de l'essayer.

Le ministre pourrait aussi relire le plan d'action vers une éventuelle stratégie numérique de son propre gouvernement. La stratégie numérique vise à accroître l'innovation, à tirer profit de la transition vers une économie plus sobre en carbone et à attirer, développer et retenir les meilleurs talents.

Enfin, pour conclure, M. le Président, dans l'optique d'assumer notre rôle avec rigueur et efficacité, nous devons reporter ce projet de loi là. Alors, nous demandons au gouvernement de nous entendre. On veut bien lui faire entendre raison. Qu'il accepte donc de reporter ce projet de loi. Merci, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, merci à vous, M. le député de Groulx, pour cette intervention. Je cède maintenant la parole à M. le député de Mégantic.

#### M. Ghislain Bolduc

**M. Bolduc :** Merci, M. le Président. Nous sommes ici sur une motion de report pour le projet de loi n° 100, qui est la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi. Je vais vous lire une petite partie des notes explicatives qui me serviront d'introduction pour mon plaidoyer sur mes opinions sur cette motion de report.

«Ce projet de loi modifie l'encadrement des services de transport par taxi au Québec en maintenant toutefois le principe d'un seul régime juridique applicable aux services de transport par taxi.» Un régime juridique.

«Le projet de loi précise les services de transport rémunéré de personnes qui ne constituent pas des services de transport par taxi assujettis à la Loi concernant les services de transport par taxi.

«Le projet de loi octroie au gouvernement le pouvoir de déterminer le nombre d'agglomérations et le territoire de chacune d'elles ainsi que le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi pouvant être délivrés par la Commission des transports du Québec dans chaque agglomération. Il permet également au gouvernement de fixer des droits annuels additionnels pour l'obtention, le maintien ou le renouvellement des permis de propriétaire de taxi qu'il indique. Il prévoit enfin que ces droits sont versés au Fonds des réseaux de transport terrestre et qu'ils sont affectés au financement de la modernisation des services de transport par taxi.»

«[De plus,] le projet de loi prévoit de nouvelles obligations pour le titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi. Il prévoit notamment que ce titulaire doit fournir, en tout temps, des services de répartition de demandes de service de transport par taxi sur l'ensemble du territoire de toute agglomération qu'il dessert.»

Je vais ensuite continuer. Alors :

«Le projet de loi oblige la Commission des transports du Québec à fixer un tarif de base qui s'applique dans l'ensemble des agglomérations et lui accorde le pouvoir de fixer des tarifs particuliers qui peuvent varier selon les agglomérations et selon les [caractéristiques] de services de transport. Il prévoit que les tarifs fixés par la commission peuvent aussi varier selon le jour où la période du jour — donc, de la modulation — au cours duquel le service de transport est fourni. Il prévoit de plus que le [transport] d'une course pourra différer des [services] établis par la commission selon le moyen technologique qui sera utilisé pour effectuer la demande de transport par taxi, dans la mesure et aux conditions prévues par règlement du gouvernement.

«Le projet de loi attribue de nouveaux pouvoirs d'inspection et d'enquête aux personnes chargées de vérifier l'application de la loi et de ses règlements.

«[...]Le projet de loi abolit la Table de concertation...» Et le projet de loi contient d'autres mesures.

M. le Président, le projet de loi n° 100 est un projet de loi réfléchi, mûri, et nous avons eu des consultations sur Uber avant de faire les consultations sur le projet de loi, donc deux séries de consultations. Et, si la deuxième opposition avait écouté ces consultations-là, ils se seraient bien rendu compte qu'il y avait de la redondance et que les vecteurs

principaux de la loi se retrouvent très bien définis par l'ensemble des acteurs qui sont venus nous présenter, finalement, les critères et les modalités les plus importants.

Il faut se rappeler que les chauffeurs de taxi au Québec, c'est 22 000 familles qui travaillent principalement... dont près de la moitié dans le secteur de Montréal et une autre partie à Québec, et l'ensemble de ces chauffeurs de taxi ont payé plus de 1 milliard de dollars pour les permis d'exercer leur activité de taxi. Ces personnes ont pris des hypothèques sur leur maison et elles ont créé des dettes personnelles pour se donner un cadre de travail qui leur permet de faire vivre leur famille. La deuxième opposition pense que tout ça, c'est de la fumée, que ce n'est pas important. Et le nouveau virage vert de la CAQ, c'est le transport solo.

Donc, on est un peu dans le champ ici, là, et on nous dit qu'il faut faire un moratoire, il faut attendre plus longtemps pour réfléchir sur pourquoi on fait une loi pour régler un problème qui dure et perdure. Et il est très fascinant d'entendre la deuxième opposition faire, à cor et à cri, des plaintes sur les paradis fiscaux où on fait de l'évasion fiscale et, de l'autre côté, ici, Uber, qui fait du taxi illégal, qui ne paie pas d'impôt et qui contourne les lois fiscales du Québec, bien, reportons ça. Eux autres, ils ont le droit de faire ça. Ça, on appelle ça de la consistance.

Je suis un peu éberlué, en fait, j'irais même jusqu'à dire déçu qu'on en arrive à faire un débat sur un sujet qui me semble aussi fondamental que la loi sur les dispositions et les services de taxi. Nous sommes entrés dans une ère de modernisation de l'industrie du taxi. L'ensemble des intervenants de cette industrie-là nous l'a mentionné et ils sont prêts à faire leur part. Tout le monde nous a dit qu'ils avaient peut-être duré un peu trop longtemps dans leurs façons de faire et que le remue-ménage qui s'est produit a amené toute une panoplie de nouvelles technologies, de nouveaux acteurs. Pour n'en nommer qu'un, Téo, qui amène non seulement des voitures électriques, des prix un peu différents, un modèle d'affaires différent et qui va nous permettre de moderniser. Et on a entendu toute une série d'entreprises qui nous ont parlé de moderniser, de nouvelles façons de contacter la clientèle, de nouvelles façons d'offrir les services.

Mais il y a quelque chose d'encore plus fondamental qui est dans le projet de loi, c'est finalement de s'assurer de la sécurité de nos citoyens, le transport de nos citoyens partout au Québec. Actuellement, Uber permet à n'importe qui de faire du taxi. Il n'y a pas d'évaluation criminelle, et il n'y a pas de véhicule inspecté, et il n'y a pas de permis de taxi, et il n'y a pas d'inspection automobile. Et vous voyez que l'on travaille ici dans un contexte que je qualifierais de, pour le moins, peu sécuritaire pour la population qui utilise l'industrie du taxi. Donc, la sécurité.

L'équité. Il faut parler de l'équité. L'équité, c'est que les gens qui font du taxi se sont payés des permis au Québec, et ce permis-là, pour eux, est un actif important dans leur portefeuille, qui va leur permettre d'avoir un fonds de retraite et, un jour, d'arrêter de travailler. Bien, ici, on arrive avec Uber qui, eux, ne veulent pas participer à ce type de permis là. Ils font une interprétation de vocabulaire pour se permettre d'avoir des activités négatives dans le sens où on ne paiera pas d'impôt, et en plus on transfère le poids de la responsabilité fiscale sur le conducteur. Parce que le conducteur, lui, il va être obligé de faire les reports de TPS, de TVQ, de faire des déclarations de revenus, tandis qu'Uber, avec son application, ils recueillent une partie des argents et ils s'en vont avec. Donc, cette équité-là, qui, tout d'un coup, ne devient plus importante, constitue, selon moi, un fondamental de la loi n° 100 pour remettre en état cette partie des opérations là.

Il y a aussi une justice sociale. On nous parle de marché au noir. Je vous ai parlé un peu plus tôt des paradis fiscaux. Les oppositions nous crient à cor et à cri qu'il faut éliminer ces affaires-là et il faut dépenser des énergies, il faut éliminer le marché noir. Puis ici on nous dit : Ne vous en faites pas avec ça, c'est correct. Laissez-les aller, on va leur donner du temps, vous devez réfléchir. Ça, c'est de la consistance. En fait, c'est du jello qui n'a pas pris. Ça n'a aucune valeur, ça ne veut rien dire quand à gauche on dit une chose et qu'à droite on met l'autre.

• (17 h 30) •

Et, de plus, on nous dit : On va attendre, on va faire des projets pilotes, on va essayer. C'est un peu comme si on disait : On va mettre le feu à la forêt pour voir qu'est-ce que ça fait, un feu de forêt. Ça a-tu du bon sens un peu? Quand on arrive avec des idées comme ça, c'est parce qu'on ne comprend pas l'enjeu qui est en question. Je ne vois pas d'autre chose que ça. Parce qu'il faut se préoccuper aujourd'hui, le plus rapidement possible, de régler un problème qui est un problème d'équité, de justice sociale, de sécurité pour les gens. Est-ce que ce n'est pas une des fonctions fondamentales du gouvernement que de prendre soin de ces choses-là pour notre population? Moi, je crois que oui. En tout cas, dans ma version à moi, c'est comme ça. C'est une des raisons que je crois que je suis ici, au gouvernement, donc pour réaliser justement une société plus juste, plus équitable pour l'ensemble de nos citoyens.

On a parlé aussi de transport adapté. Là aussi il y a des changements, là aussi il faut aider nos chauffeurs de taxi à fournir un meilleur service pour la population. Donc, encore là, on a du travail à faire, on a des ajustements à faire, et le projet de loi n° 100 couvre une partie de ces éléments-là.

Il faut éviter absolument l'anarchie. Et les chauffeurs de taxi eux-mêmes nous l'ont dit : Si on ne peut plus vivre, qu'est-ce qu'on va faire? Tu sais, c'est un peu ça, l'anarchie, quand les gens n'ont plus d'alternative, quand les gens ne savent plus quoi faire pour garantir leur revenu, pour nourrir leur famille, leurs enfants.

Donc, pour moi, il faut absolument éviter cette situation-là, et cette motion de report là ne peut pas s'inscrire dans le cadre de l'évolution législative au gouvernement du Québec. Simplement comme ça.

On nous dit : Il faut laisser le temps entre le ministre et Uber d'opérer puis de créer un projet pilote. On en a déjà, des projets pilotes. On a eu des dizaines et des dizaines d'organisations qui sont venues nous voir qui nous ont parlé de l'amélioration de la technologie, de l'amélioration globale, de la modernisation. Et on nous dit que dans d'autres villes on a fait des études et ça marche très bien.

Je vous donne un autre exemple, puis c'est deux exemples qui ne sont pas très loin de chez nous. Boston ont fait une loi qui est très semblable à la nôtre. Pourquoi ils ont fait une loi semblable à la nôtre? Parce qu'ils ont, eux aussi, des propriétés et des valeurs de permis de taxi qui sont semblables aux nôtres. Donc, il ne faut pas comparer des pommes avec des oranges. Là où il n'y a pas de valeur dans les permis de taxi, les solutions différentes peuvent être entreprises, mais

ce n'est pas nécessairement applicable partout. Je vais donner un autre exemple. J'étais à Philadelphie il y a quelques semaines. Malheureusement, j'ai pris un chauffeur Uber, le soir, sans le savoir. Ça m'a coûté 40 \$. Deux jours plus tard, j'ai fait le même transport à l'inverse, dans les mêmes conditions, en dehors des périodes de trafic, ça m'a coûté 17 \$. Ce n'est pas de la fiction, là, ça, là. Ça, là, moi, j'appelle ça vraiment de l'exploitation directe de la population. Et, de plus, Uber est illégal à Philadelphie. Ils avaient déjà une loi de passée, et ils opèrent illégalement.

Donc, de refaire une motion de report sur quelque chose qu'Uber n'a peut-être pas vraiment l'intention de réagir... Parce qu'ailleurs — puis je fais le point ici directement — Uber ne s'est pas retiré et n'a pas rencontré les principes de la loi, comme ils le font maintenant par de l'interprétation. Donc, pour nous, je crois que le temps du dialogue n'est pas terminé, mais le temps de mettre en place une loi qui va régler les problèmes de fond et s'assurer qu'on va avoir une justice sociale et une équité dans l'industrie du taxi est fondamental. Donc, on devrait s'assurer que la loi va s'appliquer dans le meilleur temps possible.

Maintenant, on va parler de certains éléments dans la loi qui ont finalement des attraits très intéressants dans cette modernisation-là. On a parlé un peu plus tôt du concept des agglomérations. Donc, dans les agglomérations, actuellement, des chauffeurs de taxi peuvent partir d'une, aller à l'autre, mais ils doivent nécessairement revenir à vide. Donc, la modernisation du concept des agglomérations pourrait permettre, entre autres, à ce que le chauffeur de taxi puisse reprendre un autre client et le ramener. Ça, moi, j'appelle ça de l'économie verte parce que l'auto va être utilisée aller-retour. On n'a pas besoin d'inventer un concept reporté dans un futur incertain pour dire que c'est vert, ça verdit déjà du double dans une seule activité.

Donc, le concept de l'agglomération est un principe qui va permettre d'augmenter les revenus de nos taxis, de donner un meilleur service à nos citoyens et de réduire l'ensemble des gaz à effet de serre générés pour le même service. Donc, je crois que c'est un élément très important à l'intérieur duquel le concept de l'agglomération va se produire.

Il y a aussi la question du partage. C'est un autre principe qui fait qu'au lieu d'avoir deux ou trois taxis qui vont aller à un endroit... Donc, en allant, si le client l'autorise, on peut prendre d'autres clients, ce qui va faire qu'on va partager le coût. Il va y avoir un meilleur revenu pour le taxi, des coûts plus faibles pour la clientèle et une réduction des gaz à effet de serre. On verdit, encore une fois, on modernise l'industrie du taxi en mettant, dans la loi, des nouveaux concepts et des nouvelles façons de faire qui améliorent de tous les côtés la sécurité, le rendement et la durée de cette amélioration-là. On parle aussi du concept de la justice sociale parce qu'on n'aura plus de chauffeur illégal, et tout le monde va payer les taxes, des impôts et tout le monde va participer équitablement au travail dans notre société.

Donc, moi, je crois que le projet de loi n° 100 amène aussi le concept de location de permis hebdomadaire, ce qui va aussi permettre, dans les périodes où il y a des affluences, des activités nouvelles et des choses importantes dans les régions, dans les grandes villes, de permettre un apport de taxi supplémentaire pour permettre de supporter l'offre de la clientèle d'une meilleure façon. Donc, il y a toute une série de paramètres que la loi n° 100 permet de moderniser dans l'industrie du taxi. Et, comme les outils, autant pour les MEV, par exemple, pour enregistrer les transactions, pour faire le suivi, pour avoir les cartes de crédit, etc., l'ensemble de ces paramètres-là est déjà en place. Les formules d'appel, il faut couvrir l'ancienne population ou la population qui, actuellement, fait des appels téléphoniques et les jeunes qui, eux, préfèrent utiliser leurs outils technologiques tels que leurs téléphones cellulaires ou leurs tablettes. Donc, on retrouve actuellement, dans ce milieu-là, avec la modernisation que l'on y retrouve, vraiment des solutions pour tous les goûts.

• (17 h 40) •

Donc, moi, encore une fois, je le répète, il est très important de dire que l'industrie du taxi, avec sa modernisation, va aussi aider l'économie du partage. On a entendu un peu plus tôt un éloge sur l'économie du partage, de partager les biens, de permettre l'accès des biens, de l'économie collaborative. Est-ce que de partager un parcours de taxi, ce n'est pas du partage? On aide, on réduit les coûts, on améliore la situation, donc, l'économie du partage, elle est déjà dans le concept, elle est déjà là. Donc, on essaie de nous dire que le projet de loi a des déficiences significatives qui ne sont pas couvertes et qu'il faudrait faire des projets pilotes, faire des études, attendre, voir plus loin. Moi, je crois que l'ensemble des éléments j'ai entendus dits par la deuxième opposition sont déjà inclus dans le projet de loi. On l'a vu, on l'a entendu de la part des gens qui sont intervenus durant les consultations. Moi, je ne vois absolument pas pourquoi et de quelle façon on irait faire une motion de report pour accomplir ce que je considère comme aucun objectif et aucune valeur ajoutée.

Donc, M. le Président, je pense que, si je fais un résumé, on parle d'améliorer la sécurité des gens, on parle faire une équité pour l'ensemble de l'industrie, on parle d'avoir une meilleure justice sociale pour l'ensemble des intervenants, et on parle d'améliorer la qualité des services pour l'ensemble de la population, on parle de créer des nouvelles structures d'agglomération, on parle de faire une économie de partage, je vais l'appeler ainsi, pour s'assurer que l'on va réduire la consommation d'essence, la réduction des gaz à effet de serre en faisant des nouvelles modalités et des nouvelles façons de faire le transport de personnes au Québec. Donc, je vous remercie, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Merci à vous, M. le député de Mégantic. Monsieur, sur une question de règlement, M. le...

**M. Bonnardel :** Oui, M. le Président. Je voudrais me prévaloir de l'article 213 et poser une question au député de Mégantic, s'il vous plaît.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, la question devra être brève, et la réponse doit être succincte, dans la mesure où le député accepte, et on m'indique que le député n'accepte pas la question.

Et, pour le bénéfice des députés de la deuxième opposition, on me signale que l'opposition officielle ne prendra plus la parole sur cette motion de report, et, en vertu des règles où on répartit leur temps de parole, vous bénéficierez de

12 min 24 s pour une prochaine intervention. Et je suis prêt à céder la parole à un prochain intervenant. M. le député de Borduas.

**M. Simon Jolin-Barrette**

**M. Jolin-Barrette :** Merci, M. le Président. Ça me fait plaisir d'intervenir sur la motion de report qui a été déposée par mon collègue relativement au projet de loi n° 100, vous savez, la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi.

Je pense, M. le Président, qu'il est important de mentionner qu'au moment du dépôt de cette motion pour reporter le débat pour une période de trois mois, ce que l'on souhaite faire, c'est que le gouvernement réalise la difficulté dans laquelle il va s'enliser parce que, mes collègues l'ont mentionné à juste titre, M. le Président, on parle véritablement d'économie collaborative et d'économie de partage, et il ne suffit pas de pelleter le problème par en avant comme c'est l'habitude du gouvernement, mais nous devons régler la situation, nous devons trouver une solution, M. le Président, nous devons trouver une solution de façon à réussir à faire le pont entre la réalité qui existait avant l'avènement de certaines technologies et maintenant avec les nouvelles technologies qui sont présentes, qui sont présentes en Amérique du Nord. Vous savez, ça débute principalement en Californie, M. le Président, où les start-up, où l'économie de l'innovation... des vallées d'innovation sont présentes, et ça migre à travers toute l'Amérique, M. le Président, ça migre à travers le monde, et les États doivent réussir à s'adapter pour réussir à répondre, un, à la fois aux besoins des consommateurs, deux, à la réalité sociale du Québec et, trois, au modèle qui a cours présentement.

Et vous me permettez, M. le Président, on est dans le cadre d'une motion de report, et je pense que c'est pertinent de savoir, au niveau procédural, que, bon, c'est un débat de deux heures qui s'engage, mais c'est surtout un débat qui permet à nos collègues de la partie gouvernementale qui dépose le projet de loi de réfléchir pour évaluer nos arguments et surtout pour nous permettre d'avoir une réflexion et de dire : Bien, écoutez, oui, c'est vrai, nous devrions reporter l'adoption du principe de façon à pouvoir travailler avec les différents partenaires, avec les différents intervenants du milieu, du milieu du taxi, du milieu des nouvelles technologies pour trouver une solution de façon à encadrer la nouvelle réalité qui existe. Parce que, vous le savez, M. le Président, la réalité est appelée à changer au fil des ans, au fil des années, au fil des décennies, au fil des siècles. Et, vous savez, avant d'entrer dans la modernité, bien, parfois, lorsqu'on commence un nouveau siècle, ça prend quelques années, hein? Au début du XXe siècle, avant véritablement d'entrer dans la modernité, bien, je pense qu'on est véritablement entrés au XXe siècle après la Première Guerre mondiale 1914-1918. Là, on est en 2016, donc on pourrait faire un peu un comparable, M. le Président, pour dire : Bien, il est temps qu'on entre véritablement dans le XXIe siècle au Québec.

Et, vous savez, ce n'est pas un débat pro taxi, contre taxi, ce n'est pas un débat pro Uber, contre Uber, c'est un débat sur la question de l'innovation, la question de l'entrepreneuriat. Le Québec est à la croisée des chemins. Je ne sais pas si vous vous souvenez, M. le Président, en 2014, lorsque le député de Robert-Baldwin et ministre des Finances a déposé son premier budget, il a dit, il a pris vraiment du temps pour s'adresser à la population, aux caméras, et surtout à la finance, aux entrepreneurs, aux investisseurs du monde, du Québec, du Canada, des États-Unis, mais aussi du monde. Et il s'est adressé en anglais à eux, et ça m'a marqué encore une fois parce que tout le discours économique du gouvernement était basé là-dessus, sur le retour à l'équilibre budgétaire, il a dit, le ministre des Finances, il a dit : «Québec is open for business», c'est ce qu'il a dit. Il s'est adressé très clairement à la caméra et, manifestement, ses propos visaient notamment les investisseurs, mais aussi les agences de crédit pour dire : Désormais, avec le Parti libéral au pouvoir, nous allons nous occuper de l'économie, nous allons réussir à amener une stabilité économique pour rassurer les investisseurs, parce qu'il faut dire qu'à l'époque du Parti québécois c'était archaïque, ça a fait fuir les investisseurs. Ce que les investisseurs ont fait, c'est qu'ils ont mis l'argent dans leurs poches puis ils sont partis en courant sous la gouverne du Parti québécois. Pourquoi? Parce que le Parti québécois, ça a été un fiasco le plus complet en matière économique, on a freiné les investissements par cette approche où on gère à la petite semaine.

Et là le ministre des Finances nous disait, en 2014... en mai ou juin 2014, nous disait : «Québec is open for business», soyez rassurés, nous sommes arrivés, nous allons assurer la prospérité économique du Québec. D'ailleurs, on a promis, dans notre plan économique, 250 000 emplois sur cinq ans. On avait un trio économique dont on faisait la promotion. Vous me permettez, M. le Président, sur le trio économique qui a été présenté, il ne reste plus qu'un seul titulaire, et ce titulaire occupe l'ancien ministère de son collègue. Donc, le trio économique a été démembré.

Bon, si vous me permettez, je ferais une petite analogie avec le hockey. Vous savez, quand qu'il y a un trio qui ne score pas, c'est souvent ce que le coach fait, il sépare les joueurs puis il essaie de voir où ils vont pouvoir être un petit peu plus productifs. Mais ce qui est dommage là-dedans, M. le Président, c'est que ça n'a pas apporté les effets escomptés. Vous savez, depuis que le trio a été démembré au mois de janvier dernier, bien, ce qui arrive pas mal plus avec le trio, c'est que chacun des joueurs score dans son propre «net», comme on dit au hockey.

• (17 h 50) •

Ceci étant dit, c'est une chose, mais, pour revenir à la question de l'économie, M. le Président, à la question de l'innovation, on était face à un gouvernement qui disait : Oui, nous allons créer des emplois, oui, nous allons créer une stabilité, nous allons favoriser les investissements au Québec de façon à ce que les gens aient des emplois, de bons emplois. Mais, mois après mois, depuis avril 2014, on se rend compte que l'effet libéral en matière économique n'est pas au rendez-vous, M. le Président. C'est déplorable parce qu'on dirait que, un coup élus, on s'est assis, du côté gouvernemental, sur notre réputation, et les actions du gouvernement ne sont pas dignes de la réputation. On constate véritablement que le Parti libéral n'est plus le parti de l'économie et que, à l'image du Parti québécois, les investisseurs fuient, qu'on n'est pas capables de redresser l'économie, on n'est pas capables, du côté gouvernemental, d'assurer des emplois de qualité, que le Québec n'a pas amélioré son rang en Amérique du Nord au niveau du PIB par habitant.

Et là ce qu'on fait avec le projet de loi, c'est qu'on dit : Nous ne souhaitons pas amener le Québec au XXI<sup>e</sup> siècle, nous ne souhaitons pas moderniser l'économie du Québec, nous ne souhaitons pas être des leaders en matière d'innovation, en matière d'économie du partage, d'économie collaborative. Il y a une occasion importante pour le gouvernement de développer de nouvelles avenues, de nouvelles voies pour l'économie, et là ce qu'on fait, c'est qu'on dit : Non, on met le couvercle sur la marmite, on revient à une ancienne époque. On dit : Surtout, au Québec, ne touchons à rien, ne soyons pas créatifs, ne soyons pas innovants. Ne souhaitons-nous pas, M. le Président, réussir à créer davantage de richesse pour le Québec?

Certains modèles sont perfectibles, M. le Président, j'en conviens, et vous savez que notre formation politique souhaite que tous les Québécois bénéficient de la richesse collective qui est créée sur le territoire québécois. J'ai entendu des collègues du côté de la partie ministérielle nous dire : Écoutez, le modèle économique préconisé favorise l'évasion fiscale. M. le Président, je peux vous assurer que nous sommes contre l'évasion fiscale. Nous sommes contre le détournement des fonds publics. Il faut s'assurer que les lois fiscales soient respectées. Parce que, vous le savez, personne n'est au-dessus des lois.

Donc, c'est important de développer un cadre qui va nous permettre d'assurer que les gens qui réalisent une activité économique au Québec paient leurs impôts, parce que vous savez que la société, elle se finance notamment par l'apport de l'économie qui a cours au Québec. Et c'est important d'avoir les taxes et les impôts associés aux activités commerciales. Et l'évitement et l'évasion fiscale sont des enjeux auxquels il faut s'adresser, mais il faut surtout adapter le cadre réglementaire pour aller chercher l'argent.

M. le Président, on est face à un parti libéral qui prône le statu quo, qui décide sciemment de ne pas migrer vers l'avenir. Et ça me désole un peu, mais je ne suis pas le seul à être désolé de cette situation-là où on est figés dans le temps du côté du Parti libéral. Vous savez, les Jeunes libéraux, M. le Président, ont déposé un mémoire récemment sur le projet de loi n° 100, un mémoire fort instructif, la Commission-Jeunesse du Parti libéral du Québec. On l'a vu, il y a quelques semaines, M. le Président, que, lors du congrès du Parti libéral, il y a eu une fronde au congrès. Les jeunes ont dit : Nous ne sommes pas entendus. La position qui a été adoptée par le premier ministre, par son ministre des Transports n'est pas celle de la jeunesse libérale. Et là les jeunes libéraux se sont quelque peu amendés, et on leur a promis un chantier sur l'économie de partage qui viendra seulement au mois de septembre.

Par contre, on a un des enjeux majeurs en matière d'économie de partage qui se déroule sous nos yeux, et, encore une fois, on a déposé un projet de loi à la va-vite pour la fin de la session parlementaire, où on n'a pas le temps de bien l'étudier, de bien adresser l'enjeu. Parce qu'il ne faut pas oublier, M. le Président, si on remonte dans le temps, qu'à l'époque de l'arrivée de cette entité-là, bien, ça a pris deux ans avant que le gouvernement réagisse. On a passé deux ministres. Et là qu'est-ce qu'on a fait? On a attendu, on a attendu, on a attendu. Au lieu d'être proactif comme un gouvernement devrait l'être, on est à la remorque, hein? On ne conduit pas; on est vraiment accrochés en arrière. Et c'est déplorable, M. le Président, parce qu'un parti qui dit que l'économie, c'est ma priorité, qui dit qu'il est un leader en matière économique n'agit pas de cette façon, M. le Président. La proactivité économique, le fait d'attirer des investissements, le fait de développer l'économie, c'est fondamental. Et là, ce qu'on voit, c'est que...

Vous me faites signe, M. le Président, que mon temps de parole tire à sa fin.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Voilà. Alors, merci à vous, M. le député de Borduas, pour cette intervention. Du côté ministériel, il reste 41 minutes, et je suis prêt à céder la parole au prochain intervenant. S'il n'y en a pas, le...

**Une voix :** ...

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Oui, M. le...

**M. Bonnardel :** Je vous demanderais de répartir le temps du côté de la deuxième opposition.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Alors, je comprends que le temps est... M. le leader adjoint du gouvernement.

**M. Sklavounos :** Il n'y aura pas d'autre intervenant de la part du gouvernement.

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** Il n'y aura pas d'autre intervenant. Alors, vous disposez des 41 minutes qui restent. M. le député de Johnson, à vous la parole.

#### **M. André Lamontagne**

**M. Lamontagne :** Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Écoutez, par rapport à cette motion de report sur le projet de loi n° 100, qui est la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi, mon collègue de Borduas avait entrepris de vous entretenir un petit peu des commentaires de la Commission-Jeunesse du Parti libéral par rapport au projet de loi qui est devant nous, puis je vois que mon collègue a manqué de temps. Alors, avant d'entreprendre les commentaires que j'avais à faire, M. le Président, je vais compléter un peu, peut-être, ce que mon collègue de Borduas aurait voulu dire ou aurait voulu... L'information qu'il aurait voulu partager avec les collègues du gouvernement.

Alors, ce qu'on retrouve dans le mémoire qui a été déposé par la commission jeunesse... Je vais vous lire quelques phrases, un petit peu. On dit : «Le génie de l'économie du partage se trouve dans l'idée d'offrir une opportunité commode

de maximiser l'utilisation de certains biens et compétences.» Ça, M. le Président, cette phrase-là n'est pas anodine. Parce que, si on regarde aujourd'hui avec les technologies, tout ce qui est numérique, les petits appareils portables, puis on se réfère à 20 ans ou 30 ans en arrière, de contempler, de partager une activité économique, à moins qu'on soit une grosse société ou une organisation qui est vouée à une seule mission, ce n'était même pas quelque chose qui était envisageable. Mais aujourd'hui, avec les technologies, avec le numérique, avec le petit téléphone qu'on a avec nous, chaque personne qui détient un appareil comme ça est un entrepreneur en puissance, M. le Président, un entrepreneur qui peut partager, qui peut contribuer à l'essor économique.

L'autre chose qui est très importante, M. le Président, c'est qu'auparavant on ne pouvait pas penser à ça. Alors, auparavant, on ne se posait pas trop de questions sur le fait qu'on achetait une voiture, que c'est à peu près le plus gros investissement de notre vie — à part une maison, si on avait les moyens de se payer une maison — puis que, dans le fond, cette voiture-là, elle servait 5 % du temps, 6 % du temps, 3 % du temps. Puis, le reste du temps, elle était stationnée dans notre entrée de garage ou quelque part ailleurs sur le territoire. Ça ne tenait pas compte que la majorité des biens durables qu'on achetait puis qu'on achète, on n'en fait, en réalité, qu'une utilisation limitée.

Alors, qu'est-ce que ça fait, la venue du numérique, la venue de technologie, la venue de petits appareils comme ça? Ça nous permet de prendre ces biens-là, qui n'étaient à peu près pas utilisés puis pour lesquels on dépense puis on se commet pour une fortune, puis de rentabiliser davantage ces biens-là, M. le Président. Ça, c'est à la base de l'économie collaborative.

Puis, si on veut en rajouter un petit peu, M. le Président, mon collègue de Beauce-Nord faisait référence, là, au moulin, à la «drill», hein, que, dans le fond, les gens utilisent pendant quelques minutes, moi le premier, ça doit faire une dizaine d'années que j'en ai une, là, mais, si je m'en suis servi une demi-heure, c'est bon, M. le Président. Mais, si on contemple, là, que ça a été... il y a des métaux qui ont été extirpés de la terre, il y a un assemblage qui a été fait, mettre ça dans une boîte, envoyer ça en quelque part... Oui, M. le Président?

**Le Vice-Président (M. Ouimet) :** ...de vous interrompre, à ce moment-ci, avec regret, M. le député de Johnson. Et je vous pose la question, M. le député de Johnson : Avez-vous l'intention de poursuivre votre intervention lorsque le débat sera rappelé? La réponse est oui? Très bien. Alors, je vous remercie.

#### Ajournement

Compte tenu de l'heure, les travaux sont ajournés à demain, jeudi le 2 juin 2016, à 9 h 40. Merci. Bonne fin de soirée.

*(Fin de la séance à 18 heures)*