



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de l'Assemblée

Le jeudi 16 mai 2019 — Vol. 45 N° 44

Président de l'Assemblée nationale :
M. François Paradis

2019

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Débats de l'Assemblée nationale
Le jeudi 16 mai 2019 — Vol. 45 N° 44

Table des matières

Affaires courantes

Déclarations de députés	2821
Souligner le 50e anniversaire du cégep de Thetford	
Mme Isabelle Lecours	2821
Rendre hommage à M. Ali Nestor Charles, fondateur de l'organisme Ali et les princes de la rue	
M. Frantz Benjamin	2821
Souligner le 35e anniversaire de l'Association québécoise de défense des droits des personnes	
retraitées et préretraitées, section Granby inc.	
M. François Bonnardel	2821
Souligner le travail et la solidarité des citoyens lors des inondations printanières	
à Pierrefonds et à L'Île-Bizard	
M. Monsef Derraji	2822
Rendre hommage à Mme Claudette Jobidon-Hethrington, récipiendaire de la Médaille	
du lieutenant-gouverneur	
Mme Geneviève Guilbault	2822
Féliciter le jeune Tyler Molaison, champion canadien de boxe	
M. Joël Arseneau	2822
Souligner l'ouverture du centre La Libellule de Keila et Véro inc.	
Mme Geneviève Hébert	2823
Souligner le 40e anniversaire de la Table de concertation des organismes au service des	
personnes réfugiées et immigrantes	
M. Andrés Fontecilla	2823
Féliciter Mmes Maude Ducharme et Stéphanie Lefebvre, lauréates des Grands Prix Santé	
et sécurité du travail	
Mme Claire IsaBelle	2823
Souligner la Semaine des services de garde en milieu scolaire	
Mme Marwah Rizqy	2823
Présentation de projets de loi	2824
Projet de loi n° 393 — Loi affirmant la participation du Québec au processus de nomination	
des juges de la Cour suprême du Canada pour le Québec	2824
Mme Catherine Fournier	2824
Mise aux voix	2824
Dépôt de documents	
Rapport du Commissaire au développement durable	2824
Addenda au plan stratégique 2018-2023 du Protecteur du citoyen accompagné d'une lettre	
de la Protectrice du citoyen	2825
Dépôt de rapports de commissions	2825
Consultations particulières sur le projet de loi n° 14 — Loi favorisant la transformation	
numérique de l'administration publique	2825
Dépôt de pétitions	2825
Mettre en place des mesures garantissant un milieu exempt de violence pour le personnel	
de soutien scolaire	2825
Instaurer un cours obligatoire d'éthique environnementale au niveau collégial	2825
Questions et réponses orales	2826
Projet de réseau structurant de transport en commun à Québec	
M. Pierre Arcand	2826
M. François Legault	2826
M. Pierre Arcand	2826
M. François Legault	2827
M. Pierre Arcand	2827
M. François Legault	2827
M. Pierre Arcand	2827
M. François Legault	2827

Table des matières (suite)

Temps dévolu à l'étude du projet de loi sur la laïcité de l'État	
Mme Hélène David	2828
M. Simon Jolin-Barrette	2828
Mme Hélène David	2828
M. Simon Jolin-Barrette	2828
Mme Hélène David	2829
M. Simon Jolin-Barrette	2829
Disposition de dérogation pour l'application du projet de loi sur la laïcité de l'État	
M. Marc Tanguay	2829
M. Simon Jolin-Barrette	2830
M. Marc Tanguay	2830
M. Simon Jolin-Barrette	2830
M. Marc Tanguay	2831
M. Simon Jolin-Barrette	2831
Conditions de travail du personnel soignant dans les centres d'hébergement et de soins de longue durée	
M. Harold LeBel	2831
Mme Danielle McCann	2831
M. Harold LeBel	2832
M. Christian Dubé	2832
M. Harold LeBel	2832
Mme Marguerite Blais	2832
Rémunération des hauts fonctionnaires de l'État	
Mme Manon Massé	2832
M. François Legault	2833
Mme Manon Massé	2833
M. François Legault	2833
Mme Manon Massé	2834
M. François Legault	2834
Pertes d'emploi chez Velan inc.	
Mme Dominique Anglade	2835
M. Pierre Fitzgibbon	2835
Mme Dominique Anglade	2835
M. Pierre Fitzgibbon	2835
Mme Dominique Anglade	2835
M. Pierre Fitzgibbon	2836
Impact du réchauffement climatique sur la santé	
M. Sylvain Gaudreault	2836
Mme Danielle McCann	2836
M. Sylvain Gaudreault	2836
Mme Marguerite Blais	2836
Document déposé	2837
M. Sylvain Gaudreault	2837
Mme Geneviève Guilbault	2837
Suivi de la qualité de l'air	
M. Sol Zanetti	2837
M. Benoit Charette	2837
M. Sol Zanetti	2838
M. Benoit Charette	2838
M. Sol Zanetti	2838
M. Benoit Charette	2838
Révision des lois sur le statut de l'artiste	
Mme Isabelle Melançon	2838
Mme Nathalie Roy	2839
Mme Isabelle Melançon	2839
Mme Nathalie Roy	2839

Table des matières (suite)

Votes reportés	
Motion d'amendement à la motion de l'opposition proposant que l'Assemblée demande au gouvernement de confirmer la réalisation du projet de réseau structurant de transport en commun de Québec et son financement avec des fonds fédéraux et qu'il exige les sommes dues pour la réalisation d'infrastructures vertes	2840
Motion principale	2841
Motions sans préavis	2842
Souligner la Journée nationale des patriotes	2842
Mise aux voix	2843
Réaffirmer l'appui de l'Assemblée au réseau structurant de transport en commun de Québec et demander au gouvernement d'utiliser l'ensemble des sommes dues au Québec pour la réalisation d'infrastructures vertes partout sur le territoire québécois	2844
Mise aux voix	2844
Avis touchant les travaux des commissions	2845
Renseignements sur les travaux de l'Assemblée	2846
Affaires du jour	2847
Projet de loi n° 16 — Loi visant principalement l'encadrement des inspections en bâtiment et de la copropriété divise, le remplacement de la dénomination de la Régie du logement et l'amélioration de ses règles de fonctionnement et modifiant la Loi sur la Société d'habitation du Québec et diverses dispositions législatives concernant le domaine municipal	
Reprise du débat sur l'adoption du principe	2847
Mme Marie-Claude Nichols (suite)	2847
Mme Marwah Rizqy	2849
Mise aux voix	2853
Renvoi à la Commission de l'aménagement du territoire	2853
Mise aux voix	2853
Projet de loi n° 17 — Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile	
Adoption du principe	2854
M. François Bonnardel	2854
M. Gaétan Barrette	2857
Mme Ruba Ghazal	2865
M. Joël Arseneau	2874
Mme Marwah Rizqy	2880
Ajournement	2882

Le jeudi 16 mai 2019 — Vol. 45 N° 44

(Neuf heures quarante et une minutes)

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Bon jeudi matin. Vous pouvez vous asseoir.

Affaires courantes

Déclarations de députés

Nous allons débiter notre séance avec la rubrique des déclarations de députés. Et, sans plus tarder, je cède la parole à Mme la députée de Lotbinière-Frontenac.

Souligner le 50e anniversaire du cégep de Thetford

Mme Isabelle Lecours

Mme Lecours (Lotbinière-Frontenac) : Merci, Mme la Présidente. J'aimerais souligner le 50e anniversaire du cégep de Thetford Mines.

C'est une institution scolaire qui a vu le jour le 21 mai 1969 à Thetford Mines dans la foulée de la création des premiers cégeps. Depuis 2014, le cégep opère un campus à Saint-Agapit afin d'offrir des programmes aux jeunes de Lotbinière. Aujourd'hui, le cégep de Thetford accueille plus de 1 000 étudiants, dont près de 150 au campus de Lotbinière. L'établissement a diplômé plus de 15 000 étudiants depuis sa création. Il s'agit d'une richesse pour le développement de mon comté de Lotbinière-Frontenac.

Je voudrais remercier toutes les personnes qui travaillent, qui s'impliquent dans le cégep et qui contribuent ainsi à la réussite de nos jeunes. Merci.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, Mme la députée. Maintenant, je cède la parole à M. le député de Viau.

Rendre hommage à M. Ali Nestor Charles, fondateur de l'organisme Ali et les princes de la rue

M. Frantz Benjamin

M. Benjamin : Merci, Mme la Présidente. Depuis maintenant presque 18 ans, il donne au suivant. Ce qu'il donne à des centaines de jeunes, c'est son temps, sa passion des arts martiaux, le goût d'avancer dans la vie malgré les difficultés, bref, le goût du succès.

Il le fait en collaboration avec d'autres qui, comme lui, ont foi en la jeunesse en créant, en 2001, l'organisme Ali et les princes de la rue. L'objectif de cet organisme : venir en aide aux jeunes en difficulté en les aidant à développer la maîtrise et l'estime de soi à travers l'enseignement des arts martiaux, pour ainsi contrer la violence chez les jeunes. Ali et les princes de la rue donne aux jeunes un refuge sportif. Aujourd'hui, c'est une école, une oasis pour de nombreux jeunes.

Le 30 novembre prochain, plus d'une douzaine de personnalités publiques enfilent leurs gants de boxe afin de venir en aide aux activités de l'organisme. Parmi eux, Denis Coderre, David Heurtel, la députée de Saint-Laurent, Marc Hervieux, Dramatik et bien d'autres.

Je tiens, Mme la Présidente, à saluer M. Ali Nestor, fondateur d'Ali et les princes de la rue, pour son travail de passeur d'espoir et de courage à des centaines de jeunes Montréalais, tout en lui souhaitant un franc succès pour cet événement.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le député. Maintenant, je cède la parole à M. le député de Granby.

Souligner le 35e anniversaire de l'Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées, section Granby inc.

M. François Bonnardel

M. Bonnardel : Mme la Présidente, aujourd'hui, j'ai le grand plaisir de souligner le 35e anniversaire de l'Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées à Granby.

Fondée en 1984, l'AQDR de Granby a comme mission exclusive la défense des droits culturels, économiques, politiques et sociaux des personnes à la retraite. À travers les années, ce groupe aura revendiqué plusieurs points essentiels pour nos aînés, notamment un revenu décent au-dessus du seuil de la pauvreté. Il revendique aussi l'accès à un logement convenable et à prix abordable, l'accès à des services et soins à domicile pour maintenir l'autonomie des retraités, l'égalité en droit et en fait des femmes et des hommes ainsi que l'accessibilité universelle et gratuite des services de santé et des services sociaux.

Ce club est également un lieu où les retraités peuvent se réunir pour faire des activités de toutes sortes, que ce soient des déjeuners, des conférences, cafés-rencontres. L'AQDR donne donc de nombreuses occasions de briser l'isolement et de créer de nouveaux liens.

Je profite donc de ce moment pour souligner le travail de Pauline Robert, présidente, ainsi que de l'ensemble des administrateurs et bénévoles qui n'ont pas compté les heures pour donner un coup de pouce pour leurs pairs. La retraite est une étape qui doit être heureuse pour nos aînés, et votre implication y est certainement pour quelque chose. Merci pour votre implication. Et bon 35e!

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le député. Maintenant, je cède la parole à M. le député de Nelligan.

Souligner le travail et la solidarité des citoyens lors des inondations printanières à Pierrefonds et à L'Île-Bizard

M. Monsef Derraji

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. Aujourd'hui, j'aimerais rendre hommage aux bénévoles de Pierrefonds et de L'Île-Bizard pour leur engagement lors des inondations. Les inondations qui sont survenues dans les deux arrondissements ont été certes éprouvantes. J'aimerais dire à tous les bénévoles mon admiration pour leur détermination à venir en aide à leurs concitoyens. C'est un véritable élan de coeur que l'on a vu s'organiser.

J'aimerais adresser mon respect à celles et ceux qui se sont mobilisés pour veiller à ce que les zones les plus sensibles soient correctement endiguées. Ma gratitude à celles et ceux qui ont veillé à ce que les forces soient renouvelées. Que ce soit par des moyens réels ou virtuels, la coordination des bénévoles et l'accès à l'information a été facilité par l'engagement de femmes et hommes de courage.

Bien entendu, ma profonde considération va aux maires, M. «Jim» Beis et M. Normand Marinacci, ainsi qu'à tous les cols bleus et blancs pour leur proactivité et leur leadership à faire face aux événements.

Today, I stand proud as I express my gratitude to all the volunteers for demonstrating what true community spirit is and for showing that, during difficult times, we stand together. Thank you.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le député. Maintenant, je cède la parole à Mme la députée de Louis-Hébert.

Rendre hommage à Mme Claudette Jobidon-Hethrington, récipiendaire de la Médaille du lieutenant-gouverneur

Mme Geneviève Guilbault

Mme Guilbault : Merci, Mme la Présidente. Alors, je suis particulièrement fière de rendre hommage aujourd'hui à une coquette octogénaire qui était jusqu'à tout récemment une citoyenne de Louis-Hébert. Femme généreuse, bénévole engagée et administratrice chevronnée, bienvenue à l'Assemblée nationale, Mme Claudette Hethrington.

Mme Hethrington occupe la présidence du comptoir de Saint-Augustin-de-Desmaures de la Société Saint-Vincent-de-Paul depuis plus de 10 ans. Elle siège également depuis près de cinq ans au conseil central de la Société Saint-Vincent-de-Paul de la grande région de la Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches. Sa contribution à la communauté notamment dans la lutte contre la pauvreté et l'exclusion des familles défavorisées est sans équivoque. Que ce soit pour trouver un logement, des denrées, des vêtements ou tout autre service qui pourrait s'avérer nécessaire, les Augustinois peuvent compter sur elle.

Comme cet organisme subsiste en majeure partie grâce aux dons de la population, Mme Hethrington ne ménage pas les efforts et son temps pour recueillir les dons qui aideront les plus démunis.

D'ailleurs, le 5 mai dernier, et sur recommandation de la ville de Saint-Augustin-de-Desmaures, Mme Hethrington a reçu la médaille du lieutenant-gouverneur du Québec en reconnaissance de son dévouement. Bravo et merci!

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, Mme la députée. M. le député des Îles-de-la-Madeleine, la parole est à vous.

Féliciter le jeune Tyler Molaison, champion canadien de boxe

M. Joël Arseneau

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Je suis très fier de souligner en cette Chambre l'exploit hors du commun d'un jeune athlète de 15 ans, Tyler Molaison, ici présent.

Originaire de L'Étang-du-Nord, aux Îles-de-la-Madeleine, Tyler a remporté le mois dernier à Victoria le championnat canadien de boxe dans la catégorie juvénile des moins de 52 kilogrammes. Pour décrocher un tel titre, le jeune boxeur possède à n'en pas douter des qualités athlétiques, une puissance de frappe et un talent exceptionnels, mais par-dessus tout Tyler fait preuve d'une force de caractère, d'une détermination et d'une rigueur sans pareilles. Pour poursuivre son rêve, le jeune pugiliste a d'ailleurs été contraint de quitter son archipel natal et de s'établir à Trois-Rivières. Membre de l'équipe Québec, médaillé d'or à répétition sur la scène québécoise depuis cinq ans, Tyler peut désormais aspirer à la compétition internationale.

Je lui souhaite évidemment tout le succès possible. Et je tiens à le remercier d'être, sur le ring comme dans la vie, un modèle si inspirant pour les jeunes des Îles-de-la-Madeleine et du Québec.

Félicitations, Tyler! Tu es notre champion.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le député. Mme la députée de Saint-François, la parole est à vous.

Souligner l'ouverture du centre La Libellule de Keila et Véro inc.

Mme Geneviève Hébert

Mme Hébert : Merci, Mme la Présidente. J'ai le plaisir de souligner la détermination, la créativité et la passion de deux femmes entrepreneures qui se sont investies pleinement dans leur projet de démarrage d'entreprise. Je suis heureuse de pouvoir compter sur la présence d'une nouvelle entreprise dans Saint-François, le centre La Libellule Keila et Véro, situé au coeur de Brompton, dans l'ancien presbytère. On y offrira des services spécialisés aux personnes ayant un développement atypique et à leurs familles, en complémentarité avec les ressources disponibles en milieu de garde et au sein du système de santé. Un concept unique, un lieu magique.

Keila Batko et Véronique Cabana, deux éducatrices spécialisées de formation, ont réussi à mobiliser la communauté avec le succès de leur campagne de sociofinancement. Je suis certaine, connaissant votre grand coeur, que vous offrirez en retour beaucoup à la communauté, notamment aux enfants ayant des besoins particuliers. Vos services de stimulation, de soutien et de répit constituent un bel atout pour Saint-François, pour toute la communauté sherbrookoise. Bravo et bon succès!

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, Mme la députée. Maintenant, M. le député de Laurier-Dorion.

**Souligner le 40e anniversaire de la Table de concertation des organismes
au service des personnes réfugiées et immigrantes**

M. Andrés Fontecilla

M. Fontecilla : Merci, Mme la Présidente. J'aimerais profiter du temps qui m'est accordé pour saluer l'apport à la société québécoise d'un regroupement qui fête cette année ses 40 ans.

Depuis 1979, la Table de concertation des organismes au service des personnes réfugiées et immigrantes, la TCRI, contribue par son travail remarquable à l'intégration et à la protection des personnes réfugiées et immigrantes. La TCRI, qui regroupe plus de 140 organismes à travers le Québec, s'est donné pour mission de défendre les droits des personnes réfugiées et immigrantes ainsi que de les protéger dans leur parcours d'immigration.

Par ses services, ses actions, son soutien et sa réflexion critique sur la solidarité, la TCRI a aidé des milliers de personnes à devenir des Québécois et des Québécoises à part entière. Par ma déclaration, je veux souligner le rôle important de la TCRI dans le mouvement de l'action communautaire autonome et dans la construction d'un Québec inclusif, riche de sa diversité.

Bon 40e anniversaire et longue vie à la TCRI! Merci.

• (9 h 50) •

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le député. Maintenant, je cède la parole à Mme la députée de Huntingdon.

**Féliciter Mmes Maude Ducharme et Stéphanie Lefebvre, lauréates
des Grands Prix Santé et sécurité du travail**

Mme Claire Isabelle

Mme Isabelle : Mme la Présidente, j'aimerais remercier et féliciter deux enseignantes de l'école secondaire Arthur-Pigeon de Huntingdon, Mmes Maude Ducharme et Stéphanie Lefebvre, pour le prix Éducation à la prévention qu'elles ont reçu au mois dernier, lors du 14e Gala national des Grands Prix Santé et sécurité au travail.

Grâce à leur implication et leur pédagogie active, les enseignantes, avec leurs élèves, et soutenues, entre autres, de la direction de l'école, M. Tremblay, et d'un réalisateur de la région, ont créé des courts métrages illustrant des scénarios d'accident de travail et des moyens originaux pour les prévenir.

Bravo aux enseignantes pour leur projet *Ma sécurité en premier!* Celui-ci se veut original, d'actualité et, a fortiori, fort utile. Nous vous souhaitons bonne continuité. Et gardez votre passion, votre détermination et votre leadership pour les jeunes, les travailleuses et les travailleurs de Huntingdon et de tout le Québec.

Félicitations encore, Mme Ducharme et Mme Lefebvre!

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, Mme la députée. Maintenant, nous allons entendre notre dernière intervenante, Mme la députée de Saint-Laurent.

Souligner la Semaine des services de garde en milieu scolaire

Mme Marwah Rizqy

Mme Rizqy : Merci, Mme la Présidente. J'ai le plaisir de souligner l'édition 2019 de la Semaine des services de garde en milieu scolaire, qui se déroule du 13 au 17 mai sous le thème *La garde scolaire s'affiche!*.

Au Québec, c'est des milliers d'enfants qui ont le plaisir de fréquenter leur service de garde en milieu scolaire, et ce, plus de 200 jours par année. Ces enfants ont le bonheur de côtoyer du personnel de qualité, passionné par leur travail et dévoué envers nos enfants. Cette semaine est une occasion pour nous tous de saluer le travail du personnel remarquable qui s'occupe de nos enfants.

Mme la Présidente, permettez-moi également de souligner aujourd'hui la journée internationale des personnels de soutien à l'éducation, une journée qui nous permet de souligner et de reconnaître l'apport de ces gens qui contribuent, eux aussi, à la réussite éducative de nos jeunes.

À titre de députée de Saint-Laurent, je souhaite tout particulièrement souligner le travail du personnel dans les écoles de mon comté. Bonne Semaine des services de garde en milieu scolaire. Bonne journée internationale des personnels de soutien de l'éducation. Merci.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, Mme la députée. Cela met fin à la rubrique des déclarations de députés. Je suspends les travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 9 h 52)

(Reprise à 10 h 2)

Le Président : Mmes et MM. les députés, nous allons nous recueillir quelques instants. Je vous remercie. Veuillez vous asseoir. Bon jeudi à toutes et à tous. Nous poursuivons les affaires courantes. Aujourd'hui, il n'y a pas de déclarations ministérielles.

Présentation de projets de loi

À la rubrique Présentation de projets de loi, la parole à Mme la députée de Marie-Victorin.

Mme Fournier : Merci, M. le Président. Je vous demanderais d'appeler l'article c, s'il vous plaît.

Projet de loi n° 393

Le Président : À l'article c du feuillet, Mme la députée de Marie-Victorin présente le projet de loi n° 393, Loi affirmant la participation du Québec au processus de nomination des juges de la Cour suprême du Canada pour le Québec. Mme la députée.

Mme Catherine Fournier

Mme Fournier : Merci. Ce projet de loi a pour objet d'affirmer la participation et le choix du Québec dans le processus de nomination des trois juges de la Cour suprême du Canada pour le Québec.

Le projet de loi vise à établir un cadre juridique servant d'assise à l'élaboration d'une convention constitutionnelle entre le Québec et le gouvernement fédéral afin d'assurer au Québec sa participation dans le processus de nomination de ses trois juges à la Cour suprême du Canada.

Le projet de loi définit les conditions et modalités de la procédure de sélection des trois candidats proposés par le Québec au gouvernement fédéral pour la nomination d'un juge à la Cour suprême du Canada lorsqu'un siège réservé au Québec est vacant ou en voie de l'être.

Le projet de loi prévoit qu'un comité de sélection composé de membres provenant de différents milieux est responsable d'évaluer les candidatures et de désigner dans un rapport transmis aux membres de l'Assemblée nationale les trois candidats les plus aptes à occuper la fonction de juge de la Cour suprême du Canada pour le Québec.

Le projet de loi prévoit que les candidatures des candidats désignés par le comité de sélection sont soumises à l'Assemblée nationale par motion présentée par le premier ministre et que chacune des candidatures soumises doit être approuvée par les trois quarts des membres de l'Assemblée nationale.

Le projet de loi prévoit que le nom des trois candidats choisis par l'Assemblée nationale pour occuper un siège vacant de juge à la Cour suprême du Canada pour le Québec est communiqué par une lettre du président de l'Assemblée nationale adressée au gouvernement fédéral.

Mise aux voix

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

Dépôt de documents

Rapport du Commissaire au développement durable

À la rubrique Dépôt de documents, je dépose le rapport du Commissaire au développement durable faisant partie du rapport du Vérificateur général du Québec 2019-2020.

Addenda au plan stratégique 2018-2023 du Protecteur du citoyen accompagné d'une lettre de la Protectrice du citoyen

Je dépose un addenda au plan stratégique 2018-2023 du Protecteur du citoyen ainsi qu'une lettre que m'a adressée la Protectrice du citoyen, Me Marie Rinfret, concernant cet addenda.

Dépôt de rapports de commissions

À la rubrique Dépôt de rapports de commissions, M. le président de la Commission des finances publiques et député de Montmorency.

Consultations particulières sur le projet de loi n° 14

M. Simard : Bonjour à vous, M. le Président. Je dépose le rapport de la Commission des finances publiques qui, les 14 et 15 mai dernier, a tenu des auditions publiques dans le cadre de consultations particulières sur le projet de loi n° 14, Loi favorisant la transformation numérique de l'administration publique. C'est tout.

Le Président : Ce rapport est donc déposé.

Dépôt de pétitions

Nous sommes à la rubrique Dépôt de pétitions. Mme la députée de Joliette.

Mettre en place des mesures garantissant un milieu exempt de violence pour le personnel de soutien scolaire

Mme Hivon : Merci, M. le Président. Alors, je souligne la présence, dans nos tribunes, des initiateurs de la pétition, représentés par MM. Mathieu Couture et Pierre Provençal.

Alors, je dépose l'extrait d'une pétition adressée à l'Assemblée nationale, signée par 1 245 pétitionnaires. Désignation : citoyens et citoyennes du Québec.

«Les faits invoqués sont les suivants :

«Considérant que des membres du personnel de soutien scolaire subissent de la violence physique;

«Considérant que des membres du personnel de soutien scolaire subissent de la violence verbale;

«Considérant que des membres du personnel de soutien scolaire subissent des gestes d'intimidation;

«Considérant que ces violences sont vécues dans les différentes commissions scolaires au Québec;

«Considérant que ces gestes affectent le personnel de l'éducation;

«Considérant qu'il y a des impacts sur la santé physique et psychologique;

«Et l'intervention réclamée se résume ainsi :

«Nous, soussignés, demandons au gouvernement du Québec que des mesures soient mises en place, par le biais d'actions et de moyens de prévention, pour garantir un milieu sain, exempt de violence, pour le personnel de soutien scolaire.»

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

Le Président : Cet extrait de pétition est maintenant déposé. Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Instaurer un cours obligatoire d'éthique environnementale au niveau collégial

Mme Massé : Merci, M. le Président. Je dépose l'extrait d'une pétition adressée à l'Assemblée nationale, signée par 1 777 pétitionnaires. Désignation : citoyens et citoyennes du Québec.

«Les faits invoqués sont les suivants :

«Considérant que l'activité humaine représente la cause principale des émissions de gaz à effet de serre et qu'il s'avère donc nécessaire que les jeunes soient conscientisés face aux sources d'émission des GES telles que l'industrie de l'élevage, le secteur des transports [...] la combustion des énergies fossiles;

«Considérant que le réchauffement planétaire est responsable de nombreuses conséquences, telles que la pollution atmosphérique, l'augmentation du nombre et de la durée des vagues de chaleur, la prolongation de la saison des pollens et des feux de forêt, ce qui a un impact sur notre santé, et que cela a un impact sur la fonte des glaciers qui menace la survie de plusieurs espèces animales et végétales;

«Considérant que les océans hébergent un septième continent constitué d'amas de déchets plastiques qui s'étale sur 3,5 millions de kilomètres carrés et que ces déchets sont nuisibles à l'écosystème et à la faune marine;

«Considérant l'urgence que les jeunes soient instruits quant aux conséquences néfastes des changements climatiques et de la pollution des mers et qu'ils soient aptes à trouver des solutions pour diminuer leur empreinte écologique;

«Et l'intervention réclamée se résume ainsi :

«Nous, soussignés, demandons que le gouvernement du Québec impose un cours d'éthique environnementale obligatoire au niveau collégial.»

Le Président : Cet extrait de pétition est déposé.

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

Je vous avise qu'après la période de questions et de réponses orales seront tenus les votes reportés sur la motion de Mme la députée de Taschereau débattue hier aux affaires inscrites par les députés de l'opposition et sur la motion d'amendement de M. le député de Gouin à la motion précitée.

Questions et réponses orales

Nous en sommes maintenant à la période de questions et de réponses orales. Je cède la parole au chef de l'opposition officielle.

Projet de réseau structurant de transport en commun à Québec

M. Pierre Arcand

M. Arcand : M. le Président, les citoyens de Québec ne savent plus quoi penser au sujet du réseau de transport structurant. Depuis une semaine, c'est le cafouillage total. Chaque jour, ils ont droit à un nouvel épisode qui brouille encore davantage les cartes. Ils voient que Québec et Ottawa se chicanent : Ottawa dit que l'argent est disponible, Québec dit que ce n'est pas vrai en nous étourdissant avec un paquet d'enveloppes budgétaires et de chiffres.

Pour calmer le jeu, le chef de la CAQ assure que le projet de tramway est important. Il prend soin toutefois d'ajouter que d'autres projets le sont aussi, sans toutefois les nommer. Même ses ministres ne semblent pas au courant et se contredisent. Le premier ministre a affirmé hier en cette Chambre avoir envoyé une liste de ses priorités au fédéral. Le fédéral dit : Je ne l'ai pas reçue. De son côté, la ministre de la Capitale-Nationale dit que la liste sera finalisée, qu'elle pourra être transmise par la suite. Le président du Conseil du trésor a, pour sa part, diffusé sur les réseaux sociaux un aperçu de la liste qui, selon lui, a été transmise. Du stoff de junior, M. le Président.

Ottawa a certainement besoin d'une liste, M. le Président, mais ce dont les citoyens du Québec ont besoin, c'est de la volonté politique de la part du premier ministre.

Ma question est simple : L'avez-vous, cette volonté politique?

• (10 h 10) •

Le Président : M. le premier ministre.

M. François Legault

M. Legault : M. le Président, le gouvernement libéral a signé une mauvaise entente avec le gouvernement fédéral. Il y a un fonds de 5,2 milliards. D'abord, parce qu'il y a eu une erreur de l'ancien ministre des Finances, on a perdu 200 millions de dollars. Les Québécois ont perdu 200 millions de dollars parce que l'ancien ministre des Finances libéral s'est trompé. Première erreur. Deuxième erreur, sur le fonds de 5,2 milliards, il est permis d'utiliser seulement 400 millions pour le projet de tramway à Québec.

Maintenant, il y a un deuxième fonds, Infrastructures vertes, 1,8 milliard. Dans ce fonds, il y a un volet qui permet effectivement d'être utilisé pour tous les systèmes de transport en commun au Québec, un total de 800 millions de dollars. Mon collègue le président du Conseil du trésor a donné cette liste déjà, il y a plusieurs semaines, à François-Philippe Champagne. Ce sont des projets qui sont un peu partout au Québec.

Donc, moi, encore une fois, là, je voudrais bien comprendre. Qu'est-ce que le chef de l'opposition propose? Est-ce qu'il propose qu'on prenne tout le 800 millions pour Québec? Est-ce qu'il propose que ça soit le gouvernement du Québec qui finance le 800 millions qui manque? Qu'est-ce qu'il propose, au-delà de chialer?

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

M. Pierre Arcand

M. Arcand : Vous savez, l'insulte, ça ne mène nulle part, M. le Président.

Des voix : ...

Le Président : S'il vous plaît!

M. Arcand : Vous savez, le secteur des transports est celui qui produit le plus de gaz à effet de serre au Québec. Québec veut les réduire, d'ailleurs, c'est notre plan, c'était notre plan, de 37,5 % d'ici 2030.

Est-ce que le premier ministre est d'accord pour dire que le tramway à Québec va contribuer à l'atteinte de cet objectif?

Le Président : M. le premier ministre.

M. François Legault

M. Legault : M. le Président, le chef de l'opposition officielle défonce une porte ouverte. Il a beau faire des points de presse avec ses nouveaux amis de Québec solidaire, il reste que tout le monde ici est d'accord avec le projet de 3 milliards, de transport structurant à Québec. Tout le monde est d'accord.

Il y a un problème : le gouvernement libéral avait annoncé que le gouvernement du Québec en financerait 1,8 milliard puis que le fédéral en financerait 1,2 milliard. Ils se sont trompés. Ils se sont trompés, il manque 800 millions. Est-ce que je peux avoir le début du commencement d'une suggestion? Où prend-on...

Le Président : En terminant.

M. Legault : ...le 800 millions qui manque?

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

M. Pierre Arcand

M. Arcand : Pourtant, M. le Président, lors de l'étude des crédits, le chef de la CAQ m'avait confirmé qu'il n'y avait pas d'étude, qu'il n'avait pas d'étude pour le troisième lien, pas de coût, pas de financement attaché. Malgré tout, il n'a aucune hésitation quant à la réalisation.

Pour bien comprendre ses priorités concernant la ville de Québec, est-ce que le premier ministre nous dit aujourd'hui qu'il ira de l'avant, coûte que coûte, pour le troisième lien, sans même avoir de financement de la part du gouvernement fédéral?

Le Président : M. le premier ministre.

M. François Legault

M. Legault : M. le Président, vous avez remarqué que le chef de l'opposition change de sujet. Étant donné qu'il n'a plus rien à dire sur le projet de tramway à Québec, il change de sujet. Je m'excuse, là, mais les gens qui nous écoutent par milliers, peut-être même par centaines de milliers, ont bien vu, ont bien vu que le chef de l'opposition n'a rien à proposer.

Je répète, je répète, là, je veux bien comprendre la proposition. On prend où le 800 millions, pour le tramway de Québec, qui manque? On le prend où?

Le Président : Troisième complémentaire, M. le chef de l'opposition officielle. Vous êtes le seul à qui appartient la parole.

Des voix : ...

Le Président : Je vous demande votre attention, s'il vous plaît, pour bien entendre la question.

M. Pierre Arcand

M. Arcand : M. le Président, quand on n'a pas de réponse, qu'est-ce que vous voulez, on change de sujet. Pour le troisième lien, le chef de la CAQ est capable de prendre des décisions rapides dans le troisième lien. Sans même avoir d'étude, il a décidé que le tracé serait dans l'est, que la construction allait débiter au cours de son mandat.

Alors, pourquoi, encore une fois, M. le Président, c'est aussi simple pour le troisième lien et aussi compliqué pour le réseau de transport structurant?

Le Président : M. le premier ministre.

M. François Legault

M. Legault : M. le Président, avez-vous entendu une suggestion? Est-ce que quelqu'un, hein...

Des voix : ...

Le Président : S'il vous plaît! S'il vous plaît!

M. Legault : M. le Président, le gouvernement libéral a signé une mauvaise entente. Au lieu d'utiliser 1,2 milliard...

Des voix : ...

Le Président : Votre attention.

M. Legault : ...on peut seulement utiliser 400 millions. Il manque 800 millions. Donc, est-ce que le Parti libéral, comme d'habitude, nous demande de se coucher devant Ottawa, d'accepter juste le 400 millions? Est-ce qu'il nous demande d'aller piger dans les fonds qui sont destinés aux autres municipalités? Qu'est-ce qu'il propose?

Le Président : En terminant.

M. Legault : Personne ne le sait.

Le Président : Question principale, Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys.

Temps dévolu à l'étude du projet de loi sur la laïcité de l'État

Mme Hélène David

Mme David : Merci, M. le Président. Nous terminons aujourd'hui six jours de consultation sur le projet de loi n° 21. De ces six jours en ressort une certitude, celle de l'absence de consensus face à ce projet de loi. De plusieurs groupes entendus en ressortent beaucoup d'inquiétude, des droits brimés, des rêves brisés et, par-dessus tout cela, une clause dérogatoire très contestée. Nous avons entendu des experts avec des regards très différents sur le projet de loi, voire même des points de vue totalement opposés.

Au retour en Chambre le 27 mai, il ne restera que trois semaines de session parlementaire. Un projet de loi aussi majeur, qui atteint gravement aux droits des minorités, doit pouvoir s'étudier avec tout le temps nécessaire. Le temps n'est certainement pas à la bousculade, ni au manque de rigueur, ni à l'improvisation.

Comment, en si peu de temps, réussira-t-on à avoir un projet de loi vraiment rassembleur, qui saura répondre à l'étendue des inquiétudes exprimées?

Le Président : M. le ministre de l'Immigration.

M. Simon Jolin-Barrette

M. Jolin-Barrette : Alors, M. le Président, effectivement, nous terminons les consultations aujourd'hui sur le projet de loi n° 21, et je tiens à souligner le ton de la députée de Marguerite-Bourgeoys; tout au long des consultations, elle s'est gouvernée comme elle avait dit qu'elle allait le faire, et je pense que ça fait honneur à sa fonction de députée. Et c'est inspirant aussi, lorsqu'on est dans l'opposition, d'entendre un discours réfléchi et rafraîchissant comme ça. Alors, je tiens à l'en féliciter.

En ce qui concerne le temps d'étude pour le projet de loi n° 21, écoutez, on va avoir trois semaines, dont deux semaines intensives au retour. Ça fait plus de 10 ans qu'on débat de ces questions-là. Il y a plusieurs formations politiques ici même, en cette Chambre, qui ont déposé des projets de loi qui touchaient de près ou de loin la laïcité de l'État. Je crois qu'au Québec on est arrivé à une situation de consensus. La CAQ s'est engagée dès 2013 à faire en sorte que les personnes en situation d'autorité ainsi que les enseignants n'allaient pas porter de signes religieux. C'est ce qu'on propose dans le projet de loi. C'est ce qu'on avait proposé en campagne électorale et on respecte l'engagement que nous avons pris devant les Québécois. Il est temps de faire en sorte qu'au Québec on sépare l'État des religions. C'est ce qu'on fait avec la laïcité. Il est temps qu'au Québec les services publics soient donnés...

Le Président : En terminant.

M. Jolin-Barrette : ...et reçus à visage découvert. C'est ça qu'on fait. Et on interdit le port de signes religieux pour les personnes en situation d'autorité.

Le Président : Première complémentaire, Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys.

Mme Hélène David

Mme David : Ces derniers jours, plusieurs groupes nous ont dit craindre pour le climat social suite à l'adoption de ce projet de loi. La CSN nous a cité hier le groupe Justice Femme, qui a constaté une augmentation anormale des incidents et des crimes haineux depuis le début du projet de loi n° 21, allant de l'agression verbale à l'agression physique.

Dans un tel contexte de division et d'inquiétude, comment le ministre peut-il en plus y ajouter la menace d'un bâillon?

Le Président : M. le ministre de l'Immigration.

M. Simon Jolin-Barrette

M. Jolin-Barrette : Mme la Présidente... M. le Président, pardon, la seule personne qui parle ici de bâillon, c'est le Parti libéral du Québec. Moi, j'ai toujours été en mode collaboration et de façon à faire en sorte d'adopter le meilleur projet de loi possible. Alors, si le Parti libéral a des bonifications, des suggestions, je vais être ouvert à les entendre.

Mais, durant les consultations, il y a eu plusieurs personnes qui sont favorables au projet de loi, pour le droit des femmes, qui disent : «Les minorités qui sont ici, au Québec, disent bravo au projet de loi n° 21, qui nous permet d'exister [et] de respirer[...]. Je suis fière d'être citoyenne québécoise.» Leila Lesbet. Mme Djemila Benhabib et Louise Mailloux, plusieurs intellectuels, hommes et femmes politiques européens...

Des voix : ...

Le Président : S'il vous plaît!

M. Jolin-Barrette : ...dont la philosophe Élisabeth Badinter, ont signé un tel appel.

Des voix : ...

Le Président : S'il vous plaît!

M. Jolin-Barrette : M. le Président, il y a plusieurs appuis au projet de loi.
• (10 h 20) •

Le Président : En terminant.

M. Jolin-Barrette : Les Québécois souhaitent l'adoption du projet de loi. Il sera adopté.

Le Président : Deuxième complémentaire, Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys.

Mme Hélène David

Mme David : Bien, justement, on va passer toute la période de questions à donner les citations totalement inverses à celles que le ministre vient de donner. Le ministre peut jouer sur les mots si ça lui plaît, mais son premier ministre a été clair à l'effet que, le 15 juin, le débat serait terminé.

Pourquoi le ministre s'entête-t-il à conserver cette épée de Damoclès qu'est le bâillon pour mettre fin à un processus légitime et démocratique essentiel dans un contexte aussi délicat que celui de brimer des droits et libertés? Comment peut-on bien accomplir notre travail avec cette menace au-dessus de nos têtes?

Le Président : M. le ministre de l'Immigration.

M. Simon Jolin-Barrette

M. Jolin-Barrette : M. le Président, il n'appartient qu'au Parti libéral de faire en sorte que le projet de loi n° 21 soit accepté... soit adopté. M. le Président, pendant 10 ans, on a débattu de cette question-là. Il y a eu la commission Bouchard-Taylor : 15 régions, 22 forums citoyens, 31 jours d'auditions, 900 mémoires déposés. Le projet de loi n° 94 de la députée de Notre-Dame-de-Grâce : 90 heures de débat, 85 en commission parlementaire. La charte du Parti québécois : 13 journées de consultation, 70 heures d'échange. Le projet de loi n° 62 : 75 heures de débat, dont 66 en commission.

M. le Président, on est rendus, au Québec, à faire appliquer une loi qui va faire en sorte qu'on va séparer l'État des religions. C'est un projet de loi qui est modéré...

Le Président : En terminant.

M. Jolin-Barrette : ...qui est pragmatique et qui est applicable, et le gouvernement va aller de l'avant.

Le Président : Question principale, M. le député de LaFontaine.

Disposition de dérogation pour l'application du projet de loi sur la laïcité de l'État

M. Marc Tanguay

M. Tanguay : M. le Président, afin de mettre à l'abri de l'illégalité son projet de loi dit modéré, le gouvernement veut imposer la suspension de tous les droits et libertés protégés par la charte québécoise, rien de moins. Pour protéger le projet de loi n° 21, le gouvernement veut faire comme s'il n'y avait plus de charte québécoise. Ça, c'est la clause dérogatoire, tous les droits et toutes les libertés seront inexistantes. Quand on n'a plus de droit et de liberté, M. le Président, c'est une licence pour discriminer. Dans son mémoire, la Commission des droits de la personne a souligné que le recours à la clause dérogatoire, même appliquée de manière ciblée, c'est un geste grave qui doit être justifié par des circonstances exceptionnelles.

La ministre de la Justice peut-elle nous instruire sur les circonstances exceptionnelles qui feraient présentement rage au Québec et qui justifieraient la mise au rancart de nos droits et libertés?

Le Président : M. le ministre de l'Immigration.

M. Simon Jolin-Barrette

M. Jolin-Barrette : M. le Président, il appartient... bien, en fait, le gouvernement pense qu'il appartient aux parlementaires québécois de décider de quelle façon les rapports entre l'État et les religions vont s'organiser au Québec. Le Québec est une société qui est distincte, j'espère que vous ne le niez pas. Le Parti libéral souhaite uniquement que ce soient les tribunaux qui décident de quelle façon les rapports entre l'État et les religions vont s'organiser. Du point de vue du gouvernement, ce n'est pas notre option, M. le Président, parce qu'on considère qu'il est légitime qu'il revienne aux députés élus par leurs concitoyens et leurs concitoyennes de faire ce choix-là.

Et je m'explique mal comment le Parti libéral peut être en désaccord avec le projet de loi, notamment sur le fait qu'au Québec on souhaite que les services publics soient donnés à visage découvert, et aussi reçus, pour des motifs d'identification ou de sécurité. Le député de Robert-Baldwin, M. le Président, a voté en faveur du projet de loi n° 62, alors que les articles sont suspendus. Ne souhaite-t-il pas que, dans notre société, la base minimale, lorsqu'on demande un service public, ce soit que ça se fasse à visage découvert? Est-ce que le député de Robert-Baldwin est en désaccord avec ça?

Le Président : En terminant.

M. Jolin-Barrette : Est-ce qu'un seul député libéral est en désaccord avec cette proposition?

Le Président : Première complémentaire, M. le député de LaFontaine.

Une voix : ...

Le Président : Nous sommes attentifs, s'il vous plaît.

M. Marc Tanguay

M. Tanguay : M. le Président, le leader du gouvernement dit : Le gouvernement pense. Le leader du gouvernement dit : Moi, j'aimerais ça savoir ce que pensent les députés. Il y a une personne ici qui n'a pas encore pris la parole, puis on aimerait ça savoir ce qu'elle pense, c'est la Procureur général du Québec, ministre de la Justice, la première conseillère du gouvernement, qui doit déconseiller à ce gouvernement, M. le Président, d'appliquer la clause dérogatoire. On suspend tous les droits et toutes les libertés des Québécoises, articles 1 à 38.

Elle n'a pas encore eu l'occasion, par son leader, de se lever et de parler. Est-ce qu'elle peut le faire aujourd'hui?

Le Président : M. le ministre...

Des voix : ...

Le Président : Merci. Réponse, ministre de l'Immigration.

M. Simon Jolin-Barrette

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

Des voix : ...

Le Président : S'il vous plaît!

M. Jolin-Barrette : M. le Président, je sais que le député de La Pinière attend avec attention mon intervention. Alors, la voici...

Des voix : ...

Le Président : S'il vous plaît! Je vous demanderais d'éviter de vous interpeler, attentifs à la réponse comme nous sommes attentifs aux questions.

M. Jolin-Barrette : Alors, M. le Président, on est dans une situation où c'est un débat de société qui perdure depuis des années. Les Québécois souhaitent que ça soit les élus de l'Assemblée nationale qui prennent la décision relativement à la laïcité de l'État, le fait de séparer les religions de l'État. Le Parti libéral n'est pas d'accord avec ça?

Le Président : Deuxième complémentaire, M. le député de LaFontaine. Pour les autres députés, on est attentifs, s'il vous plaît. Certains d'entre vous sont plus bavards que d'autres. M. le député de LaFontaine.

M. Marc Tanguay

M. Tanguay : M. le Président, vous avez fait de la télévision, vous vous rappelez de l'émission *Avis de recherche*? Ce matin, on lance un avis de recherche : Où est la ministre de la Justice, première conseillère du gouvernement, notamment en matière de droits et libertés, notre charte québécoise? Elle doit déconseiller ce gouvernement-là, M. le Président, d'appliquer la clause dérogatoire, et tout ça, sous menace du bâillon. Aujourd'hui... Et en plus, qui plus est, tous s'entendent qu'il y aura quoi, M. le Président, ceux qui sont pour, ceux qui sont contre? De nombreuses contestations judiciaires.

Avis de recherche : Où est la ministre?

Le Président : M. le ministre de...

Des voix : ...

Le Président : S'il vous plaît! Encore une fois, vous connaissez nos règles, on a tous avantage à être attentifs. M. le ministre de l'Immigration.

M. Simon Jolin-Barrette

M. Jolin-Barrette : M. le Président, vous savez ce qui est intéressant dans les propos de LaFontaine... du député de LaFontaine? C'est qu'il dit : L'utilisation du recours aux dispositions de dérogation... le recours aux dispositions de dérogation ne devrait pas être utilisé. Or, il y a des premiers ministres issus de sa propre formation politique qui l'ont utilisé à de multiples reprises : le premier ministre Couillard, le premier ministre Charest, le premier ministre Bourassa les ont utilisées. Et d'ailleurs, sous son gouvernement, sous leur gouvernement, entre 2014 et 2018, la clause dérogatoire a été utilisée dans différents projets de loi, et elle survit dans plusieurs projets de loi, actuellement, que vous avez réadoptés. Alors, est-ce que le député de LaFontaine...

Le Président : En terminant.

M. Jolin-Barrette : ...nous invite à limiter les droits et les obligations des parlementaires, ici, au nom du peuple québécois?

Le Président : Question principale, M. le député de Rimouski. M. le député.

Conditions de travail du personnel soignant dans les centres d'hébergement et de soins de longue durée**M. Harold LeBel**

M. LeBel : Dans un CHSLD près de chez vous : 17 préposées absentes sur 31; 13 % du temps supplémentaire est obligatoire; dans certains CHSLD, c'est plus de 25 %, cela contrevient systématiquement à la loi en exigeant plus de deux heures de TSO; des quarts à découvert; menaces de sanction si les préposés refusent; préposés exténués, songent à quitter, n'arrivent pas à donner les soins comme elles le voudraient. Écoutez, seulement 36 % des préposés aux bénéficiaires restent en poste après cinq ans et 25 % quittent au courant de la première année. Tout cela, ça représente énormément d'instabilité pour des gens qui ont pourtant grandement besoin de stabilité.

Est-ce que le gouvernement reconnaît cette situation qui est inconcevable et peut s'engager aujourd'hui à améliorer les conditions de travail de celles et ceux qui donnent soin aux aînés les plus vulnérables au Québec?

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

Mme Danielle McCann

Mme McCann : M. le Président, oui, nous reconnaissons la valeur extrême des préposés aux bénéficiaires. Et d'ailleurs j'ai eu l'occasion hier de rencontrer les présidents-directeurs généraux, les présidentes-directrices générales des CISSS, hein, des établissements de santé et de services sociaux du Québec, et c'est un grand défi, la pénurie de main-d'oeuvre, actuellement.

Mais je vais vous dire, M. le Président, que nos établissements, en lien avec les syndicats concernés, travaillent très fort actuellement, et ça donne des résultats. C'est sûr qu'on ne peut pas régler une situation comme ça, un héritage qu'on a eu, là, en l'espace de deux semaines, là. Mais, M. le Président, je suis à même de dire à la population qu'on a des résultats concrets.

Il y a des initiatives qui se prennent actuellement. Par exemple, on a donné 15 millions de dollars, comme gouvernement, pour donner des bourses à des personnes qui veulent devenir préposées aux bénéficiaires, et ça fonctionne. Il y a des CIUSSS qui donnent des formations en établissement, beaucoup de CIUSSS qui donnent des formations en établissement.

Le Président : En terminant.

Mme McCann : Et il y a vraiment... Il y a même une liste d'attente.

Le Président : Première complémentaire, M. le député de Rimouski.

M. Harold LeBel

M. LeBel : Merci, M. le Président. Est-ce que le président du Conseil du trésor pourrait nous confirmer qu'en reconnaissant l'ancienneté de certains préposés rendus aux derniers échelons le ministre pourrait bonifier leur salaire de 0,50 \$ par heure sans rouvrir les conventions collectives? Ce qu'on comprend, c'est que le scénario actuel du gouvernement donnerait seulement 0,06 \$ de l'heure ou 0,01 \$ de l'heure d'augmentation à des gens qui prennent soin des aînés. Moi, je parle d'êtres humains qui sont là, qui travaillent, qui sont exténués.

Est-ce qu'on pourrait leur donner un signal et améliorer leurs conditions de travail?

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

M. Christian Dubé

M. Dubé : Alors, tout d'abord, j'apprécie beaucoup la question, parce que c'est un sujet que nous avons la chance de parler régulièrement, au Conseil des ministres, avec ma collègue à la Santé, ma collègue... entre autres, notamment, pour tout ce qui est des maisons des aînés et tout ce qui est des CHSLD. Et je pense que je vous sens... M. le Président, je sens le député très sensible à cette cause-là.

Vous savez très bien que nous allons entrer dans une période de négociation importante avec l'ensemble de la fonction publique au cours de la prochaine année. Nous sommes à regarder les différentes façons que nous pouvons continuer d'appuyer les gens qui supportent le système.

• (10 h 30) •

Le Président : En terminant.

M. Dubé : Parce que, vous le savez, c'est très important pour nous de continuer à bien traiter nos employés.

Le Président : Deuxième complémentaire, M. le député de Rimouski.

M. Harold LeBel

M. LeBel : Hier encore, on apprenait qu'à moins de 24 heures d'avis un CHSLD fermait. Les préposés qui sont dans ce CHSLD là sont virés à l'envers, ils se disent : C'est que ça s'est fait... C'est très dur à vivre, c'est sans coeur. Ce que je dis, c'est que ces êtres humains là, qui donnent des services aux aînés, ils sont complètement débordés, et la pression est sur eux autres, et on a une population vieillissante. Ça va juste augmenter les besoins. Ça fait qu'il faut que ces personnes-là sentent qu'aujourd'hui le gouvernement et les députés, on reconnaît leur travail puis qu'on va améliorer leurs conditions de travail.

Le Président : Monsieur... ou Mme la ministre responsable des Aînés.

Mme Marguerite Blais

Mme Blais (Prévost) : M. le Président, je trouve totalement inacceptable ce qui se passe au CHSLD privé Rive-Sud, fermé à une journée d'avis, faire en sorte que des personnes vulnérables soient obligées de déménager. Il y a un poids sur les familles, sur les proches aidants, sur les employés.

J'ai demandé aujourd'hui au sous-ministre de mettre en place des mécanismes d'imputabilité. On est rendus là. On ne peut pas accepter, comme société, de voir qu'un CHSLD ferme ses portes à 24 heures d'avis. Tout le monde en conviendra. Et, oui, M. le Président, nous allons faire tout ce qui est en notre possible pour améliorer les conditions de vie du personnel...

Le Président : En terminant.

Mme Blais (Prévost) : ...qui travaille dans nos établissements de santé et de services sociaux.

Le Président : Question principale, Mme la cheffe du deuxième groupe d'opposition.

Rémunération des hauts fonctionnaires de l'État

Mme Manon Massé

Mme Massé : Merci, M. le Président. Hier soir, j'ai rencontré des gens qui, à l'âge de 60 ans, travaillent encore au salaire minimum, 12,50 \$ de l'heure : 23 000 \$ par année. Ce matin, je me lève, j'ouvre le journal puis j'apprends

qu'il y a 114 employés de l'État qui gagnent plus que le premier ministre. Ça m'a choquée. Ça m'a choquée, puis je pense que je ne suis pas la seule. Éric Martel, Hydro-Québec, 580 000 \$; Michael Sabia, Caisse de dépôt, 500 000 \$; Louis Morisset, AMF, 460 000 \$; Pierre Gabriel Côté, Investissement Québec, 450 000 \$, bientôt remplacé par Guy LeBlanc, l'ami du ministre de l'Économie, qui va gagner le double. La liste continue, M. le Président. Puis ça, imaginez-vous, c'est juste en salaires, c'est avant les bonis, avant les allocations de logement, avant les voitures de fonction, avant les abonnements au gym. Pendant ce temps-là, là, qu'est-ce qui se passe dans le vrai monde? Nos préposés aux bénéficiaires, 40 000 \$ — ça, c'est s'ils travaillent dans le public — nos infirmières, 76 000 \$; nos enseignantes, 76 000 \$. Guy LeBlanc pourrait faire son million dès son entrée en fonction. Mais les chiffres que je viens de vous nommer, là, ça, c'est l'échelon maximal, après des années de loyaux services, des gens qui prennent soin des malades puis de nos enfants.

M. le Président, est-ce que le premier ministre trouve que c'est juste, ça?

Le Président : M. le premier ministre.

M. François Legault

M. Legault : M. le Président, dans notre société, il y a différentes fonctions, il y a différentes responsabilités puis il y a différents salaires.

Je comprends qu'il y en a qui aimeraient mieux qu'on vive dans une espèce de système communiste où tout le monde gagne le même salaire, mais ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. Il y a des postes comparables qui existent dans l'entreprise privée. Il y a des postes comparables qui existent dans les États autour du Québec. On ne peut pas s'isoler de la réalité des marchés. Et, cet après-midi, je vais rencontrer les 200 hauts fonctionnaires de l'État. C'est important qu'on ait les meilleurs, qu'on ait les meilleurs. Puis, même chose pour les dirigeants de nos sociétés d'État, c'est important qu'on ait les meilleurs. Puis, pour avoir les meilleurs, il faut offrir une rémunération qui est comparable à ce que ces personnes pourraient gagner dans le privé ou ailleurs dans les autres États autour du Québec. Donc, je comprends, peut-être, que ce n'est pas l'objectif ou la vision de la cheffe de Québec solidaire.

Jusqu'à preuve du contraire, dans un système capitaliste, c'est le moins pire système, puis ça suppose d'offrir aux gens qui travaillent dans la fonction publique des salaires qui sont compétitifs. Puis on ne fera pas des folies comme a fait l'ancien ministre de la Santé avec les médecins spécialistes, où, là, on va aller donner plus que ce qui se donne en Ontario. On ne fera pas les folies de l'ancien ministre de la Santé, qui crie actuellement.

Une voix : ...

Le Président : S'il vous plaît! Première complémentaire. Je vous demanderais le silence. La seule personne qui a la parole est la cheffe du deuxième groupe d'opposition.

Mme Manon Massé

Mme Massé : Le meilleur système, ça dépend pour qui, si tu es en haut ou en bas. Je commence à comprendre pourquoi le premier ministre dit aux travailleurs, travailleuses d'ABI en lock-out depuis 16 mois qu'ils gagnent un peu trop d'argent mais qu'il ne dit pas un mot sur le P.D.G. de la compagnie, par exemple.

Est-ce que la vision du premier ministre, c'est de gérer l'État comme on gère une multinationale?

Le Président : M. le premier ministre.

M. François Legault

M. Legault : M. le Président, le salaire moyen au Québec, c'est 49 000 \$. C'est un salaire moyen. Il y en a qui gagnent moins, il y en a qui gagnent plus. La cheffe, la co-porte-parole, de Québec solidaire gagne à peu près 100 000 \$ par année. Est-ce qu'elle se sent mal?

Une voix : ...

M. Legault : Même 120 000 \$, qu'elle vient de me dire, 130 000 \$.

Des voix : ...

M. Legault : Comment la cheffe de Québec solidaire peut-elle accepter de gagner 130 000 \$, alors que la moyenne au Québec, c'est 49 000 \$?

Le Président : Deuxième complémentaire...

Des voix : ...

Le Président : Je vais vous demander encore une fois votre attention, s'il vous plaît. Je pense que c'est intéressant qu'on puisse entendre les échanges. Évitez de vous interpeller. Mme la cheffe du deuxième groupe d'opposition.

Mme Manon Massé

Mme Massé : L'État québécois, là, ce n'est pas une business, vraiment pas une business, c'est là pour prendre soin du monde. Les réponses du premier ministre ce matin, en fait, sont complètement déconnectées de la réalité de la grande majorité des Québécois et Québécoises. Pour lui, 500 000 \$, c'est un salaire juste. Pour le reste du monde au Québec, c'est une fortune inimaginable.

Pour qui le premier ministre gouverne? Le peuple québécois ou ses amis du 1 % ?

Le Président : M. le premier ministre.

Des voix : ...

Le Président : S'il vous plaît! S'il vous plaît à tous! Vous connaissez nos règles.

M. François Legault

M. Legault : M. le Président, la co-porte-parole de Québec solidaire gagne 130 000 \$ par année. Peut-être pas dans le 1 %, mais pas loin. Peut-être dans le 5 %.

Moi, j'aimerais qu'elle sorte en point de presse puis qu'elle explique si elle est mal à l'aise de gagner 130 000 \$, alors qu'il y a du pauvre monde qui gagne seulement 20 000 \$.

Des voix : ...

Le Président : S'il vous plaît!

M. Legault : Qu'elle s'explique, là. Moi, je pense que la responsable de Québec solidaire a des responsabilités importantes, qu'elle mérite ce salaire, puis il faut arrêter de faire de la petite politique avec ça.

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

Des voix : ...

Le Président : Je vais demander, tous, de garder votre calme.

Une voix : ...

Le Président : Deux secondes, M. le leader. Vous aurez la parole lorsque les gens seront attentifs à ce que vous avez à dire. Alors, je vous demande votre silence et votre collaboration, s'il vous plaît. M. le leader du deuxième groupe d'opposition.

M. Nadeau-Dubois : Oui. M. le Président, «petite politique» est un terme non parlementaire en cette Chambre. Alors, je demanderai au premier ministre de retirer ses propos.

Le Président : M. le leader du gouvernement.

M. Jolin-Barrette : La réalité, M. le Président, c'est la réalité des faits, hein? Si Québec solidaire décide de se comporter de cette façon-là, ça leur appartient et ça doit être nommé ici, dans le salon bleu.

Le Président : M. le leader du deuxième groupe d'opposition complétera là-dessus. Je vous laisse aller.

M. Nadeau-Dubois : M. le Président, ce n'est pas la poursuite de l'échange entre la cheffe de Québec solidaire et le premier ministre, là, qui se passe, là. Il y a des propos non parlementaires qui ont été prononcés. On peut être en désaccord ou en accord sur le fond, mais, sur la forme, c'est non parlementaire. Le premier ministre doit les retirer, et le leader du gouvernement doit lui demander de le faire.

Le Président : Ce mot-là est un mot interdit. Il est inscrit. Je demande de retirer ce mot. Il vient d'être retiré. Je vous demande votre attention à tous, de faire attention aux propos que vous tenez. Nous sommes en période de questions...

Des voix : ...

Le Président : S'il vous plaît! S'il vous plaît!

Des voix : ...

Le Président : S'il vous plaît! Mme la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne, vous avez maintenant la parole.

Pertes d'emploi chez Velan inc.**Mme Dominique Anglade**

Mme Anglade : Merci, M. le Président. Alors, pendant que le ministre du Travail essaie de contribuer à la pénurie de main-d'oeuvre en trouvant des solutions puis en gardant les aînés au travail, on a, parallèlement à ça, le ministre de l'Immigration qui assure une paralysie au sein de son ministère. On ne traite pas les anciens dossiers, on ne traite pas les nouveaux dossiers. Mais ça a des conséquences directes, M. le Président, et une de ces conséquences directes sur l'économie, c'est l'entreprise Velan. L'entreprise Velan vient d'annoncer aujourd'hui qu'elle va à nouveau supprimer des emplois, les délocaliser. C'est une entreprise dont le siège social est ici, au Québec. Pourtant, elle a annoncé déjà en janvier qu'elle délocalisait plus de 130 emplois. Elle va le faire encore aujourd'hui : 65 emplois. Et là on parle d'emplois qui sont à 30 \$ à 35 \$ de l'heure, exactement les emplois que l'on veut préserver au Québec.

Alors, ma question est la suivante pour le ministre de l'Économie : Qu'entend-il faire pour préserver ces emplois?
• (10 h 40) •

Le Président : M. le ministre de l'Économie et de l'Innovation.

M. Pierre Fitzgibbon

M. Fitzgibbon : M. le Président, je n'ai pas tous les détails de la compagnie Velan, que je connais bien, par contre. Et la société doit passer par des restructurations, est un bon citoyen québécois et a fait des réaménagements de son portefeuille d'entreprises en Amérique du Nord. Tout ce que je peux répondre, c'est que — en connaissance de cause — c'est une famille qui est établie au Québec, qui est basée au Québec, qui a le Québec à coeur et qui, comme d'autres compagnies, doit de temps en temps prendre des décisions difficiles pour optimiser leurs opérations.

Le Président : Première complémentaire, Mme la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne.

Mme Dominique Anglade

Mme Anglade : M. le Président, un bon citoyen québécois qui est train de déménager parce que... Si, à une époque, il y avait 400 employés, dans les prochains mois, il va en rester environ 80. Alors, c'est une entreprise qui déménage, pas seulement l'entreprise, les employés qui s'en vont et également la machinerie, qu'on est en train d'envoyer ailleurs.

Alors, depuis janvier qu'ils ont annoncé des mises à pied, qu'a fait le ministre, depuis janvier, pour nous assurer qu'on préservait les emplois ici, au Québec?

Le Président : M. le ministre de l'Économie.

M. Pierre Fitzgibbon

M. Fitzgibbon : M. le Président, je partage très, très bien le souci de la députée de Sainte-Anne—Saint-Henri... Saint-Henri—Sainte-Anne, je m'excuse. Nous avons mis en place un programme pour aider les manufacturiers québécois. Il y a 26 000 unités manufacturières au Québec. On a un programme en place pour le 4.0. On a mis en place un programme pour aider sur la numérisation, et nous sommes au travail avec le CRIQ, avec Investissement Québec pour donner des programmes aux entreprises qui peuvent en bénéficier.

Il faut accepter qu'il va y avoir de l'optimisation mondiale qui va se faire des entreprises. Et Velan va demeurer quand même une compagnie avec un siège social québécois. Velan, à ma connaissance, parle au ministère pour des programmes pour certaines opérations. Alors, il faut accepter...

Le Président : En terminant.

M. Fitzgibbon : ...que la mondialisation va faire qu'on va avoir des gains et des pertes, mais, au net, on a des gains.

Le Président : Deuxième complémentaire, Mme la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne.

Mme Dominique Anglade

Mme Anglade : M. le Président, c'est quand même incroyable. On nous parle, depuis le début, des emplois à 30 \$, 35 \$ de l'heure, et là ce que l'on dit, c'est qu'on est en train peut-être, avec le ministère, de regarder différentes options. Depuis le mois de janvier qu'ils ont annoncé des mises à pied.

Qu'a fait le ministre exactement depuis le mois de janvier pour préserver ces emplois-là de 30 \$ et 35 \$ de l'heure? C'est une entreprise qui a son siège social ici, au Québec, c'est une entreprise qui oeuvre notamment à Granby. Alors, il y a des conséquences directes. Est-ce que le ministre peut se lever avec une réponse qui ne sera pas générique, mais spécifique par rapport au cas de Velan?

Le Président : M. le ministre de l'Économie, vous êtes le seul à avoir la parole.

M. Pierre Fitzgibbon

M. Fitzgibbon : M. le Président, si on regarde les statistiques, depuis six mois, il y a eu de la création d'emplois. Le secteur manufacturier a augmenté ses exportations. Il y a beaucoup d'indications favorables à l'économie, ce qui fait qu'on n'a pas à se soucier de choses spécifiques.

Le cas spécifique de Velan, je ne connais pas le détail, je dois avouer. Mais je sais pertinemment qu'on a des discussions avec d'autres entités que Velan pour faire de l'optimisation comme on fait avec plusieurs autres entreprises. Alors, je ne pense pas qu'on puisse prendre un exemple pour généraliser. Les statistiques québécoises, depuis six mois, sont favorables pour l'emploi et favorables pour les salaires aussi. Alors, moi, je suis très satisfait de ce qu'on voit au Québec depuis six mois.

Le Président : Question principale, M. le député de Jonquière.

Impact du réchauffement climatique sur la santé**M. Sylvain Gaudreault**

M. Gaudreault : Oui. M. le Président, les liens entre santé et changements climatiques sont évidents. La Direction régionale de santé publique de Montréal révèle que l'an passé au moins 66 décès étaient liés à la chaleur extrême entre le 30 juin et le 8 juillet 2018. Les personnes démunies, âgées, ceux avec des problèmes de santé mentale sont les plus vulnérables. Au cours des 50 prochaines années, 20 000 décès seront causés par les changements climatiques. Les coûts pourraient atteindre près de 1 milliard de dollars d'ici 2064, et ça, c'est Ouranos qui nous le dit. L'Association canadienne des médecins pour l'environnement a également sonné l'alarme il y a quelques jours. L'impact des changements climatiques n'a pas été pris en compte dans le budget 2019-2020 pour la santé. La coroner en chef, Pascale Descary, songe à déclencher une enquête publique.

Est-ce que le gouvernement va mandater immédiatement la coroner en chef pour faire cette enquête publique sur l'impact des canicules sur la santé?

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

Mme Danielle McCann

Mme McCann : M. le Président, c'est une situation qu'on doit prendre très au sérieux. D'ailleurs, la Direction de la santé publique de Montréal, depuis des années, s'occupe de cette situation-là.

Mais on sait que les changements climatiques, là, c'est une réalité, M. le Président, et que, dans les prochaines années, nous devons améliorer constamment notre plan. Et nous allons en vivre cette année encore, des épisodes de chaleur extrême. Alors, ce qu'il faut faire, il faut travailler avec la ville de Montréal, il faut travailler avec la sécurité publique. Il faut que nos équipes soient à pied d'oeuvre d'abord pour repérer vraiment les personnes qui sont plus à risque, comme mon collègue député de Jonquière le mentionne, des personnes qui ont des maladies chroniques, des personnes âgées qui sont davantage isolées, s'occuper de ces personnes et vraiment, en termes d'environnement, avec la ville de Montréal, avoir davantage des secteurs où est-ce qu'il y a davantage de verdure, parce que ce sont les îlots de chaleur aussi qui sont le problème et qui causent des problèmes de santé à cette population très vulnérable.

Le Président : En terminant.

Mme McCann : Alors, nos actions vont s'intensifier pour le prochain été et au cours des prochaines années.

Le Président : Première complémentaire, M. le député de Jonquière.

M. Sylvain Gaudreault

M. Gaudreault : Oui. M. le Président, je pense que ce n'est pas une nouvelle, là, l'été est à nos portes, et les canicules vont revenir. Ce qu'on sait, c'est que la plupart des victimes des canicules de l'an passé ne disposaient pas d'un climatiseur. On sait que les CHSLD n'en sont pas tous équipés, de ces machines, et, quand il y en a, parfois elles ne marchent pas.

Qu'est-ce qui va être mis en place l'été prochain spécifiquement sur cette question-là? Alors, c'est bien précis puis c'est pour l'été prochain. Climatiseurs, CHSLD.

Le Président : Mme la ministre responsable des Aînés.

Mme Marguerite Blais

Mme Blais (Prévost) : Oui, M. le Président. Actuellement, il y a 92 % des CHSLD qui ont des zones climatisées ou déshumidifiées. Le 25 mars 2019, le sous-ministre du ministère de la Santé et des Services sociaux a fait parvenir une

lettre à tous les P.D.G. des CISSS et des CIUSSS leur demandant de faire en sorte de maximiser à 100 % les zones de déshumidification, la climatisation pour que, durant l'été, nos aînés qui sont hébergés dans les CHSLD ne soient pas pris dans des zones de chaleur. Je peux...

Le Président : En terminant.

Mme Blais (Prévost) : ...déposer la lettre si vous voulez.

Le Président : Un document à être déposé. Vous acceptez le dépôt?

Document déposé

Document déposé, accepté. Deuxième complémentaire, M. le député de Jonquière.

M. Sylvain Gaudreault

M. Gaudreault : Oui. Sur l'enquête publique du coroner, on n'a pas eu de réponse claire. La coroner en chef l'a dit, la Santé publique de Montréal l'a dit, l'association des médecins en environnement l'a dit, il y a des actions immédiates qui sont possibles, mais la coroner en chef est prête à faire une enquête publique.

Alors, est-ce que le gouvernement va mandater immédiatement la coroner en chef pour faire cette enquête, pour qu'on ait des solutions, qu'on comprenne ce qui s'est passé l'été passé et qu'on passe à l'action pour le futur?

Le Président : Mme la ministre de la Sécurité publique.

Mme Geneviève Guilbault

Mme Guilbault : Merci, M. le Président. Bien, sur la question de l'enquête publique du coroner, le député de Jonquière sait sans doute que la coroner en chef a toute la latitude et toute la souveraineté pour ordonner ou non, déclencher ou non des enquêtes publiques sur une problématique. Celle des canicules en est un exemple parmi tant d'autres. Donc, elle peut déclencher cette enquête publique si elle le souhaite.

Par contre, à notre niveau, nous estimons que nous mettons déjà en place énormément de mesures pour nous assurer que nos personnes ont accès à des zones climatisées. Ma collègue ministre responsable des Aînés vient d'en parler. Une enquête publique, oui, ça a un intérêt certain, même, je dirais, mais c'est long, c'est un processus. Il y a des audiences publiques, il y a un rapport, il y a des recommandations, et ensuite on peut les mettre en application. Nous comptons agir...

Le Président : En terminant.

Mme Guilbault : ...dès maintenant, et c'est d'ailleurs ce que nous faisons en vue de l'été, qui, comme le disait le député de Jonquière, est à nos portes.

Le Président : Question principale, M. le député de Jean-Lesage.

Suivi de la qualité de l'air

M. Sol Zanetti

M. Zanetti : Merci, M. le Président. Ce matin, les gens de Québec ont appris que leur incinérateur a craché, en moyenne, deux fois plus de monoxyde de carbone que la norme prescrite en 2018. Comme si ce n'était pas assez, là, la circonscription de Jean-Lesage, elle est bordée par les autoroutes, elle héberge les quatre fours d'incinération de la ville, elle est voisine du port, qui nous envoie des poussières de métal. Les gens du grand Limoilou sont parmi ceux qui respirent le plus de particules fines au Québec. Un sondage récent effectué dans le Vieux-Limoilou révélait que neuf personnes sur 10 sont inquiètes de la qualité de l'air, et elles ont raison. La ville de Québec est proactive, mais le gros problème, c'est qu'on ne sait pas vraiment tout ce qu'on respire.

Le ministre peut-il s'engager... le ministre de l'Environnement, bien sûr, à assurer une veille en continu sur les polluants présents dans l'air des quartiers centraux de Québec?

Le Président : M. le ministre de l'Environnement.

M. Benoît Charette

M. Charette : M. le Président, merci au collègue pour la question. Effectivement, c'est un article qui a fait la manchette ce matin mais une situation qui, elle, n'est pas nouvelle en soi.

C'est le mandat du ministère de l'Environnement de s'assurer de la qualité de l'air, notamment. Donc, à la question précise du collègue, oui, il y a une veille qui se fait. Et, si jamais il y avait des ajustements qui devenaient nécessaires, il

peut être rassuré, le ministère prendra ses responsabilités. Donc, non seulement la situation est connue, mais c'est une situation qui commande un suivi particulier qui est assuré présentement par le ministère de l'Environnement.

Le Président : Première complémentaire, M. le député de Jean-Lesage.

M. Sol Zanetti

M. Zanetti : La veille en continu ne se fait pas sur tous les polluants. Elle ne se fait pas sur l'arsenic, sur la dioxine, le furane. Slavko Sebez est un expert qui a travaillé à la Direction de la santé publique pendant 15 ans. En 2018, il me disait que le ministère de l'Environnement manque de rigueur et camoufle des choses. L'arsenic, la dioxine, le furane, le mercure, tout ça, ça échappe à notre vigilance, M. le Président.

Est-ce que le gouvernement va faire une veille en continu sur tous les polluants pour qu'on sache ce qu'on respire à Québec?

• (10 h 50) •

Le Président : M. le ministre de l'Environnement.

M. Benoit Charette

M. Charette : Merci, M. le Président. Je ne partage pas l'avis du collègue, qui laisse entendre que le ministère de l'Environnement camoufle des faits.

En fait, c'est le mandat et la responsabilité du ministère de l'Environnement de dresser le portrait le plus juste possible. Donc, on ne parle certainement pas de camouflage. Son mandat en est un de veille, en est un de s'assurer de la réglementation qui est en place. C'est un mandat avec lequel il a la latitude nécessaire pour agir, au besoin. Donc, la veille se poursuit. La transparence, elle est de mise. Et on peut être assurés de la collaboration de l'ensemble du ministère, là, pour s'acquitter de ces différents mandats là.

Le Président : Complémentaire, M. le député de Jean-Lesage.

M. Sol Zanetti

M. Zanetti : On ne sent pas vraiment le sentiment d'urgence dans ce que nous dit le ministre. Je pense qu'il ne prend pas au sérieux les informations qu'il a données et les critiques dont fait l'objet l'observation des polluants dans le grand quartier du grand Limoilou. On croirait entendre la réponse qu'il a donnée hier à ma collègue sur les enfants qui sont empoisonnés à l'arsenic à Rouyn-Noranda. Personne n'est rassuré au Québec.

Quand est-ce que le ministre va prendre au sérieux ce que vivent les victimes de la pollution au Québec et qu'il va agir pour vrai?

Le Président : M. le ministre de l'Environnement.

M. Benoit Charette

M. Charette : Je dois vous avouer, M. le Président, j'ai de la difficulté, à bien des égards, mais notamment sur le dossier de l'environnement, à suivre la cohérence dans les propos de Québec solidaire. Il y a quelques semaines, on nous priait de réitérer notre confiance à l'égard des fonctionnaires du ministère, on nous priait de réitérer sur la place publique à quel point ils étaient compétents, ce que j'ai eu l'occasion de démontrer à plusieurs reprises, d'ailleurs. Donc, un jour, on nous demande de réitérer notre appui envers leur expertise. Le second, on nous demande indirectement de les condamner.

Donc, moi, je peux rassurer le collègue, au ministère de l'Environnement, on a des fonctionnaires de très grande compétence, avec une réelle expertise...

Le Président : En terminant.

M. Charette : ...et le suivi est assuré de façon adéquate.

Le Président : Question principale, Mme la députée de Verdun.

Révision des lois sur le statut de l'artiste

Mme Isabelle Melançon

Mme Melançon : Alors, M. le Président, la politique culturelle déposée en juin dernier répond aux préoccupations des différentes associations d'artistes. La mesure 16 du plan d'action prévoit, dans ses actions à court terme, la révision des deux lois sur le statut de l'artiste. On sait que les travaux des comités ont permis de recenser des solutions, en 2018, visant un dépôt rapide des projets de loi. Lors de l'étude des crédits, j'ai demandé à la ministre où on en était avec la révision des lois. Malheureusement, la réponse de celle-ci a été la suivante : Ça va se faire dans l'ordre, et ce n'est pas ici que je

vais donner une date ce soir. C'était ça, sa réponse. J'ai posé une question légitime, et, encore une fois, la ministre a été incapable de démontrer son leadership dans un dossier.

M. le Président, est-ce que la ministre peut, une fois pour toutes, répondre à la question : Où en sommes-nous avec la révision des lois sur le statut de l'artiste?

Le Président : Mme la ministre de la Culture et des Communications.

Mme Nathalie Roy

Mme Roy : M. le Président, mon leadership, je l'assume à chaque jour, et notre gouvernement l'affiche et l'assume à chaque jour relativement à la culture, aux communications et à la langue française.

À l'égard de la question très précise que m'a posée la collègue députée à l'égard des lois concernant nos artistes, j'ai répondu, lors de l'étude de crédits : Chaque chose en son temps, nous y viendrons. Et je peux confier à... je sais que la députée n'aime pas... lorsque nous faisons des travaux à l'intérieur du ministère ou lorsque je parle à des homologues ou quoi que ce soit, elle dit que c'est derrière les portes closes. Alors, chère collègue, du travail se fait actuellement, entre autres, avec les membres de l'UDA. Pas plus tard que la semaine dernière, ils étaient dans nos bureaux, et on était en train de discuter, de voir quelles sont les problématiques particulières, dans quelle mesure nous pourrions améliorer les conditions des artistes, de tous les artistes. Ça nous préoccupe.

Nous sommes là pour faire rayonner nos artistes, pour nous assurer, entre autres, qu'ils puissent vivre de leur art et nous avons des discussions actuellement avec les différents syndicats, n'en déplaise à la collègue, qui croit que nous ne faisons rien.

Le Président : En terminant.

Mme Roy : Nous agissons, M. le Président. Nous agissons tous les jours.

Le Président : Première complémentaire, Mme la députée de Verdun.

Mme Isabelle Melançon

Mme Melançon : Alors, que répond la ministre au Conseil québécois du théâtre, qui écrit que le milieu se sent pris en otage du bon vouloir et de l'agenda politique du gouvernement dans ce dossier? Et, s'il vous plaît, ne me répondez pas que vous n'avez pas le contrôle de l'agenda, comme vous l'avez fait lors de l'étude des crédits. C'était indécent. Vous êtes au gouvernement.

Que répondez-vous au Conseil québécois du théâtre?

Le Président : Mme la ministre de la Culture et des Communications.

Mme Nathalie Roy

Mme Roy : Oui. Merci beaucoup, M. le Président. J'ai d'ailleurs pris soin de lire le communiqué envoyé par le conseil. Et, si je peux ajouter ma voix, j'aimerais dire aux gens du Conseil du théâtre de ne pas écouter les campagnes de peur et de propagande qui se déroulent depuis des mois et qui sont faites par ma collègue, qui se fait un malin plaisir...

Des voix : ...

Le Président : S'il vous plaît! Monsieur...

Une voix : ...

Le Président : S'il vous plaît! M. le leader de l'opposition officielle. Je le reconnais. Il est debout. Donc, nous l'écoutons.

M. Proulx : M. le Président, vous connaissez le règlement : on ne peut pas susciter un débat et on ne peut pas tenir de tels propos ici non plus.

Le Président : M. le leader du gouvernement.

M. Jolin-Barrette : Écoutez, M. le Président, il y a une question qui est posée par la députée de Verdun. La députée de Montarville et ministre de la Culture répond à la question dans le cadre des discussions...

Une voix : ...

Le Président : S'il vous plaît! S'il vous plaît!

M. Jolin-Barrette : Il faut prendre la réponse. Je comprends que la réponse ne satisfait pas l'opposition officielle, mais il faut prendre la réponse de la collègue.

Le Président : M. le leader de l'opposition officielle, pour un dernier élément.

M. Proulx : M. le Président, vous savez de quoi il est question. Je ne questionne pas la réponse, je questionne les intentions, les mots prononcés et le débat qu'elle a tenté de susciter.

Le Président : M. le leader du gouvernement.

M. Jolin-Barrette : Écoutez, là, M. le Président, on répond à la question. Si le Parti libéral veut bâillonner la ministre de la Culture dans le cadre de ses réponses, ça leur appartient. Mais quand même laissez la ministre de la Culture...

Des voix : ...

Le Président : S'il vous plaît! Je vous demande votre attention. Nous compléterons l'échange sans le prolonger. M. le leader de l'opposition officielle, en le complétant.

M. Proulx : M. le Président, je réitère que c'était une question de règlement. Le leader du gouvernement, qui est maintenant un expert parce qu'il répond à à peu près toutes les questions de son gouvernement, sait très bien qu'on ne peut pas faire ça. Je vous ai demandé de le trancher. S'il vous plaît, faites-le.

Le Président : Mme la ministre, vous allez poursuivre votre réponse. Je vous rappelle de ne pas vous interpellier. Je vous rappelle de vous adresser à moi, de faire en sorte qu'on puisse compléter la période de questions. Soyez tous prudents dans vos propos. Mme la ministre.

Mme Roy : Merci beaucoup, M. le Président. Alors, si je peux reconforter les gens du théâtre, j'ai de très bonnes nouvelles pour eux. Dans le budget du 21 mars dernier, notre ministre des Finances nous a alloué une somme très, très importante, et il y aura de belles annonces qui s'en viennent relativement aux sorties...

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

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, je vous demanderais votre attention, s'il vous plaît.

Votes reportés

Motion d'amendement à la motion de l'opposition proposant que l'Assemblée demande au gouvernement de confirmer la réalisation du projet de réseau structurant de transport en commun de Québec et son financement avec des fonds fédéraux et qu'il exige les sommes dues pour la réalisation d'infrastructures vertes

Nous poursuivons à la rubrique des votes reportés. Comme annoncé précédemment, nous allons maintenant procéder au vote reporté sur la motion de Mme la députée de Taschereau débattue hier aux affaires inscrites par les députés de l'opposition et sur la motion d'amendement de M. le député de Gouin à la motion précitée.

Conformément au règlement, je dois d'abord mettre aux voix la motion d'amendement présentée par M. le député de Gouin avant de procéder au vote sur la motion principale. La motion de Mme la députée de Taschereau se lit comme suit :

«Que l'Assemblée nationale demande au gouvernement de confirmer :

«1) la réalisation du projet de réseau de transport structurant de Québec tel que prévu, sans le morceler ou le réaliser par phase;

«2) le financement du projet avec les fonds fédéraux, selon le plan déjà convenu, et ce, dans les plus brefs délais;

«3) qu'il exigera l'ensemble des sommes dues au Québec pour la réalisation d'infrastructures vertes partout sur le territoire québécois.»

La motion d'amendement de M. le député de Gouin se lit comme suit :

Que la motion de la députée de Taschereau soit amendée de la manière suivante : après le paragraphe 3, ajouter le paragraphe suivant :

«4) Qu'il exigera le transfert en bloc des budgets fédéraux en infrastructures.»

Je mets donc aux voix la motion d'amendement de M. le député de Gouin que je viens tout juste de vous lire. Que les députés en faveur de cette motion d'amendement veuillent bien se lever.

La Secrétaire adjointe : Mme Massé (Sainte-Marie—Saint-Jacques), M. Nadeau-Dubois (Gouin), Mme Ghazal (Mercier), M. Marissal (Rosemont), Mme Labrie (Sherbrooke), M. Fontecilla (Laurier-Dorion), M. Leduc (Hochelaga-Maisonneuve), Mme Dorion (Taschereau), M. Zanetti (Jean-Lesage).

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Que les députés contre...

La Secrétaire adjointe : Mme Fournier (Marie-Victorin).

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Vous étiez pour? O.K. Alors, que les députés contre cette motion d'amendement veuillent bien se lever.

• (11 heures) •

La Secrétaire adjointe : M. Legault (L'Assomption), M. Jolin-Barrette (Borduas), Mme Guilbault (Louis-Hébert), M. Laframboise (Blainville), Mme D'Amours (Mirabel), Mme Chassé (Châteauguay), M. Girard (Groulx), Mme McCann (Sanguinet), M. Fitzgibbon (Terrebonne), Mme Roy (Montarville), M. Lemay (Masson), M. Simard (Montmorency), Mme Lavallée (Repentigny), M. Martel (Nicolet-Bécancour), M. Roberge (Chambly), Mme LeBel (Champlain), M. Bonnardel (Granby), M. Lévesque (Chauveau), Mme Lachance (Bellechasse), M. Charette (Deux-Montagnes), M. Lamontagne (Johnson), M. Carmant (Taillon), Mme Blais (Prévost), M. Caire (La Peltrie), M. Lefebvre (Arthabaska), M. Dubé (La Prairie), Mme Laforest (Chicoutimi), Mme Rouleau (Pointe-aux-Trembles), M. Skeete (Sainte-Rose), Mme Hébert (Saint-François), M. Dufour (Abitibi-Est), M. Lacombe (Papineau), Mme Proulx (Berthier), Mme Charest (Brome-Missisquoi), M. Schneeberger (Drummond—Bois-Francis), M. Julien (Charlesbourg), M. Boulet (Trois-Rivières), Mme Proulx (Côte-du-Sud), M. Lafrenière (Vachon), M. Poulin (Beauce-Sud), M. Émond (Richelieu), M. Bachand (Richmond), Mme IsaBelle (Huntingdon), M. Chassin (Saint-Jérôme), Mme Foster (Charlevoix—Côte-de-Beaupré), M. Bélanger (Orford), Mme Picard (Soulanges), Mme Jeannotte (Labelle), M. Tardif (Rivière-du-Loup—Témiscouata), M. Asselin (Vanier-Les Rivières), M. Reid (Beauharnois), Mme Dansereau (Verchères), M. Lévesque (Chapleau), M. Thouin (Rousseau), M. Tremblay (Dubuc), Mme Blais (Abitibi-Ouest), M. Campeau (Bourget), Mme Tardif (Lavolette—Saint-Maurice), M. Caron (Portneuf), Mme Grondin (Argenteuil), M. Girard (Lac-Saint-Jean), Mme Lecours (Les Plaines), M. Lemieux (Saint-Jean), Mme Lecours (Lotbinière-Frontenac), M. Lamothe (Ungava), M. Allaire (Maskinongé), Mme Guillemette (Roberval), M. Provençal (Beauce-Nord), M. Jacques (Mégantic).

M. Arcand (Mont-Royal—Outremont), M. Proulx (Jean-Talon), M. Leitão (Robert-Baldwin), M. Barrette (La Pinière), Mme Thériault (Anjou—Louis-Riel), M. Birnbaum (D'Arcy-McGee), Mme St-Pierre (Acadie), Mme Weil (Notre-Dame-de-Grâce), M. Tanguay (LaFontaine), Mme David (Marguerite-Bourgeoys), M. Rousselle (Vimont), Mme Montpetit (Maurice-Richard), Mme Melançon (Verdun), Mme Ménard (Laporte), Mme Anglade (Saint-Henri—Sainte-Anne), M. Fortin (Pontiac), Mme Nichols (Vaudreuil), Mme Charbonneau (Mille-Îles), Mme Robitaille (Bourassa-Sauvé), M. Kelley (Jacques-Cartier), Mme Maccarone (Westmount—Saint-Louis), M. Benjamin (Viau), M. Derraji (Nelligan), M. Polo (Laval-des-Rapides), Mme Rotiroti (Jeanne-Mance—Viger), Mme Sauvé (Fabre), Mme Rizqy (Saint-Laurent), M. Ciccone (Marquette).

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Y a-t-il des abstentions? Oui, M. le leader de la troisième opposition.

M. Arseneau : ...malheureusement, il y a eu confusion. Est-ce qu'on pourrait enregistrer le vote de notre groupe parlementaire pour la motion... pour l'amendement, c'est-à-dire?

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Oui, ce sera fait. Juste un instant. M. le député de Chomedey.

M. Ouellette : Est-ce qu'on peut finir les contre?

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Vous avez voté contre?

M. Ouellette : Oui.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, le vote sera enregistré contre, et le vote, bien entendu, de la troisième opposition sera enregistré pour. Mais on va le faire, alors vous allez devoir vous lever.

La Secrétaire adjointe : M. Bérubé (Matane-Matapédia), M. LeBel (Rimouski), Mme Richard (Duplessis), M. Roy (Bonaventure), Mme Hivon (Joliette), M. Gaudreault (Jonquière), M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine), Mme Perry Melançon (Gaspé).

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Maintenant, M. le secrétaire général, pour le résultat du vote.

Le Secrétaire : Pour : 18
Contre : 98
Abstentions : 0

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, la motion d'amendement est rejetée.

Motion principale

Je mets maintenant aux voix la motion de Mme la députée de Taschereau, que je vais vous lire :

«Que l'Assemblée nationale demande au gouvernement de confirmer :

«1) la réalisation du projet de réseau du transport structurant de Québec tel que prévu, sans le morceler ou le réaliser par phase;

«2) le financement du projet avec les fonds fédéraux, selon le plan déjà convenu, et ce, dans les plus brefs délais; et
«3) qu'il [exige] l'ensemble des sommes dues au Québec pour la réalisation d'infrastructures vertes partout sur le territoire...»

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

La Secrétaire adjointe : Mme Massé (Sainte-Marie—Saint-Jacques), M. Nadeau-Dubois (Gouin), Mme Ghazal (Mercier), M. Marissal (Rosemont), Mme Labrie (Sherbrooke), M. Fontecilla (Laurier-Dorion), M. Leduc (Hochelaga-Maisonneuve), Mme Dorion (Taschereau), M. Zanetti (Jean-Lesage).

M. Arcand (Mont-Royal—Outremont), M. Proulx (Jean-Talon), M. Leitão (Robert-Baldwin), M. Barrette (La Pinière), Mme Thériault (Anjou—Louis-Riel), M. Birnbaum (D'Arcy-McGee), Mme St-Pierre (Acadie), Mme Weil (Notre-Dame-de-Grâce), M. Tanguay (LaFontaine), Mme David (Marguerite-Bourgeoys), M. Rousselle (Vimont), Mme Montpetit (Maurice-Richard), Mme Melançon (Verdun), Mme Ménard (Laporte), Mme Anglade (Saint-Henri—Sainte-Anne), M. Fortin (Pontiac), Mme Nichols (Vaudreuil), Mme Charbonneau (Mille-Îles), Mme Robitaille (Bourassa-Sauvé), M. Kelley (Jacques-Cartier), Mme Maccaroni (Westmount—Saint-Louis), M. Benjamin (Viau), M. Derraji (Nelligan), M. Polo (Laval-des-Rapides), Mme Rotiroti (Jeanne-Mance—Viger), Mme Sauvé (Fabre), M. Rizqy (Saint-Laurent), M. Ciccone (Marquette).

M. Ouellette (Chomedey).

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Que les députés contre cette motion veuillent bien se lever.

La Secrétaire adjointe : M. Legault (L'Assomption), M. Jolin-Barrette (Borduas), Mme Guilbault (Louis-Hébert), M. Laframboise (Blainville), Mme D'Amours (Mirabel), Mme Chassé (Châteauguay), M. Girard (Groulx), Mme McCann (Sanguinet), M. Fitzgibbon (Terrebonne), Mme Roy (Montarville), M. Lemay (Masson), M. Simard (Montmorency), Mme Lavallée (Repentigny), M. Martel (Nicolet-Bécancour), M. Roberge (Chambly), Mme LeBel (Champlain), M. Bonnardel (Granby), M. Lévesque (Chauveau), Mme Lachance (Bellechasse), M. Charette (Deux-Montagnes), M. Lamontagne (Johnson), M. Carmant (Taillon), Mme Blais (Prévost), M. Caire (La Peltrie), M. Lefebvre (Arthabaska), M. Dubé (La Prairie), Mme Laforest (Chicoutimi), Mme Rouleau (Pointe-aux-Trembles), M. Skeete (Sainte-Rose), Mme Hébert (Saint-François), M. Dufour (Abitibi-Est), M. Lacombe (Papineau), Mme Proulx (Berthier), Mme Charest (Brome-Missisquoi), M. Schneeberger (Drummond—Bois-Francis), M. Julien (Charlesbourg), M. Boulet (Trois-Rivières), Mme Proulx (Côte-du-Sud), M. Lafrenière (Vachon), M. Poulin (Beauce-Sud), M. Émond (Richelieu), M. Bachand (Richmond), Mme Isabelle (Huntingdon), M. Chassin (Saint-Jérôme), Mme Foster (Charlevoix—Côte-de-Beaupré), M. Bélanger (Orford), Mme Picard (Soulanges), Mme Jeannotte (Labelle), M. Tardif (Rivière-du-Loup—Témiscouata), M. Asselin (Vanier-Les Rivières), M. Reid (Beauharnois), Mme Dansereau (Verchères), M. Lévesque (Chapleau), M. Thouin (Rousseau), M. Tremblay (Dubuc), Mme Blais (Abitibi-Ouest), M. Campeau (Bourget), Mme Tardif (Lavolette—Saint-Maurice), M. Caron (Portneuf), Mme Grondin (Argenteuil), M. Girard (Lac-Saint-Jean), Mme Lecours (Les Plaines), M. Lemieux (Saint-Jean), Mme Lecours (Lotbinière-Frontenac), M. Lamothe (Ungava), M. Allaire (Maskinongé), Mme Guillemette (Roberval), M. Provençal (Beauce-Nord), M. Jacques (Mégantic).

M. Bérubé (Matane-Matapédia), M. LeBel (Rimouski), Mme Richard (Duplessis), M. Roy (Bonaventure), Mme Hivon (Joliette), M. Gaudreault (Jonquière), M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine), Mme Perry Melançon (Gaspé), Mme Fournier (Marie-Victorin).

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Y a-t-il des abstentions ?

M. le secrétaire général, pour le résultat du vote.

Le Secrétaire : Pour : 38
Contre : 78
Abstentions : 0

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, la motion est rejetée.

Motions sans préavis

Nous allons maintenant poursuivre à la rubrique Motions sans préavis. En fonction de nos règles et de l'ordre de présentation des motions sans préavis, je reconnais maintenant un membre du troisième groupe d'opposition. M. le chef du troisième groupe d'opposition.

Souligner la Journée nationale des patriotes

M. Bérubé : Mme la Présidente, je sollicite le consentement des membres de cette Assemblée afin de présenter, conjointement avec la cheffe du deuxième groupe d'opposition et la députée de Marie-Victorin, la motion suivante :

«Que l'Assemblée nationale souligne la Journée nationale des patriotes, qui se tiendra le 20 mai [prochain];

«Qu'elle souligne l'importance de la lutte menée par les Patriotes de 1837 et 1838 pour la reconnaissance de notre nation, pour sa liberté politique et son émancipation, et pour l'établissement d'un gouvernement responsable et démocratique;

«Qu'elle rappelle la nécessité de garder vivante la mémoire des femmes et des hommes patriotes;

«Que, dans le cadre de la Journée nationale des patriotes, l'Assemblée nationale hisse le drapeau des Patriotes;
«Qu'elle suggère également aux municipalités et arrondissements du Québec d'arborer ce drapeau dans le cadre de cette journée.»

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Est-ce qu'il y a consentement pour débattre de cette motion? M. le leader du gouvernement.

M. Schneeberger : Il y a consentement, sans débat.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, cette motion... M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Je demanderais un vote par appel nominal.

Mise aux voix

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, nous avons eu une demande pour le vote par appel nominal. Alors, que les députés qui sont en faveur de cette motion veuillent bien se lever.

Des voix : ...

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : S'il vous plaît! Je vous demanderais de garder le silence, s'il vous plaît. Les députés qui sont en faveur de cette motion veuillent bien se lever.

• (11 h 10) •

La Secrétaire adjointe : M. Bérubé (Matane-Matapédia), M. LeBel (Rimouski), Mme Richard (Duplessis), M. Roy (Bonaventure), Mme Hivon (Joliette), M. Gaudreault (Jonquière), M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine), Mme Perry Mélançon (Gaspé).

M. Jolin-Barrette (Borduas), Mme Guilbault (Louis-Hébert), M. Laframboise (Blainville), Mme D'Amours (Mirabel), Mme Chassé (Châteauguay), M. Girard (Groulx), Mme McCann (Sanguinet), M. Fitzgibbon (Terrebonne), Mme Roy (Montarville), M. Lemay (Masson), M. Simard (Montmorency), Mme Lavallée (Repentigny), M. Martel (Nicolet-Bécancour), M. Roberge (Chambly), Mme LeBel (Champlain), M. Bonnardel (Granby), M. Lévesque (Chauveau), Mme Lachance (Bellechasse), M. Charette (Deux-Montagnes), M. Lamontagne (Johnson), M. Carmant (Taillon), Mme Blais (Prévost), M. Caire (La Peltrie), M. Lefebvre (Arthabaska), M. Dubé (La Prairie), Mme Laforest (Chicoutimi), Mme Rouleau (Pointe-aux-Trembles), M. Skeete (Sainte-Rose), Mme Hébert (Saint-François), M. Dufour (Abitibi-Est), M. Lacombe (Papineau), Mme Proulx (Berthier), Mme Charest (Brome-Missisquoi), M. Schneeberger (Drummond—Bois-Francs), M. Julien (Charlesbourg), M. Boulet (Trois-Rivières), Mme Proulx (Côte-du-Sud), M. Lafrenière (Vachon), M. Poulin (Beauce-Sud), M. Emond (Richelieu), M. Bachand (Richmond), Mme Isabelle (Huntingdon), M. Chassin (Saint-Jérôme), Mme Foster (Charlevoix—Côte-de-Beaupré), M. Bélanger (Orford), Mme Picard (Soulanges), Mme Jeannotte (Labelle), M. Tardif (Rivière-du-Loup—Témiscouata), M. Asselin (Vanier-Les Rivières), M. Reid (Beauharnois), Mme Dansereau (Verchères), M. Lévesque (Chapleau), M. Thouin (Rousseau), M. Tremblay (Dubuc), Mme Blais (Abitibi-Ouest), M. Campeau (Bourget), Mme Tardif (Laviolette—Saint-Maurice), M. Caron (Portneuf), Mme Grondin (Argenteuil), M. Girard (Lac-Saint-Jean), Mme Lecours (Les Plaines), M. Lemieux (Saint-Jean), Mme Lecours (Lotbinière-Frontenac), M. Lamothe (Ungava), M. Allaire (Maskinongé), Mme Guillemette (Roberval), M. Provençal (Beauce-Nord), M. Jacques (Mégantic).

M. Arcand (Mont-Royal—Outremont), M. Proulx (Jean-Talon), M. Leitão (Robert-Baldwin), M. Barrette (La Pinière), Mme Thériault (Anjou—Louis-Riel), M. Birnbaum (D'Arcy-McGee), Mme St-Pierre (Acadie), Mme Weil (Notre-Dame-de-Grâce), M. Tanguay (LaFontaine), Mme David (Marguerite-Bourgeoys), M. Rousselle (Vimont), Mme Montpetit (Maurice-Richard), Mme Melançon (Verdun), Mme Ménard (Laporte), Mme Anglade (Saint-Henri—Sainte-Anne), M. Fortin (Pontiac), Mme Nichols (Vaudreuil), Mme Charbonneau (Mille-Îles), Mme Robitaille (Bourassa-Sauvé), M. Kelley (Jacques-Cartier), Mme Maccarone (Westmount—Saint-Louis), M. Benjamin (Viau), M. Derraji (Nelligan), M. Polo (Laval-des-Rapides), Mme Rotiroti (Jeanne-Mance—Viger), Mme Sauvé (Fabre), Mme Rizqy (Saint-Laurent), M. Ciccone (Marquette).

Mme Massé (Sainte-Marie—Saint-Jacques), M. Nadeau-Dubois (Gouin), Mme Ghazal (Mercier), M. Marissal (Rosemont), Mme Labrie (Sherbrooke), M. Fontecilla (Laurier-Dorion), M. Leduc (Hochelaga-Maisonneuve), Mme Dorion (Taschereau), M. Zanetti (Jean-Lesage).

M. Ouellette (Chomedey), Mme Fournier (Marie-Victorin).

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Est-ce qu'il y a des députés contre cette motion? Y a-t-il des abstentions? M. le secrétaire général, pour le résultat du vote.

Le Secrétaire : Pour : 115
Contre : 0
Abstentions : 0

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, cette motion est adoptée à l'unanimité. M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Oui, Mme la Présidente, j'aimerais qu'une copie de cette motion soit transmise au cabinet du lieutenant-gouverneur et de la gouverneure générale du Canada, ainsi qu'à la Fédération québécoise des municipalités et à l'union québécoise des municipalités.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, ce sera fait.

Maintenant, nous allons aller à la deuxième motion, un membre du groupe formant le gouvernement, qui est M. le président du Conseil du trésor. La parole est à vous.

**Réaffirmer l'appui de l'Assemblée au réseau structurant de transport en commun
de Québec et demander au gouvernement d'utiliser l'ensemble des
sommes dues au Québec pour la réalisation d'infrastructures
vertes partout sur le territoire québécois**

M. Dubé : Alors, Mme la Présidente, merci. Je demande le consentement de cette Assemblée pour déposer la motion suivante conjointement avec le député de La Pinière, la députée de Taschereau, le chef du troisième groupe d'opposition et la députée de Marie-Victorin :

«Que l'Assemblée nationale réaffirme son appui au réseau structurant de transport en commun de la ville de Québec;

«Qu'elle réitère son engagement à la réalisation du projet;

«Qu'elle demande au gouvernement de financer le projet avec [des] fonds fédéraux, dans les plus brefs délais;

«Qu'elle demande au gouvernement d'utiliser l'ensemble des sommes dues au Québec pour la réalisation d'infrastructures vertes partout sur le territoire québécois.»

Merci, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Y a-t-il consentement pour débattre de cette motion? M. le leader du gouvernement.

M. Schneeberger : Consentement, sans débat.

Mise aux voix

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, il y a consentement. Cette motion est-elle adoptée? Alors, on nous demande le vote par appel nominal.

Une voix : ...

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors là, s'il vous plaît, M. le député de La Pinière. Oui, vous parlez très, très fort. S'il vous plaît, gardez un peu le silence. Ça s'adresse à tous les députés, d'ailleurs.

Les députés qui sont en faveur de cette motion veuillez bien se lever.

La Secrétaire adjointe : M. Jolin-Barrette (Borduas), Mme Guilbault (Louis-Hébert), M. Laframboise (Blainville), Mme D'Amours (Mirabel), Mme Chassé (Châteauguay), M. Girard (Groulx), M. Fitzgibbon (Terrebonne), Mme Roy (Montarville), M. Lemay (Masson), M. Simard (Montmorency), Mme Lavallée (Repentigny), M. Martel (Nicolet-Bécancour), M. Roberge (Chambly), Mme LeBel (Champlain), M. Bonnardel (Granby), M. Lévesque (Chauveau), Mme Lachance (Bellechasse), M. Charette (Deux-Montagnes), M. Lamontagne (Johnson), M. Carmant (Taillon), Mme Blais (Prévost), M. Caire (La Peltrie), M. Lefebvre (Arthabaska), M. Dubé (La Prairie), Mme Laforest (Chicoutimi), Mme Rouleau (Pointe-aux-Trembles), M. Skeete (Sainte-Rose), Mme Hébert (Saint-François), M. Dufour (Abitibi-Est), M. Lacombe (Papineau), Mme Proulx (Berthier), Mme Charest (Brome-Missisquoi), M. Schneeberger (Drummond—Bois-Francis), M. Julien (Charlesbourg), M. Boulet (Trois-Rivières), Mme Proulx (Côte-du-Sud), M. Lafrenière (Vachon), M. Poulin (Beauce-Sud), M. Émond (Richelieu), M. Bachand (Richmond), Mme IsaBelle (Huntingdon), M. Chassin (Saint-Jérôme), Mme Foster (Charlevoix—Côte-de-Beaupré), M. Bélanger (Orford), Mme Picard (Soulanges), Mme Jeannotte (Labelle), M. Tardif (Rivière-du-Loup—Témiscouata), M. Asselin (Vanier-Les Rivières), M. Reid (Beauharnois), Mme Dansereau (Verchères), M. Lévesque (Chapleau), M. Thouin (Rousseau), M. Tremblay (Dubuc), Mme Blais (Abitibi-Ouest), M. Campeau (Bourget), Mme Tardif (Laviolette—Saint-Maurice), M. Caron (Portneuf), Mme Grondin (Argenteuil), M. Girard (Lac-Saint-Jean), Mme Lecours (Les Plaines), M. Lemieux (Saint-Jean), Mme Lecours (Lotbinière-Frontenac), M. Lamothe (Ungava), M. Allaire (Maskinongé), Mme Guillemette (Roberval), M. Provençal (Beauce-Nord) M. Jacques (Mégantic).

M. Arcand (Mont-Royal—Outremont), M. Proulx (Jean-Talon), M. Leitão (Robert-Baldwin), M. Barrette (La Pinière), Mme Thériault (Anjou—Louis-Riel), M. Birnbaum (D'Arcy-McGee), Mme St-Pierre (Acadie), Mme Weil (Notre-Dame-de-Grâce), M. Tanguay (LaFontaine), Mme David (Marguerite-Bourgeoys), M. Rousselle (Vimont), Mme Montpetit (Maurice-Richard), Mme Melançon (Verdun), Mme Ménard (Laporte), Mme Anglade (Saint-Henri—Sainte-Anne), M. Fortin (Pontiac), Mme Nichols (Vaudreuil), Mme Charbonneau (Mille-Îles), Mme Robitaille (Bourassa-Sauvé), M. Kelley (Jacques-Cartier), Mme Maccaroni (Westmount—Saint-Louis), M. Benjamin (Viau), M. Derraji (Nelligan), M. Polo (Laval-des-Rapides), Mme Rotiroti (Jeanne-Mance—Viger), Mme Sauvé (Fabre), Mme Rizqy (Saint-Laurent), M. Ciccone (Marquette).

Mme Massé (Sainte-Marie—Saint-Jacques), M. Nadeau-Dubois (Gouin), Mme Ghazal (Mercier), M. Marissal (Rosemont), Mme Labrie (Sherbrooke), M. Fontecilla (Laurier-Dorion), M. Leduc (Hochelaga-Maisonneuve), Mme Dorion (Taschereau), M. Zanetti (Jean-Lesage).

M. Bérubé (Matane-Matapédia), M. LeBel (Rimouski), Mme Richard (Duplessis), M. Roy (Bonaventure), Mme Hivon (Joliette), M. Gaudreault (Jonquière), M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine), Mme Perry Mélançon (Gaspé), M. Ouellette (Chomedey), Mme Fournier (Marie-Victorin).

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Est-ce qu'il y a des députés contre cette motion? Y a-t-il des abstentions? M. le secrétaire général, pour le résultat du vote.

Le Secrétaire : Pour : 114
Contre : 0
Abstentions : 0

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, la motion est adoptée. Maintenant, je suis prête à reconnaître un membre du groupe formant l'opposition officielle. M. le député de La Pinière, je vous cède la parole.

M. Barrette : Mme la Présidente, je sollicite le consentement de cette Assemblée afin de présenter la motion suivante conjointement avec la députée de Taschereau et le député de Chomedey :

«Considérant que la vice-première ministre a affirmé le 15 mai dernier que la liste des projets du Québec qui seraient financés par le volet infrastructures vertes de l'Entente bilatérale intégrée Canada-Québec était toujours en élaboration;

«Considérant que le premier ministre avait affirmé plus tôt la même journée que la liste avait déjà été transmise au gouvernement fédéral;

«Que l'Assemblée nationale demande au gouvernement de confirmer et de déposer immédiatement la liste des projets tels que transmis officiellement au gouvernement fédéral, ainsi que la correspondance faisant preuve de cette transmission.»

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Est-ce qu'il y a consentement pour débattre de cette motion? M. le leader du gouvernement.

M. Schneeberger : Pas de consentement.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, comme il n'y a pas...

Des voix : ...

• (11 h 20) •

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : S'il vous plaît! S'il vous plaît! Alors, comme il n'y a pas de consentement, nous allons maintenant passer à l'autre motion sans préavis. Un membre du deuxième groupe d'opposition. Alors, M. le député de Jean-Lesage, la parole est à vous.

M. Zanetti : Merci, Mme la Présidente. Je demande le consentement de la Chambre pour débattre de la motion suivante conjointement avec la députée de Marguerite-Bourgeoys, le député de Chomedey et la députée de Marie-Victorin :

«Que l'Assemblée nationale salue l'initiative du Cercle des femmes parlementaires, qui a lancé une tournée de formation des parlementaires sur l'analyse différenciée selon les sexes;

«Que l'Assemblée nationale demande au gouvernement de procéder à une analyse différenciée selon les sexes du projet de loi n° 21.»

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le député. Est-ce qu'il y a consentement pour débattre de cette motion? M. le leader du gouvernement.

M. Schneeberger : Il n'y a pas de consentement.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, il n'y a pas de consentement.

Avis touchant les travaux des commissions

Nous allons maintenant passer aux avis touchant les travaux des commissions. M. le leader du gouvernement.

M. Schneeberger : Oui, alors, Mme la Présidente, j'avise cette Assemblée que la Commission des institutions poursuivra les consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 21, Loi sur la laïcité de l'État, aujourd'hui, après les affaires courantes pour une durée de 1 h 30 min et de 15 à 16 h 30, à la salle du Conseil législatif;

Cette même commission poursuivra l'étude détaillée du projet de loi n° 6, Loi transférant au commissaire au lobbying les responsabilités du registre des lobbyistes et donnant suite à la recommandation de la Commission

Charbonneau concernant le délai de prescription applicable à la prise d'une poursuite pénale, le mardi 28 mai 2019, de 10 à midi, à la salle des Premiers-Ministres;

La Commission de la santé et des services sociaux poursuivra l'étude détaillée du projet de loi du n° 2, Loi resserrant l'encadrement du cannabis, aujourd'hui, après les affaires courantes jusqu'à 13 heures et de 15 à 18 heures, à la salle Louis-Hippolyte-La Fontaine, ainsi que le mardi 28 mai 2019, de 10 à midi, à la salle Louis-Joseph-Papineau;

La Commission des finances publiques poursuivra l'étude détaillée du projet de loi n° 13, loi modifiant la loi sur l'impôt, la Loi sur la taxe de vente du Québec et d'autres dispositions législatives, aujourd'hui, après les affaires courantes jusqu'à 13 heures et, si nécessaire, de 15 à 18 heures à la salle des Premiers-Ministres;

La Commission des relations avec les citoyens poursuivra l'étude détaillée du projet de loi n° 9, Loi visant à accroître la prospérité socio-économique du Québec et à répondre adéquatement aux besoins du marché du travail par une intégration réussie des personnes immigrantes, le vendredi 17 mai 2019, de 9 h 30 à 12 h 30, ainsi que le lundi 27 mai 2019, de 14 à 18 heures, et le mardi 28 mai, de 10 à midi, à la salle du Conseil législatif;

La Commission de la culture et de l'éducation entreprendra les consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 5, Loi modifiant la Loi sur l'instruction publique et d'autres dispositions à l'égard des services de l'éducation préscolaire destinés aux élèves âgés de 4 ans, le lundi 27 mai 2019, de 14 à 18 heures, ainsi que le mardi 28 mai, de 10 à midi, à la salle Louis-Hippolyte-La Fontaine.

Voilà, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le leader. Pour ma part, je vous avise que la Commission de l'économie et du travail se réunira en séance de travail aujourd'hui, de 14 h 30 à 15 heures, à la salle Louis-Joseph-Papineau, afin de statuer sur la possibilité que la commission se saisisse d'une pétition concernant l'amélioration des conditions des stages étudiants.

Je vous avise également que la Commission des institutions se réunira le lundi 27 mai 2019 en séance de travail, de 14 heures à 14 h 30, à la salle RC.171, afin de préparer l'audition du Directeur général des élections du Québec, en séance publique de 14 h 30 à 17 h 30, à la salle Louis-Joseph-Papineau, afin d'entendre le Directeur général des élections du Québec, puis en séance de travail de 17 h 30 à 18 heures, à la salle Louis-Joseph-Papineau, afin de déterminer les observations, conclusions ou recommandations à la suite de cette audition, ce qui met fin à la rubrique.

Renseignements sur les travaux de l'Assemblée

Je vous avise que l'interpellation prévue pour le vendredi 31 mai 2019 portera sur le sujet suivant : L'absence de plan global du gouvernement caquiste pour lutter contre la crise du logement. M. le député de Laurier-Dorion s'adressera alors à Mme la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation.

La période des affaires courantes étant terminée, nous allons maintenant passer aux affaires du jour. Et, M. le leader du gouvernement, pour la suite des travaux.

M. Schneeberger : Oui, alors, Mme la Présidente, je vous demande d'appeler l'article 3 du feuilleton.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : M. le leader de l'opposition officielle.

M. Proulx : Oui, Mme la Présidente. J'aurais un point à faire aux renseignements sur les travaux, s'il vous plaît, avant de compléter les affaires courantes.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Oui, allez-y, alors.

M. Proulx : Est-ce que c'est possible de le faire maintenant?

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Oui.

M. Proulx : Merci, Mme la Présidente. Écoutez, on a parlé du projet de loi n° 25, qui modifie la Loi sur l'immatriculation des armes à feu. Dans les minutes qui ont suivi, je pense, en tout cas, très rapidement, Mme la Présidente, on a soumis au gouvernement une liste de sept noms de groupes que nous pourrions entendre. Ma préoccupation est la suivante : puisque la ministre a parlé de l'importance de modifier cette loi et puisque la Commission des institutions va débiter l'étude par articles du projet de loi n° 21 et, vraisemblablement, en a pour quelques jours, voire les semaines qui sont devant nous, je proposerais au gouvernement, peut-être, de tenir ces consultations peut-être même au retour de la semaine en circonscription, le 28, s'il accepte, de façon à pouvoir au moins convoquer ces groupes, s'il acceptait, dans un délai raisonnable.

Alors, ma proposition au leader du gouvernement, Mme la Présidente, c'est de peut-être tenir ces consultations pour pouvoir permettre à ce projet de loi là d'avancer avant que vous débütiez l'article par article et surtout de donner un délai nécessaire aux groupes pour se préparer, liste de groupes très succincte, sept groupes, Mme la Présidente, que nous avons déjà transmise. C'est une proposition de collaboration pour le leader du gouvernement.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, merci, M. le leader de l'opposition officielle. M. le leader du gouvernement.

M. Jolin-Barrette : Mme la Présidente, j'accueille favorablement la proposition du leader de l'opposition officielle. Je vais la regarder plus en détail, et on pourra lui revenir rapidement également si les autres formations politiques ont des groupes qu'ils souhaitent entendre en lien avec le projet de loi n° 25. Et, cela étant dit, il ne faut pas présumer des travaux de la commission relativement au projet de loi n° 21 non plus. Alors, peut-être que ça va aller très rapidement, Mme la Présidente.

Affaires du jour

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le leader du gouvernement. Alors, pour la suite de nos travaux, M. le leader du gouvernement.

M. Schneeberger : Mme la Présidente, je vous demande d'appeler l'article 3 du feuilleton.

Projet de loi n° 16

Reprise du débat sur l'adoption du principe

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, à l'article 3 du feuilleton, l'Assemblée reprend le débat ajourné le mercredi 15 mai 2019 sur l'adoption du principe du projet de loi n° 16, Loi visant principalement l'encadrement des inspections en bâtiment et de la copropriété divise, le remplacement de la dénomination de la Régie du logement et de l'amélioration de ses règles de fonctionnement et modifiant la Loi sur la Société d'habitation du Québec et diverses dispositions législatives concernant le domaine municipal.

À titre d'information, il reste 18 min 42 s à Mme la députée de Vaudreuil pour compléter son intervention. Alors, je vous cède la parole.

Mme Marie-Claude Nichols (suite)

Mme Nichols : Merci, Mme la Présidente. En effet, il reste 18 minutes, puisqu'hier j'avais commencé de façon très dynamique ma présentation, mais il ne restait seulement qu'une minute. Donc, je reprends aujourd'hui. Alors, je reprends et je me permets d'emblée de remercier à nouveau les groupes qui se sont présentés en commission parlementaire lors des consultations particulières. Je remercie aussi les groupes qui n'ont pas eu la chance de venir à la commission parlementaire mais qui ont tout de même déposé un mémoire. Alors, à ces groupes-là, sachez que, vos mémoires, on les a bien reçus, que nous en prenons connaissance et que nous allons travailler avec les documents que vous nous avez remis pour la prochaine étape, là, qui sera probablement l'étude article par article, soit l'étude détaillée.

• (11 h 30) •

Comme soulevé par plusieurs de mes collègues précédemment, il aurait été probablement très approprié de recevoir plusieurs groupes à cette commission parlementaire, puisque c'est un projet de loi quand même majeur. C'est un projet de loi qui réforme la Régie du logement et, entre autres, on va l'appeler le Tribunal administratif du logement. C'est un changement de nom, mais il y a aussi un changement de fond. Alors, c'est un projet de loi omnibus, donc qui englobe vraiment plusieurs thématiques, et il aurait été intéressant d'entendre des groupes qui avaient des choses sûrement très pertinentes à nous envoyer, puisqu'en prenant connaissance des mémoires on aurait eu des questions à leur poser. Mais malheureusement il n'a pas été possible de les entendre. Je trouve ça quand même déplorable, je vais le dire. Je trouve que cette situation-là est déplorable. Et je déplore aussi le délai, le délai par lequel les différents groupes qui sont venus à la commission... le délai par lequel ils ont reçu l'invitation, qu'ils se sont présentés à la commission et le délai pour lequel ils ont dû produire un mémoire.

Je vais prendre l'exemple de la FQM. La FQM nous a remis un mémoire... Ils sont venus à la commission. Ils ont été invités à nous faire une présentation d'une dizaine de minutes et ils nous ont remis un mémoire de huit pages. Et c'est Luc Simard, le préfet de la MRC Maria-Chapdelaine, Maxime Girard, son conseiller, Mme Maryse Drolet, qui est la conseillère politique, qui sont venus présenter leur mémoire. Et, quand est arrivée la période de questions, je leur ai demandé, j'ai dit : Vous avez eu combien de temps pour préparer ce mémoire-là? Parce que le mémoire, ils nous ont donné beaucoup d'information, mais l'information qu'ils nous donnaient verbalement, ce n'était pas nécessairement toute l'information qui était contenue dans leur mémoire. Et ils nous expliquaient qu'ils ont eu seulement quatre jours, quatre jours pour préparer un mémoire, la FQM. La FQM représente... bien, la FQM, au Québec, on a 1 131 municipalités et la FQM a 1 000 municipalités locales qui sont membres de leur association.

Ils ont fait des représentations sur le mémoire, et, quand je leur demandais : Avez-vous consulté vos membres? Parce que je trouvais que la présentation était très personnalisée. M. Simard, préfet de la MRC Maria-Chapdelaine faisait une présentation très personnalisée, qui se rapportait beaucoup à des éléments vécus chez lui, en région, à des éléments plus locaux. Et je lui demandais : Avez-vous eu le temps de consulter vos membres avant de nous remettre ce mémoire-là? Et la réponse, ça a été : Non, on n'a pas eu le temps. La présentation qu'on vous fait, bien, c'est des bribes ou c'est le pouls qu'on a quand on organise les différentes rencontres.

Alors, je présume, là, qu'il a quand même déposé ce mémoire-là en toute légitimité puis que ses membres ne lui en voudront pas. Mais, pour un groupe aussi important que la FQM, la Fédération québécoise des municipalités, bien, il y aurait été probablement plus adéquat de leur donner plus de temps, leur parole est importante. Ce qu'ils nous disent, ce qu'ils nous rapportent, c'est très important, considérant le nombre de membres qu'ils représentent et, malheureusement,

malheureusement, on a eu droit à des propos qui étaient plutôt locaux, isolés, qui ne reflétaient peut-être pas l'ensemble de leurs membres. Alors, voilà.

En gros, le projet de loi n° 16 reprend le projet de loi n° 401, qui a été déposé en juin 2018 par la ministre de l'époque, qui était responsable de la protection du consommateur et de l'habitation, la députée d'Anjou—Louis-Riel, qui avait présenté une grosse réforme de l'habitation. On l'appelait le projet de loi n° 401, c'était la Loi visant principalement à améliorer la qualité des bâtiments, l'encadrement de la copropriété divise et le fonctionnement de la Régie du logement. Étant donné qu'il y a eu la période électorale, le projet de loi est mort au feuilleton. On utilise souvent ce terme-là. Alors, le projet de loi est mort au feuilleton et a été rappelé, heureusement, sûrement suite aux démarches de ma collègue d'Anjou—Louis-Riel, le projet de loi a été rappelé et a été déposé sous une nouvelle forme, soit sous le projet de loi n° 16, par la présente ministre des Affaires municipales et de l'Habitation.

Il y a eu des ajouts au projet de loi n° 16, je peux vous mentionner... je sais que ma collègue a, précédemment, fait un excellent plaidoyer, on peut dire un plaidoyer, ou d'excellentes représentations puisqu'elle connaît très bien le sujet. Comme je vous dis, elle a déposé le projet de loi n° 401. Donc, je considère qu'elle connaît très bien la matière, qu'elle est l'experte en la matière. Alors, je me permets tout de même de souligner trois ajouts au projet de loi n° 16. D'abord, toutes les dispositions concernant le domaine municipal sont un nouvel ajout qui n'était pas dans le projet de loi n° 401. Le projet de loi propose aussi que la Régie du bâtiment du Québec puisse maintenant rendre une décision favorable, ce qui n'était pas non plus prévu, et que le changement de nom de la Régie du logement sera un changement pour le TAL, le Tribunal administratif du logement.

Il y a quand même des mesures qui n'ont pas été proposées, sur lesquelles sûrement que, pendant la période de l'étude détaillée, nous aurons l'occasion d'y revenir. Ma collègue a déjà annoncé préalablement qu'elle avait des amendements à proposer. Je me permets de souligner des mesures non proposées dans le projet de loi n° 16 qui ont attiré notre attention. Et je parle souvent à nous et de ma collègue d'Anjou—Louis-Riel, parce que, de la façon dont nous avons décidé de travailler, nous travaillons en collaboration, en équipe, on aime le travail d'équipe, donc nous travaillons en équipe. Et le projet de loi n° 16 qu'on a fait, toute la partie qui était habitation, donc, c'est ma collègue d'Anjou—Louis-Riel qui s'occupait particulièrement des notions en habitation. Et, pour ce qui est des notions municipales, on a convenu que je m'occupais des articles concernant le municipal. Et il y a quand même pas mal d'articles, là, j'aurai la chance de revenir un peu plus tard, là. Mais, à partir des articles 107 et suivants, ce sont des dossiers variés, mais qui concernent le monde municipal.

Alors des mesures non proposées dans le projet de loi n° 16, là, qui seront sûrement abordées, soit par ma collègue responsable du domaine de l'habitation ou encore par moi au municipal, il y avait la Loi sur les architectes, nous aurons sûrement plusieurs questions, la Loi sur les architectes. Il y avait la Loi sur les maîtres électriciens et la loi sur les maîtres électriciens en tuyauterie. Il y avait le plan de garantie des bâtiments résidentiels. Il y avait la création d'une section spécialisée pour les aînés. Et ça, je sais que c'est une fibre sensible. On aurait aimé que, tout comme dans le projet de loi n° 401, ça soit intégré au projet de loi n° 16 et nous aurons des questions et probablement des amendements en ce sens-là lors de l'étude détaillée.

Concernant maintenant... et, comme je le disais un peu plus tôt, c'est un projet de loi omnibus. Donc, il y a beaucoup d'articles qui concernent l'habitation, la Régie du logement, et ma collègue a fait les représentations en ce sens-là. C'est un projet de loi qui est surtout destiné à encadrer les inspections en bâtiment. C'est un projet de loi qui contient aussi diverses mesures concernant la Régie du logement, la Loi sur la Société d'habitation du Québec et le domaine municipal.

C'est un projet de loi omnibus qui reprend notamment de nombreuses mesures en habitation qui se retrouvaient au sein du projet de loi n° 401. Il propose notamment d'accorder des pouvoirs accrus à la Régie du bâtiment en matière d'encadrement des inspections, de resserrer les obligations qui incombent aux syndicats des copropriétaires au chapitre des fonds de prévoyance et de revoir le fonctionnement global de la copropriété.

Il y a eu plusieurs exemples qui ont été nommés, des groupes qui sont venus, qui nous ont parlé d'histoires d'horreur en copropriété, d'histoires d'horreur de syndicats. Sincèrement, on a posé beaucoup de questions et je pense qu'on peut améliorer la situation de ces gens-là qui vivent en copropriété.

Évidemment, on l'a mentionné à plusieurs reprises au cours du processus, on voit d'un oeil favorable les mesures qui figuraient dans le projet 401 qui sont redéposées dans le projet de loi n° 16, et nous travaillerons avec la ministre afin de les améliorer.

C'est un projet de loi qui innove. On va le dire. C'est un projet de loi qui innove en se dotant de la Régie du bâtiment, qui innove avec des motifs additionnels, entre autres pour le refus de tout type d'autorisation qu'elle peut délivrer, en modifiant aussi le nom de la Régie du logement, qui devient désormais le TAL, le Tribunal administratif du logement, et en revoyant, entre autres, la procédure pour encadrer la conciliation.

Parce qu'il sera possible d'encadrer... il sera possible de prévoir une forme de médiation ou une forme de conciliation. Et moi, je suis avocate en droit familial, évidemment, là, je ne pratique plus, vous le savez, on est souvent à l'Assemblée nationale, donc on a moins de temps de pratiquer, de pratiquer nos... en tout cas de pratiquer dans un autre domaine... mais, par expérience, en droit familial, la médiation est un outil vraiment pratique pour régler des problématiques avant d'avoir à se présenter devant un juge ou d'aller faire trancher, à la cour, une situation qui nécessite une personne pour trancher.

Et souvent la médiation ou la conciliation est une... je ne veux pas dire une méthode douce, mais est une méthode où les parties peuvent s'asseoir ensemble et peuvent négocier. Tout le monde met un petit d'eau dans son vin et on arrive à un résultat évidemment qui n'est pas tout favorable d'un côté ou tout favorable de l'autre, mais on en arrive à un résultat où les deux ont participé au processus pour en arriver à une entente.

• (11 h 40) •

Donc, souvent, le processus de conciliation ou de médiation est une sorte de... quand on ressort de ce processus-là, bien, on se dit, bien, on a travaillé pour notre cause, on a travaillé à cet arrangement-là à la fin. Donc, je pense que c'est une méthode qu'il faut vraiment mettre de l'avant dans toutes sortes de conflits, soit que ce soient autant des conflits... là on parle beaucoup de la Régie du logement, mais dans n'importe quel domaine, évidemment, moi je parle beaucoup du droit familial, mais, que ce soit dans le droit familial, le droit du travail, n'importe quel type de droit, la médiation et la conciliation ont des gros avantages. Et je trouve ça très intéressant qu'on puisse introduire cette notion, mais surtout l'encadrer et la favoriser puisque, on le sait, souvent, les délais sont très, très longs quand on décide d'utiliser le processus légal, la voie légale.

Entre autres, à la Régie du logement, on parle des fois pour un non-paiement de loyer, où il y a des causes qui sont prioritaires qui passent avant d'autres, mais on utilise... cette voie-là, elle est très longue, on parlait de, je pense, c'étaient 12 ou 15 mois souvent pour entendre la cause pour un non-paiement de loyer. Pour le propriétaire, c'est difficile après ça de retracer la personne. En fait, tout simplement pour vous dire que je suis vraiment très favorable à cette notion-là, je pense que c'est bénéfique pour l'ensemble des personnes qui veulent y recourir.

Le projet de loi contient aussi des mesures touchant le monde municipal. Ces mesures sont évidemment un point d'intérêt particulier pour ma part, compte tenu de mes responsabilités de porte-parole officielle en matière d'affaires municipales.

Mme la Présidente, je tiens à réitérer que notre formation politique aborde le projet de loi n° 16 avec optimisme, dans le but avoué de bonifier le projet de loi, ce que nous ferons dans les prochaines étapes, lors de l'étude détaillée. Lorsque le gouvernement dépose un projet de loi, il devient, en sorte, le projet de loi de l'ensemble des parlementaires, et je crois que notre rôle, que ça soit côté gouvernemental ou dans les différentes oppositions, c'est d'oeuvrer afin de clarifier le projet de loi, c'est de le bonifier et de l'améliorer autant qu'on peut, enfin d'en faire bénéficier nos citoyens, la population.

Les consultations particulières ont été une étape importante afin que chaque proposition contenue au projet de loi puisse être soupesée par les acteurs intéressés de la société civile. Nous avons dû argumenter, parfois de façon serrée, pour obtenir la présence de quelques groupes, comme je le mentionnais précédemment, alors qu'il est souhaitable de consulter largement afin que toutes les facettes du projet de loi fassent l'objet d'un examen susceptible d'en améliorer la portée et l'effet.

La partie qui m'intéresse principalement et ce que je veux aborder avec vous aujourd'hui est la partie, en fait, la section municipale, soient les articles 107 et suivants. Je me permets de rappeler, une fois de plus, que c'est un projet de loi omnibus. C'est un projet de loi omnibus... et je vais essayer de le dire de façon respectueuse, c'est un projet de loi omnibus. Quand on nous présente un projet de loi omnibus, particulièrement... ah! puis je vais parler particulièrement, là, des articles au niveau municipal, ce sont des articles avec un vocabulaire particulier. Dans le monde municipal, on a aussi beaucoup d'acronymes, beaucoup de codes, beaucoup de... c'est compliqué. C'est compliqué, le monde municipal. Et on nous a donné le projet de loi, on a fait des consultations particulières.

Après, à la demande de ma collègue d'Anjou—Louis-Riel, on a eu un briefing technique. On est arrivés au briefing technique et on n'avait toujours aucun document relativement à l'ensemble du projet de loi, aucun document écrit. On a commencé le briefing technique sans avoir, entre les mains, la définition ou en fait l'information concernant chaque article. Et c'est un projet de loi omnibus, donc on peut parler... je vais donner un exemple, on peut parler, à l'article 129, des régimes de retraite, entre autres, de la Fraternité des policiers et policières de la ville de Montréal. À un autre article, on va parler du Code municipal. À un autre article, on va parler de la Loi sur la commission municipale. À un autre article, on va parler de la Loi sur la fiscalité municipale. Oups! Après ça, on va parler de la Loi sur les villages nordiques et l'Administration régionale Kativik. Donc, c'est un projet de loi qui est diversifié, et on arrive, en briefing technique, sans aucun document. Pour nous, là, c'est vraiment difficile. On a beau être... dire, on est auditifs, il y en a qui sont visuels. Moi, je suis visuelle. Ça fait que déjà, en partant, je n'avais pas de document visuel pour suivre.

Donc, on fait ce qu'on peut avec ce qu'on a, mais vous comprendrez, Mme la Présidente, que c'était quand même assez difficile de suivre les personnes qui étaient là, qui sont des gentils fonctionnaires, des sous-ministres qui connaissent bien leur matière, qui procèdent assez vite, parce qu'on était dans un laps de temps assez... un court laps de temps. Donc, il nous manquait vraiment beaucoup d'information pour aller plus loin. Et je pense que ça... C'est plate, parce que ça rend la tâche plus compliquée à tout le monde pour l'étude détaillée. Et ça va probablement rallonger le processus quand on va arriver à l'étude détaillée.

Donc, c'est un gouvernement qui nous dit qu'on prend toujours trop de temps, qu'on veut toujours trop de monde, trop de groupes, mais il y a plein de méthodes, il y a plein d'outils, des voies spéciales qu'on peut utiliser pour aller plus rapidement, mais on ne les met pas à notre disposition. Donc, moi, je veux bien prendre une partie de responsabilité, mais, d'un autre côté, j'apprécierais qu'on nous aide justement afin d'aller plus vite dans les différents cheminements.

Donc, je sais qu'il ne me reste pas grand temps. Il me reste à peine une minute. Donc, je veux tout simplement vous réitérer que nous allons participer évidemment de bonne foi à l'étude détaillée du projet de loi n° 16. Ma collègue fera la partie habitation et je ferai, avec plaisir, la partie municipale. Cependant, je vous informe d'emblée que nous déposerons des amendements et que nous aurons beaucoup de questions étant donné qu'à ce jour nous n'avons toujours aucun document pour nous expliquer article par article. Merci, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, Mme la députée. Y a-t-il d'autres interventions? Mme la députée de Saint-Laurent, la parole est à vous.

Mme Marwah Rizqy

Mme Rizqy : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Écoutez, j'ai l'impression, quand j'écoute mes collègues, que qu'est-ce qu'eux vivent dans leurs commissions, c'est à peu près ce que moi aussi, j'ai vécu dans d'autres commissions.

Que ce soit par exemple lorsqu'on a étudié le projet de loi n° 3, qui uniformisait le taux de taxation scolaire partout au Québec, ou lorsqu'on parle des frais facturés aux parents, ou bientôt aussi le p.l. n° 5, les maternelles quatre ans.

On a beaucoup, beaucoup d'attentes pour avoir de l'information, parce que c'est important de légiférer avec des données. Et je trouve ça triste que mes collègues arrivent après coup en briefing technique avec tellement peu d'information.

Vous comprendrez que, lorsqu'en campagne électorale on dit : On va faire plus puis on va faire mieux que le Parti libéral du Québec, bien, moi, à ce moment-là, mes attentes sont élevées. Je comprends qu'ils ont pris le projet de loi de ma collègue la députée d'Anjou—Louis-Riel, qu'ils l'ont pris, puis je comprends, hein, c'est un clés en main. Alors, ils l'ont pris, ils ont dit : On va le passer vite. Il est bien fait. Et, malheureusement, il n'a pas pu être adopté, parce que, comme on l'a précisé, compte tenu du calendrier législatif, nous n'avons pas eu le temps. Et, dès la fin de la législature dernière, la députée d'Anjou—Louis-Riel avait clairement dit que ça serait très important que le nouveau gouvernement ou le prochain gouvernement rappelle ce projet de loi.

Je suis très contente qu'ils aient rappelé ce projet de loi, mais mes attentes étaient qu'il soit davantage étudié et surtout qu'il tienne compte d'une autre réalité. Mme la Présidente, j'imagine que je ne vous apprends rien, qu'Airbnb est un phénomène très courant au Québec. Je vais faire deux parallèles. Lors de la dernière législature, mon collègue, qui était ministre des Finances, le député de Robert-Baldwin, avec sa collègue qui était, à l'époque, la ministre du Tourisme, ont fait beaucoup avancer dans le domaine de la fiscalité numérique. Avant, Airbnb est débarqué au Québec en cow-boy. On ne collecte pas de taxe. On ne paie pas d'impôt. On laisse tout le monde faire ce qu'ils veulent. Nous avons légiféré. On a outillé Revenu Québec. On s'est assuré, assuré de faire de la collecte de données. C'est impossible de légiférer sans collecter de données. Maintenant, à tout le moins, les gens qui veulent mettre leur logement sur la plateforme d'Airbnb doivent s'inscrire. Il y a un nouveau cadre réglementaire. C'est un premier pas qui a été fait. Moi, mes attentes, je m'attendais que, de l'autre côté, bien, ils allaient davantage... puis bonifier. Puis je vous explique parce que j'aimerais qu'ils bonifient.

• (11 h 50) •

Depuis 2016, on entend, à la Régie du logement, des premiers cas où tant les propriétaires ne sont pas contents que les locataires ne sont pas contents. Un propriétaire, en 2016, loue son condo au centre-ville de Montréal 1 777 \$ par mois. À sa grande surprise, son locataire le sous-loue pour 3 600 \$ par mois sur Airbnb. Le propriétaire amène sa cause devant la régie, bien entendu, parce qu'à ce moment-là ce n'est plus un bail traditionnel résidentiel, ça devient du commercial, mais ce n'est pas le propriétaire qui s'en met plein la poche, c'est le locataire qui, de son propre aveu dans cette cause, a dit : J'habite à Beaconsfield puis à Toronto, je ne suis pas vraiment là tout le temps... mais, en fait, a pris ce logement-là pour le sous-louer et faire un profit commercial. Évidemment, ça, c'est une des premières causes de d'autres causes, Mme la Présidente.

J'ai rencontré, sur la rue Saint-Laurent, une dame qui a 68 ans. Son propriétaire a repris son logement. Puisqu'elle avait 68 ans, elle ne pouvait pas bénéficier de la nouvelle protection. Vous savez qu'à partir de 70 ans, avec des modalités, on ne peut pas reprendre possession d'un logement d'une personne âgée de 70 ans. Mais elle, malheureusement, elle avait 68 ans. La raison pour laquelle on reprenait son logement, c'est : changement de nature. On faisait passer d'une location domestique pour commerciale. Bien, légalement, il avait le droit. Alors, elle, elle se retrouve... un logement qu'elle payait très peu cher, compte tenu de la localisation de son logement, elle était située sur Saint-Laurent, Saint-Joseph, vous comprendrez que c'est un endroit qui, en temps normal, est très, très cher, mais, puisque ça faisait plusieurs années qu'elle habitait là, elle était contente de son logement. Mais sa vie a basculé. La femme que j'ai rencontrée, c'est une femme, là, que, du jour au lendemain, tout son tissu social, là, venait de s'effriter parce que, quand ça fait plus de 10 ans qu'on habite dans le même quartier, qu'on a grandi et qu'on a fait des liens avec nos voisins, qu'on se dit : Est-ce que je vais être capable de me retrouver au même endroit pour le prix que je payais un loyer de la même dimension, de la même qualité? Évidemment, la réponse, c'est non. Elle a dû s'exiler à l'extérieur de son propre réseau. Puis évidemment lui, le propriétaire, bien, il a repris son logement pour faire du Airbnb.

Vous comprendrez, là, que qu'est-ce qui se passe à Montréal se passe aussi à Québec. Plus récemment, permettez-moi de vous en faire la lecture, Mme la Présidente, on a vu des logements qui ont été repris dans le quartier Saint-Roch ainsi que Limoilou. Pour faire quoi? Du Airbnb. Alors, au lieu d'avoir des citoyens qui habitent dans leur quartier, qui font le... qui vont dans leurs restaurants de quartier, dans leurs cafés de quartier, qui font leur épicerie, qui envoient leurs enfants dans leurs écoles de quartier, à la place, on remplace ça par un roulement de valises Samsonite, où des gens ne font que rentrer, sortir, deux, trois jours. Oh! veni, vidi, vici, on a vu la capitale nationale. On est heureux du tourisme, mais on aimerait davantage avoir des Québécois qui habitent ici et qui en profitent largement.

Alors, le phénomène de reprise de logements pour faire du Airbnb est réel. Alors, ce serait intéressant que, quelque part de l'autre côté de la Chambre, au lieu de s'offusquer et de voir le côté un peu plus rouge au visage, là, de regarder réellement. Il y a des statistiques qui existent, ça s'appelle AirDNA, donc vous pouvez regarder aussi qu'est-ce qui se passe. Et là avec ça...

Une voix : ...

Mme Rizqy : Non. Airbnb...

Des voix : ...

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Il y a une personne ici qui a la parole, alors je vous demande de garder le silence. On va l'écouter. Si d'autres personnes veulent la parole, ça va me faire plaisir, par la suite, de la donner. Alors, vous pouvez continuer, Mme la députée.

Mme Rizqy : Airbnb est une plateforme, puis il y a aussi AirDNA qui collecte des données pour ceux qui louent sur Airbnb. Et là, après ça, on apprend qu'en fait ce n'est pas des milliers et des milliers de Québécois, c'est souvent quelques propriétaires, ou même des fois des locataires, qui ont pris possession de plusieurs loyers pour pouvoir ajouter davantage de profits. Certains font 30 000 \$ par année, d'autres en font 70 000 \$, par année par unité de logement. C'est quand même considérable. Alors, ce phénomène est important. Il doit être documenté afin de, justement, prendre des décisions correctes. Malheureusement, moi, j'assiste, dans différents projets de loi... pas de donnée probante, pas d'étude, mais on verra. Alors qu'en ce moment la crise du logement, elle est réelle. Pas plus tard que le mois dernier, on pouvait lire : «À moins de trois mois du 1er juillet, des locataires s'inquiètent : trouveront-ils un appartement disponible? Plusieurs organismes sonnent l'alarme et redoutent une crise du logement semblable à celle qui a frappé Montréal au début des années 2000. La ville de Montréal dit suivre la situation "de près".

«J'ai senti le gouffre. Ça a été vraiment très difficile." Raphaëlle Therrier a appris en décembre dernier que le grand quatre et demie de La Petite-Patrie qu'elle habite avec son conjoint et ses deux enfants — Mme la Présidente — [âgés] de huit ans et [...] quatre ans faisait l'objet d'une reprise. Elle dit avoir frôlé la dépression pendant [des] mois qu'ont duré [des] recherches.» Est-ce que ça aussi, ce n'est pas vrai? «J'ai vu un petit quatre et demie à 1 800 \$ à côté de chez moi. Ça n'a pas de bon sens", dit la mère de 42 ans. Elle a passé 15 ans dans son appartement, où elle payait 887 \$ par mois. La férocité du marché l'a prise par surprise.

«Situation préoccupante.

«Elle n'est pas la seule à avoir constaté la pénurie [du logement adéquat ou abordable]. Avec un taux d'inoccupation de 1,9 % en octobre dernier à Montréal, selon la Société canadienne d'hypothèques et de logement, la crainte des conséquences d'une nouvelle crise est forte.» Ça, c'est la SCHL qui le mentionne. «"Il y a des locataires en pleurs qui nous appellent. Ils ont peur de ne pas trouver de logement", précise la porte-parole du FRAPRU, Véronique Laflamme.» Mme la Présidente, les gens sont inquiets.

«La mairesse de Montréal, Valérie Plante, a dit suivre la situation de près lors d'un point de presse hier — donc le 2 avril, Mme la Présidente. La ville a un service de "monitoring" — et je cite le terme monitoring, ici — en place et un service de référence, principalement pour les familles à faibles revenus.

«"Ce qu'on voit, c'est un — et je cite — remake de ce qui s'est passé au début des années 2000", estime Martin Blanchard, responsable du dossier politique au Comité Logement de La Petite-Patrie.

«Reprise de logements, conversion [de] cottages, [conversion de condos,] location sur Airbnb : les raisons sont nombreuses pour expliquer la rareté des appartements et l'augmentation des prix.

«20 %.» Ça, c'est le chiffre.

«Une étude du Comité Logement de La Petite-Patrie datée de 2013 estimait à 20 % la perte du parc locatif dans le quartier au cours des 20 dernières années.»

Pour remettre en relief, Mme la Présidente, Rosemont—La Petite-Patrie, ça fait des décennies que c'est un quartier familial où les familles, de génération en génération, peuvent habiter, parce qu'il était abordable. Pas nécessairement parce qu'ils étaient propriétaires, mais aussi parce que c'est des locataires. Il y a des rues, là... oui, il y a des duplex, il y a des triplex et des quinplex. D'ailleurs, le grand parc immobilier locatif au Québec est d'abord constitué des logements avec moins de cinq logements. Ça, c'est la grande majorité. Et Rosemont—La Petite-Patrie, c'est le cas. Mais, en ce moment, ces familles, qui par exemple louaient environ un grand quatre et demie pour moins de 900 \$, ne peuvent pas passer du simple au double. 1 800 \$, ils n'ont pas les moyens. Ça, ce sont nos familles, à qui nous devons vraiment faire attention.

«Pour des familles [de] faibles revenus, des propriétaires d'animaux, la quête [de] logement s'annonce particulièrement difficile. Même à l'extérieur des quartiers [traditionnels] plus recherchés.»

Donc, on a vu... Et moi, je peux vous le statuer, hein, je peux vous en parler, de ce que j'ai vu. Moi, je suis née puis j'ai grandi de l'est de Montréal. Donc, dans Hochelaga, on a vu des gens partir du Plateau puis s'installer dans Rosemont. On a vu des gens partir de Rosemont s'installer dans Hochelaga. C'est rendu que, même dans Hochelaga, l'embourgeoisement a fait en sorte que les prix ont vraiment gonflé de façon importante, que les familles n'ont plus accès nécessairement à un logement abordable sur l'île. On a même vu du Airbnb dans Hochelaga, parce qu'évidemment la ligne verte permet de se rendre plus rapidement au centre-ville de Montréal. Alors, vous comprendrez que la famille qui est dans cet article a dû déménager. Alors, elle a dû déménager pas mal loin, Mme la Présidente, elle a dû déménager à l'extérieur de la ville de Montréal. Alors, c'est triste de voir nos familles quitter leur centre, alors que ça faisait plus de 10 ans qu'eux, leur famille, leurs enfants fréquentaient leur quartier.

• (12 heures) •

Ça, c'est sans compter ceux qui habitent dans les grandes tours de condos, des propriétaires qui, par exemple, dans la tour du Canadien, ont acheté un condo pour vivre une retraite, ou même juste parce qu'ils travaillent au centre-ville puis qu'ils veulent avoir un espace calme et profiter des facilités, par exemple, la piscine, le gym. On a vu des cas, là, où est-ce que les propriétaires devaient tout faire pour s'assurer que le gestionnaire des condos fasse en sorte que la paix soit respectée. Parce qu'une très, très grande majorité des autres propriétaires avaient acheté ces condos-là pour faire quoi? Du Airbnb. Alors, imaginez-vous, Mme la Présidente, c'est l'été, vous prenez votre petite sangria sur le bord de la piscine, vous regardez les feux d'artifice de Montréal et, tout à coup, vous avez plein de jeunes, disons américains qui, eux, puisqu'entre... à 21 ans, ils ne peuvent pas boire, alors ils viennent à Montréal puis ils disent : Ah! non seulement je peux boire, puis, si ça me tente, je peux aller à la SQDC — parce que la loi n'a pas encore passé — faire un petit achat, arriver à la piscine, en haut, dans le condo, dans la tour des Canadiens. Alors, comment se sentent les Québécois résidents qui ont payé le gros prix pour avoir un condo, la tranquillité d'esprit, lorsque, tout à coup, ils sont assiégés par des personnes qui ne sont là qu'en visite?

Et, vous le savez, Mme la Présidente, hein, quand on est propriétaire, on prend soin de nos affaires. Mais, quand on est en voyage, là, et qu'on ne se ramasse pas, on dit : Ce n'est pas grave, le prochain suivra, il se ramassera, là. On a vu

des reportages où est-ce qu'il y avait même, là, de la vomissure sur le plancher. Pour les propriétaires occupants, là, c'est un désastre pour eux. Et les propriétaires occupants, étant donné qu'ils sont en ce moment en situation de minoritaires, eh bien, ils ne peuvent pas changer leur bail de... en fait, le contrat du syndic de copropriété.

Alors, vous voyez, Mme la Présidente, ça, là, c'est quelque chose que je m'attendais qui soit à tout le moins, là, soulevé quelque part dans les discussions. Et, s'il y avait eu un briefing technique en amont, avant, là, avant tout ça, bien, on aurait pu, nous autres, dire : Écoutez, on est contents que vous repreniez le projet de loi de notre collègue la députée d'Anjou—Louis-Riel, mais allons plus loin, réglons des situations qui préoccupent notre monde, nos familles, nos propriétaires, nos locataires.

Il y a quelques semaines, j'étais à la radio, *La balade de Fred Savard*. Il y avait une jeune fille qui vient de terminer, il y a quelques années, son programme de journalisme, qui racontait en ondes qu'elle, là, c'est rendu, là, que c'est complètement inaccessible, pratiquement, d'avoir un logement à Montréal tellement que les prix ont explosé. Elle racontait qu'un locataire avait loué le logement à côté pour faire du Airbnb. Puis il faisait tellement de profit avec le logement à côté qu'il payait son loyer et, en plus, faisait du profit. Mais, pendant que lui fait ça, là, puis qu'au fond c'est juste des gens en transit à Montréal, là, parce que lui, il louait un trois et demie puis il a pris l'autre trois et demie à côté, bien là, vous comprendrez, là, qu'il enlève un logement pour les résidents, les vrais résidents, là, ceux qui vont consommer localement.

Vous savez que cet enjeu est excessivement important, et je crois que tant les propriétaires que les locataires s'attendent à une réponse rapide. Parce que les propriétaires, lorsqu'eux apprennent, après coup, que leur logement n'est pas loué pour du résidentiel et qu'à leur grande surprise il y a tellement de va-et-vient avec les valises que le plancher en bois franc, bien, il n'est plus en bois franc, Mme la Présidente, il y a toutes sortes de choses qui collent à terre quand ils font la visite, puis là ils se disent... O.K. Vous avez déjà, j'imagine, écouté l'émission *Propriétaire pris en otage*, là, hein? C'est un vrai cauchemar.

Alors, quand ils reprennent leur logement, eux autres, quand ils arrivent à finalement avoir une date d'audition puis qu'ils se rendent compte que les dommages sont assez importants, l'autre, le locataire, là, il est parti. Les compagnies d'assurance, là, eux autres aussi, là, sont préoccupés parce que, lorsqu'on change la nature de l'objet loué, c'est-à-dire l'appartement ou le condo qui passe de résidentiel à commercial, la prime n'est plus la même parce que le risque a été changé et modifié. Le propriétaire, lui, ne le sait pas parce que vous comprendrez que le locataire ne va pas l'appeler puis dire : Eh! en passant, le magnifique logement que tu m'as loué 1 000 \$, moi, je suis capable de le relouer sur Airbnb et je fais six ou 10 fois, même, le profit. Alors, le propriétaire assume un risque, là, assez important, et ce, sans nécessairement être assuré pour ce risque. Et là il pourrait avoir même... même avoir un déni d'assurance parce que le propriétaire n'a pas alarmé sa compagnie d'assurance afin de justement avoir une prime qui couvre le véritable risque.

Et là, ici, c'est une importance de, un, comprendre l'enjeu, de saisir l'enjeu, de s'asseoir avec les parties concernées et de trouver des solutions pour protéger tant les propriétaires que les locataires parce que les propriétaires, là, ils veulent avoir évidemment un logement qui est salubre pour l'ensemble de leurs locataires et, pour ça, ils doivent s'assurer la qualité et la tranquillité d'esprit.

Alors, vous comprendrez, si on veut illustrer un peu mieux mon propos, si j'ai un quintuplex, cinq logements, et, là-dedans, j'en ai un, fin finaud, sans me le dire, qui loue son logement, un cinq et demie, et qui fait du Airbnb, mais j'ai quatre autres locataires qui ne sont pas contents, puis là ils disent : Eh! le party est pris au troisième. Qu'est-ce que vous faites? Là, le propriétaire doit intervenir pour s'assurer que la tranquillité d'esprit est respectée, mais en même temps il faut qu'il se rende à la Régie du logement. Mais là j'ai la Régie du logement qui dit : Ah! non, non. Il l'a fait, il l'a fait. Il y a déjà une décision qui dit : Il peut le faire, il faut juste qu'il vous le prédise un peu, 15 jours d'avance, donnez une notification 15 jours d'avance à votre propriétaire.

Franchement, Mme la Présidente, tout le monde ici est concerné par le phénomène Airbnb. Et maintenant il est important de non seulement documenter le phénomène, vérifier qu'est-ce qui se fait ailleurs dans le monde... parce que, dans d'autres municipalités et dans d'autres juridictions, ils ont légiféré pour encadrer. Nous, ce que nous avons fait dans la dernière législature, nous avons fait plusieurs choses. Premièrement, maintenant, Airbnb, les locataires doivent s'inscrire, des inspecteurs par Revenu Québec peuvent inspecter. Alors, maintenant, ce serait important que la personne qui gère quelque part, dans le gouvernement de la CAQ, Revenu Québec, parce qu'on ne sait plus vraiment c'est qui, s'assure que les inspecteurs soient sur le terrain parce qu'à date, là, je n'ai pas vu beaucoup d'amendes, là, hein? Ça fait que ça serait intéressant que Revenu Québec s'assure de faire le suivi.

D'autre part, ce qui est aussi intéressant... Oui, madame, je vais conclure, ne vous inquiétez pas. Alors, ce qui serait très intéressant, c'est qu'une fois qu'on a fait ça avec Revenu Québec, si on documente comme il faut la situation avec Airbnb, c'est de se poser la question : Dans notre société québécoise, qu'est-ce qui est le plus important ? Nos résidents québécois ou le va-et-vient des Samsonite partout au Québec? Ça, c'est la question qu'on devrait se poser. Je vois que la ministre du Tourisme, elle est vraiment presque préoccupée. Elle m'en réjouit aujourd'hui.

J'ajouterais, Mme la Présidente, qu'il y a une affaire qui m'a un peu étonnée, je conclurais là-dessus. Je sais que ça n'a pas rapport avec le p.l. n° 14, mais je vais vous le dire pareil. RénoVert, c'est important pour les propriétaires. On devrait non seulement le rétablir, mais même l'élargir. RénoVert permet de rénover et de lutter contre l'évasion fiscale. Merci, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Y a-t-il d'autres interventions? Il n'y a pas d'autre intervention. Alors, cette motion est-elle adoptée? Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : Alors, Mme la Présidente, je vous demanderais d'appeler un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, nous avons une demande de vote par appel nominal. Qu'on appelle les députés.

Nous allons suspendre quelques instants.

• (12 h 7 — 12 h 16) •

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, nous sommes à voter sur le principe du projet de loi n° 16.

Mise aux voix

Alors, que les députés en faveur veuillent bien se lever.

La Secrétaire adjointe : M. Jolin-Barrette (Borduas), M. Laframboise (Blainville), Mme D'Amours (Mirabel), Mme Chassé (Châteauguay), M. Girard (Groulx), Mme McCann (Sanguinet), M. Fitzgibbon (Terrebonne), M. Lemay (Masson), M. Simard (Montmorency), Mme Lavallée (Repentigny), M. Martel (Nicolet-Bécancour), Mme LeBel (Champlain), M. Bonnardel (Granby), M. Lévesque (Chauveau), Mme Lachance (Bellechasse), M. Lamontagne (Johnson), M. Carmant (Taillon), Mme Blais (Prévost), M. Lefebvre (Arthabaska), Mme Laforest (Chicoutimi), Mme Rouleau (Pointe-aux-Trembles), M. Skeete (Sainte-Rose), Mme Hébert (Saint-François), M. Dufour (Abitibi-Est), Mme Proulx (Berthier), Mme Charest (Brome-Missisquoi), M. Schneeberger (Drummond—Bois-Francs), M. Julien (Charlesbourg), M. Boulet (Trois-Rivières), M. Poulin (Beauce-Sud), M. Émond (Richelieu), M. Bachand (Richmond), Mme IsaBelle (Huntingdon), M. Chassin (Saint-Jérôme), Mme Foster (Charlevoix—Côte-de-Beaupré), M. Bélanger (Orford), Mme Picard (Soulanges), Mme Jeannotte (Labelle), M. Tardif (Rivière-du-Loup—Témiscouata), M. Asselin (Vanier-Les Rivières), M. Reid (Beauharnois), M. Lévesque (Chapleau), M. Thouin (Rousseau), M. Tremblay (Dubuc), Mme Blais (Abitibi-Ouest), M. Campeau (Bourget), Mme Tardif (Laviolette—Saint-Maurice), M. Caron (Portneuf), Mme Grondin (Argenteuil), M. Girard (Lac-Saint-Jean), Mme Lecours (Les Plaines), M. Lemieux (Saint-Jean), Mme Lecours (Lotbinière-Frontenac), M. Lamothe (Ungava), M. Allaire (Maskinongé), Mme Guillemette (Roberval), M. Provençal (Beauce-Nord), M. Jacques (Mégantic).

M. Proulx (Jean-Talon), M. Leitão (Robert-Baldwin), M. Barrette (La Pinière), Mme Thériault (Anjou—Louis-Riel), Mme St-Pierre (Acadie), Mme Weil (Notre-Dame-de-Grâce), M. Tanguay (LaFontaine), Mme David (Marguerite-Bourgeoys), M. Rousselle (Vimont), Mme Melançon (Verdun), Mme Ménard (Laporte), M. Fortin (Pontiac), Mme Nichols (Vaudreuil), Mme Charbonneau (Mille-Îles), Mme Robitaille (Bourassa-Sauvé), M. Kelley (Jacques-Cartier), Mme Maccarone (Westmount—Saint-Louis), M. Benjamin (Viau), Mme Rotiroti (Jeanne-Mance—Viger), Mme Sauvé (Fabre), Mme Rizzy (Saint-Laurent), M. Ciccone (Marquette).

Mme Massé (Sainte-Marie—Saint-Jacques), M. Nadeau-Dubois (Gouin), Mme Ghazal (Mercier), M. Marissal (Rosemont), Mme Labrie (Sherbrooke), M. Fontecilla (Laurier-Dorion), M. Leduc (Hochelaga-Maisonnette), Mme Dorion (Taschereau), M. Zanetti (Jean-Lesage).

M. Bérubé (Matane-Matapédia), M. LeBel (Rimouski), Mme Richard (Duplessis), Mme Hivon (Joliette), M. Gaudreault (Jonquière), M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine), Mme Perry Mélançon (Gaspé).

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Que les députés contre cette motion veuillent bien se lever. Y a-t-il des abstentions? M. le secrétaire général.

• (12 h 20) •

Le Secrétaire : Pour :	96
Contre :	0
Abstentions :	0

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, cette motion est adoptée.

M. le leader du gouvernement, pour la suite de nos travaux.

Renvoi à la Commission de l'aménagement du territoire

M. Schneeberger : Oui. Alors, Mme la Présidente, conformément à l'article 243 de notre règlement, je fais motion afin que le projet de loi n° 16, Loi visant principalement l'encadrement des inspections en bâtiment et à la copropriété divise, le remplacement de la dénomination de la Régie du logement et l'amélioration de ses règles de fonctionnement et modifiant la Loi sur la Société d'habitation du Québec et diverses dispositions législatives concernant le domaine municipal, soit déferé à la Commission de l'aménagement du territoire pour son étude détaillée.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le leader. Je vous demanderais de sortir en silence, s'il vous plaît. M. le leader.

M. Schneeberger : Alors, pour la suite de nos travaux, je vous demande d'appeler l'article 4 du feuillet, Mme la Présidente.

Mise aux voix

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Cette motion est-elle adoptée pour... Adopté.

Projet de loi n° 17**Adoption du principe**

Alors, l'article 4 au feuillet. M. le ministre des Transports propose l'adoption du principe du projet de loi n° 17, Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile. Il y a-t-il des interventions? M. le ministre des Transports.

M. François Bonnardel

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Je suis très heureux d'intervenir sur l'adoption de principe du projet de loi n° 17, qui a été déposé voilà quelques semaines déjà. Et je ne peux pas m'empêcher de débiter, Mme la Présidente, sans remercier premièrement le travail des oppositions, qui ont fait un excellent travail, à savoir de poser des bonnes questions. On ne peut pas être d'accord avec tous les organismes et sociétés qui sont passés, les intervenants, à savoir est-ce que, oui ou non, on accepte le dépôt de ce projet de loi... oui, mais est-ce qu'on l'accepte dans son entièreté?

Vous comprendrez, je l'ai dit depuis le début, pour nous, il était important de recevoir ces organismes, de les écouter et d'être capables de répondre par la suite à peut-être certaines choses que nous devrions améliorer par amendements dans le projet de loi. Je n'ai jamais eu la prétention de dire que cette loi était parfaite dans son ensemble et que nous étions capables d'en discuter pour l'améliorer et, encore une fois, s'assurer de la pérennité puis de la vitalité, donc, de l'industrie du taxi. C'est une des premières choses à laquelle on se devait de s'attaquer, d'amener nécessairement plus de concurrence, plus de transparence et de penser à une personne, l'usager, le client, avant toute chose.

Dans ces circonstances, vous comprendrez... La situation de l'industrie du taxi, depuis 40 ou 50 dernières années, je pense que tout le monde la connaît : des règles qui ont été édictées par les précédents gouvernements, des règles qui ont amené une sorte de gestion de l'offre, si je peux le dire ainsi, depuis les 40, 50 dernières années où, je l'ai mentionné, certains nous ont démontré qu'à Montréal, si on prend la métropole, il y a moins aujourd'hui de taxis par habitant à Montréal que voilà 40 ans. Est-ce que c'est normal? Moi, je dis que non. Est-ce que ça a assuré un certain service adéquat pour les Montréalais? Moi, je dis que non. On me dit qu'il y en avait assez aujourd'hui, des taxis à Montréal. Je leur dis que, si c'est le cas, pourquoi les nouvelles technologies ont eu tant de succès? La question, il faut se la poser.

Maintenant, au-delà de tout ça, on avait des réflexions à faire. On avait des réflexions à faire. Et l'industrie du taxi s'est questionnée voilà une vingtaine d'années, même une trentaine d'années, à savoir, ils ont racheté des permis pour des raisons x, pour s'assurer, dans une certaine mesure, de gérer l'offre, d'avoir des revenus décents, si je peux le dire aussi ainsi. Et de là sont venues nécessairement des règles qui ont été extrêmement strictes pour eux, des charges administratives aussi, réglementaires, qui étaient lourdes pour l'industrie du taxi, avec des coûts quand même importants pour opérer un taxi. Il faut savoir qu'il y a à peu près 6 270 propriétaires de permis au Québec sur 7 500 permis. 90 % de l'industrie, des propriétaires, sont des artisans uniques, des artisans propriétaires uniques, donc, et certains autres en ont fait une société en possédant deux, cinq, 10, 15, 20 permis.

Dans les circonstances, vous comprendrez que, je le disais dès le début, pour moi, il était important d'arrêter de gérer par projets pilotes. Je ne lance pas la balle à personne, mais, à quelque part, en 2019, on ne pouvait plus continuer de cette manière. Continuer de gérer par des projets pilotes, comme on l'a fait dans les dernières années, c'était inadéquat, et il faut se préparer, il fallait se préparer, pour les 10, 20, 30 prochaines années au Québec. Et dans les circonstances, quand on a commencé à préparer cette loi, on a regardé le portrait et on s'est dit : De quelle façon, dans 10 ans, 15 ans 20 ans, on pourra se souvenir du moment où on s'est dit un jour : On a pris l'engagement de modifier ces règles pour, encore une fois, je le répète, assurer la pérennité de l'industrie du taxi traditionnel, préparer l'arrivée de nouveaux joueurs, permettre de la compétition et de la concurrence? Au bénéfice de qui? Au bénéfice du client, de l'usager, qu'on oublie plus souvent qu'autrement.

Nécessairement, quand on parle d'offre, de gestion de l'offre, de quotas de permis, la première chose, c'est... Pour nous, ce qui était important, c'était d'abolir ces permis pour qu'il n'y ait plus nécessairement de quotas comme on les connaît partout au Québec, sur les territoires d'agglomération qui sont à hauteur de 332. Il y avait nécessairement une valeur face à ces permis. Vous le savez, l'ancien gouvernement a permis... pas permis, mais a déposé, lors de leur dernier budget, pardon, un somme de 250 millions de dollars qui a été remise, donc, aux propriétaires de taxi, majoritairement à Québec, Montréal et Gatineau, pour répondre nécessairement de l'arrivée, si je peux le dire ainsi, d'Uber, nouvelle technologie, et tout ça. Des sommes importantes qui ont été, donc, données à ces propriétaires, 1 000 \$ répartis dans les autres régions du Québec. L'engagement qu'on a pris, lors du budget de mon collègue le ministre des Finances, a été de verser une autre somme de 250 millions voilà quelques semaines déjà. J'aurai et nous aurons à verser cette somme dans les prochaines semaines.

Vous comprendrez qu'initialement lors de mes rencontres avec l'industrie du taxi eux ne souhaitaient même pas en discuter, de cette somme. Malheureusement, il y a plusieurs de ces propriétaires qui nous écrivaient et qui, eux, étaient intéressés à recevoir cette somme. C'était une somme quand même importante de 500 millions de dollars, un demi-milliard. Je l'ai mentionné maintes et maintes fois dans cette Chambre, le député de La Pinière m'a souvent posé la question. Maintenant, on va verser cette somme.

Et, à la fin, pour nous, ce qui était important, c'était de répondre aussi des inquiétudes et des cas particuliers. Je peux très bien comprendre qu'un propriétaire de permis qui a acheté son permis voilà deux, trois, quatre ans, qui l'a payé 100 000 \$, 150 000 \$, 200 000 \$ versus celui qui a payé son permis 40 000 \$ voilà 15 ans, la décision que nous avons prise initialement, où il y avait dans cette loi une redevance de 0,20 \$ qui allait être perçue pour encore être au bénéfice de l'industrie du taxi... on a décidé de la bonifier à 0,90 \$. On fait le calcul qu'avec 50 millions de courses présentement au

Québec, à peu près 50 millions, que ces courses vont augmenter dans les prochaines années. Sur 50 millions de courses, il y a à peu près 40 millions de courses qui sont faites par le taxi traditionnel et 10 millions qui sont faites par téléphone, les nouvelles technologies, les applications que l'on connaît, que ce soit Uber ou l'industrie du taxi qui utilise certaines applications présentement au Québec.

Donc, dans un horizon de cinq ans, six ans, on sera capables d'aller chercher une somme additionnelle de 260 millions de dollars pour répondre, encore une fois, à ces inquiétudes, qui est de rembourser, donc, la valeur initialement payée par ces propriétaires de permis. Donc, ce que ça veut dire, vous avez payé votre permis 40 000 \$ voilà 15 ans? On va vous rembourser 40 000 \$. Vous l'avez payé 200 000 \$ voilà six mois? Nous vous rembourserons 200 000 \$. On a gardé un 10 millions là-dessus pour répondre, au cas par cas, à des situations particulières. Je pense qu'avec ces sommes et le 44 millions de dollars qui est disponible aussi dans un fonds de modernisation, on parle de 814 millions de dollars qui sont disponibles pour l'industrie du taxi traditionnel. Puis, je le répète, c'est 770 millions que nous donnerons à l'industrie du taxi versus un autre 44 millions de dollars, qui est disponible dans un fonds de modernisation, si je peux le dire ainsi. Ce sont des sommes importantes. Maintenant, il faut comprendre que cette redevance n'existera plus dans le temps, quand nous aurons remboursé nécessairement la valeur initialement payée par ces propriétaires de permis.

Maintenant, l'ancien portrait, je vous l'ai un peu exposé. Quel sera le nouveau portrait aujourd'hui de l'industrie du taxi traditionnel? Parce que c'est important de bien comprendre, bien mesurer où nous souhaitons aller dans le futur. Les propriétaires de permis étaient obligés d'avoir un permis de classe 4C. C'était une formation, un coût additionnel que nous trouvons inadéquat en 2019. Le permis de classe 5, que la majorité des gens possèdent, avec une expérience minimale d'un an, pour nous, c'était adéquat.

• (12 h 30) •

La formation, la formation qui était disparate, si je peux le dire ainsi, partout sur le territoire, où on pouvait suivre une formation à Gaspé, en Abitibi, de sept heures, elle pouvait être de 35 heures chez Uber, elle pouvait être de 110 à Québec, elle pouvait être de 150 à Montréal, avec les particularités que le Bureau de taxi de Montréal souhaitait donner, maintenant il sera, pour nous, important d'uniformiser cette formation partout sur le territoire québécois. Quelle sera la norme choisie, le nombre d'heures choisi? On va le définir. On va le définir puis, encore une fois je le mentionne, pas au détriment, on a souvent voulu mentionner... au détriment de la sécurité. Il sera important d'avoir une formation minimale où on sera capable aussi de donner une formation additionnelle pour, exemple, le transport adapté pour les personnes plus vulnérables ou les personnes handicapées. Il sera possible aussi pour le Bureau de taxi de Montréal ou n'importe quel autre répondant de donner une formation additionnelle s'il le souhaite, s'il le souhaite. Dans les circonstances, je ne souhaite pas que ce soit une barrière à l'entrée.

Maintenant, ce sera uniformisé. Ce sera soit donné par les répondants, soit donné par la SAAQ. Et nécessairement je ne souhaite pas, encore une fois, qu'une personne qui souhaite faire du taxi à Gaspé soit obligée de descendre à Matane pour aller suivre une formation. Une formation sera disponible sur le Web, nécessairement. On veut faciliter les choses pour tout le monde qui souhaite faire du taxi le lendemain... ou n'importe quelle autre application technologique ou société qu'il choisira.

Les antécédents judiciaires, personne ne va s'en sauver. Tout le monde qui va souhaiter faire du taxi traditionnel, travailler pour n'importe quelle autre application que l'on connaît au Québec, tout le monde, tout le monde, tout le monde sera obligé de passer par les antécédents judiciaires. Donc, je le répète, pour nous, on ne va pas baisser les exigences, les gens seront obligés de passer par ça, pour être capable d'assurer, encore une fois, la sécurité des usagers. Qu'on soit dans un véhicule Lyft, qu'on soit dans un véhicule Eva, Uber ou un taxi traditionnel, les gens qui vont utiliser ces formes de transport peuvent s'assurer que tout le monde qui sera derrière le volant aura passé au bout d'une formation minimale et de ses antécédents judiciaires.

La plaque T, la plaque T, Mme la Présidente, c'est une plaque qui était définie spécifiquement pour l'industrie du taxi, qui coûte 1 000 \$. On va l'abolir, les gens pourront utiliser leurs véhicules avec leur plaque traditionnelle. Je pense qu'on sera très, très bien capable d'identifier... Premièrement, on va prévoir aussi... on a prévu dans la loi l'identification spécifique, donc, par un collant, un autocollant qu'on mettra sur le véhicule pour, nécessairement, informer les gens qu'ils utilisent un véhicule Lyft, Uber, Eva ou, nécessairement, le taxi traditionnel avec le lanternon. Ça, ça va de soi. Donc, dans les circonstances, pour nous, c'est une réduction du coût, quand même, qui est importante pour les taxis. Le permis demandé à la Commission des transports sera aussi aboli, un autre 115 \$ qui sera dans les poches des propriétaires.

La tarification dynamique, il faut bien comprendre, pour les gens qui utilisaient peut-être les services d'Uber, Uber était les seuls à pouvoir faire de la tarification dynamique. Et dès le début l'industrie du taxi nous demandait : Nous aussi, on veut être capables d'utiliser cette tarification. Puis, je le dis, quand les gens de Taxelco sont venus, j'ai souvent mentionné que, si cette loi avait été déposée voilà deux ans, Téo Taxi, à Montréal, serait sûrement encore en opération. Bon, le modèle d'affaires n'était peut-être pas viable, mais, peu importe, je pense que les règles que nous mettons de l'avant aujourd'hui auraient permis à Taxelco, à Téo Taxi de fonctionner dans l'environnement montréalais.

Tarification dynamique, ça va faire quoi, Mme la Présidente? C'est que les gens pourront, nécessairement, définir, choisir quel mode de transport ils souhaitent utiliser. Si, encore une fois, sur le téléphone, nous avons l'application Eva, Lyft, Uber, et même si un jour on consolide les forces de l'industrie du taxi et qu'une seule application mobile est mise en place pour les taxis québécois, bien, les gens qui auront leur téléphone pourront, nécessairement, choisir le transporteur qu'eux veulent bien avoir ou sinon utiliser un taxi traditionnel comme on les connaît. Et ça, le taxi traditionnel, la tarification dynamique va permettre, nécessairement, une concurrence accrue par les grands joueurs. Et ce sera au bénéfice de qui? Au bénéfice de l'utilisateur.

Un des points importants, on a souvent parlé des propriétaires de permis, mais les chauffeurs locataires, ils sont près de 11 000, 11 500 sur le territoire. Ce sont des personnes, des chauffeurs qui louent leurs permis à des propriétaires

de taxi. Ces chauffeurs paient environ entre 300 \$ et 600 \$ par semaine, tout dépendant dans quel secteur nous sommes, si on dessert l'aéroport ou non, peu importe. Alors, vous imaginez que, si ces personnes ont à payer un 400 \$ par semaine, c'est près de 1 600 \$ par mois.

On nous a amené les faits où ah! oui, mais ils auront d'autre chose à payer. Assurément. Mais, avec ce 1 600 \$ par mois, je pense qu'avec 1 600 \$ on est capable d'aller se payer, minimalement, une voiture adéquate, berline, qui peut nous coûter 400 \$, 500 \$, l'assurance, la plaque. Je pense que, quand on fait tout ce calcul, il y aura nécessairement plus d'argent dans les poches du chauffeur avant de commencer sa journée. Ça, c'est indéniable. Je pense que plusieurs nous l'ont confirmé. Et, encore une fois, je reste persuadé qu'avec ces nouvelles règles on va permettre aux chauffeurs de taxi, même les propriétaires de permis, de faire plus d'argent le lendemain de l'adoption de cette loi.

Un point important, ce sont les territoires d'agglomération. Pour plusieurs personnes, ça ne dit peut-être pas grand-chose, mais ce sont des territoires qui sont répartis sur l'ensemble du territoire québécois. Il y a près de 332 territoires d'agglomération qui seront, demain matin, abolis. Ça voulait dire quoi? C'est qu'un propriétaire de taxi qui partait du point a au point b, qui sortait de son territoire, ne pouvait pas ramasser quelqu'un si cette personne, ce client souhaitait aller dans un autre territoire qui n'était pas le sien. En abolissant ces territoires, bien, on va nécessairement permettre aux chauffeurs de taxi d'augmenter leurs revenus, d'être capables de prendre plus de clients, de se promener sur les différents territoires, s'ils le souhaitent, nécessairement. Et puis, dans les circonstances, on va répondre à une de nos politiques de la mobilité durable, c'est de réduire l'auto solo, alors de permettre à l'industrie du taxi, aux propriétaires d'avoir plus qu'un client. Et peut-être même un jour que les taxis feront du pool, du «pooling», comme on dit en anglais. Ce n'est pas impossible de voir cette formule, cette façon de faire pour l'industrie du taxi. Donc, on abolit les territoires d'agglomération au bénéfice des clients, au bénéfice des chauffeurs, nécessairement, mais surtout au bénéfice du transport adapté, si je peux le dire ainsi.

Ça a été le point où plusieurs ont voulu... essayé de mentionner que nous avons complètement oublié les plus vulnérables, les personnes handicapées. Je l'ai répété maintes et maintes fois au salon bleu, c'est près de 120 000 personnes qui utilisent le transport adapté, au Québec, qui est donné majoritairement par l'industrie du taxi. Et les sociétés de taxi font un excellent travail, en majorité, sur le territoire québécois.

Il y a peut-être un quart de ce travail qui est moyennement bien fait. Quand je dis «moyennement», les transporteurs sont venus nous témoigner, nous expliquer jusqu'à quel point certains services pouvaient être inégaux ailleurs au Québec. La problématique de ne pas être capable de négocier avec d'autres sociétés de taxi, de mettre ceux-ci en concurrence, bien, amenait nécessairement un service peut-être inadéquat, dans certains secteurs québécois, ou même pas de service du tout. Alors, vous comprendrez que, si on n'est pas capable de desservir parce que ces territoires existaient, bien, une des premières choses... Je pense qu'aussi pour ça tout le monde s'entend qu'en 2019, même ceux qui ne sont peut-être pas d'accord avec la loi, ça ne pouvait plus continuer. Même si l'industrie du taxi persiste et signe en nous disant que ça nous protège, ça doit continuer, on s'assure d'une offre x, je reste persuadé qu'en ouvrant le jeu partout sur le territoire cela va permettre à plusieurs joueurs de... permettre, donc, à ces sociétés de transport, à ces municipalités de signer des ententes avec les différents joueurs pour augmenter l'offre de services puis d'être capable, encore une fois, de donner à ces gens un service adéquat partout sur le territoire québécois.

On nous a demandé aussi du transport accessible, du côté des personnes handicapées. Pour nous, ça va être important aussi de leur offrir un service adéquat, à savoir que, pour eux, il était difficile, tout comme ceux qui demandent du transport adapté, d'obtenir un service en bonne et due forme comme n'importe qui pouvait le demander. Si on souhaite avoir un taxi, bien, d'habitude, à l'intérieur de 15 minutes on est capable d'en avoir un. Malheureusement, pour ces gens, c'était plus souvent qu'autrement 12 heures de réservation, 24, 36 heures, ce qui était peut-être adéquat pour certains, mais ceux qui souhaitent aller au cinéma ou aller voir un match, peu importe, on veut être capable d'utiliser un transport. Donc, on va permettre et... on va s'assurer d'offrir une offre pas juste raisonnable, respectable sur tout le territoire.

• (12 h 40) •

Et là-dessus vous pouvez comprendre qu'on va y travailler par amendement. Donc, le transport adapté, les plus vulnérables, les personnes handicapées, pour nous, il va être important... Si on doit mieux le cibler, on le fera. Je sais que c'était une inquiétude du député de La Pinière et certains autres collègues. Là-dessus, ils peuvent s'assurer de ma collaboration puis d'être capable de bien statuer, bien écrire jusqu'à quel point ces services sont bien donnés, de quelle façon on va s'assurer... Encore une fois, moi, ce que je veux, c'est que dès le lendemain, premièrement, il n'y a rien qui va changer. Maintenant, comment on peut l'améliorer sur une période de temps x? Ça va être le défi qu'on va se donner pour être capable de donner, donc, à ces sociétés de transport et aux municipalités l'option additionnelle de négocier avec d'autres transporteurs, avec d'autres sociétés de taxi, s'ils le souhaitent.

Là-dessus, Mme la Présidente, j'irais, en terminant, dans une certaine mesure, sur le taxi traditionnel. Pour plusieurs... J'ai entendu des commentaires où on nous disait : Demain, l'industrie du taxi n'existera plus, l'industrie du taxi est morte, l'industrie du taxi est rasée. Je vous dirais une chose, Mme la Présidente, je l'ai répété tantôt, il y a 40 millions de courses qui sont faites par l'industrie du taxi traditionnel, présentement. Cela, demain, va continuer. On donne tous les outils.

Premièrement, on protège l'appellation «taxi», si je peux le dire ainsi. Faire du taxi, là, on va continuer de le faire avec le lanternon, le taximètre. Les postes de taxi comme on les connaît dans les différentes municipalités seront protégés, encore une fois, il y aura juste ceux-ci qui pourront faire du taxi traditionnel. La grande majorité des Québécois utilisent le taxi traditionnel. Les options sont grandes pour voir grand, pour l'industrie du taxi, les possibilités sont énormes pour concurrencer n'importe quel nouveau joueur, n'importe quelle nouvelle technologie s'ils se mettent tous ensemble pour travailler pour l'utilisateur, pour le client.

Je crois bien sincèrement, Mme la Présidente, que, dans cette loi, on a mis tous les outils à la disposition de l'industrie pour être capable d'assurer la vitalité de l'industrie du taxi, la pérennité de l'industrie de taxi, et qu'on se dise, dans 10 ans : Finalement, c'était le bon choix. C'était le bon choix d'aller là.

De toute façon, le statu quo ne pouvait plus continuer, pas avec ce qui s'en vient devant nous. Demain, ce sera l'auto autonome, ce sera quoi d'autre? Il faut se préparer à ça, il faut se préparer aux nouvelles technologies, et il fallait, aujourd'hui, penser à l'industrie. Je pense qu'on répond adéquatement aux inquiétudes.

Je l'ai mentionné, je l'ai répété souvent, c'est certain que, quand il y a des changements, il y a des bouleversements. Ces bouleversements, je crois bien honnêtement, humblement, qu'on y a répondu. On a mis des sommes importantes disponibles pour l'industrie, des sommes importantes.

Et là je sais très bien que certains nous disent : Ah! ce n'est pas assez, il faut en mettre plus, puis là, bien... Écoutez, respecter la capacité de payer des Québécois, pour moi, c'était important. Pour la redevance, c'est l'utilisateur-payeur, pendant une période de temps, on ira chercher une somme importante, 270 millions, pour assurer, encore une fois, à l'industrie qu'on répond aux inquiétudes.

Vous n'avez pas idée, Mme la Présidente, jusqu'à quel point on a reçu des appels de propriétaires de taxi, de permis partout au Québec, partout au Québec, qui nous ont appelés, qui nous ont dit, le lendemain où on a décidé de monter la redevance à 0,90 \$: Merci. On n'est peut-être pas d'accord sur l'ensemble de ce projet de loi, pour certains, mais l'inquiétude était grande, je le comprends, et pour moi et pour nous il est important d'y répondre.

Alors, je le répète encore une fois, la collaboration sera là. Je pense que les gens qui me connaissent savent à quel point on ne s'est pas levés un matin en se disant : Tiens, on prépare une loi pour anéantir l'industrie. Voyons! Jamais. Jamais on n'a eu cette idée. La seule idée que nous avons, c'est que, dans cette loi, il était important d'assurer les services de transport pour tout le monde au Québec, autant le client traditionnel, autant les personnes plus vulnérables, autant les personnes handicapées. C'est dans ces circonstances qu'on va continuer de travailler.

Je sais très bien que les députés d'opposition ont un travail à faire. Je leur ai mentionné qu'on sera prêts à collaborer, à travailler avec eux et terminer ce travail en s'assurant, nécessairement, qu'on aura le meilleur projet de loi, pour se dire que, finalement, on a été capables d'avancer, puis de répondre à ces nouvelles technologies, puis de consolider, encore une fois, une force, une force majeure qu'est l'industrie du taxi, une force majeure de gens, d'hommes et de femmes qui travaillent jour après jour, qui ramassent de l'argent, qui subviennent aux besoins de la maison, qui vont s'assurer dans le futur, encore une fois, avec le dépôt de cette loi, qu'on soit capable d'aller plus loin puis de voir encore plus grand pour l'industrie du taxi. Merci, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le ministre des Transports. Maintenant, y a-t-il d'autres... M. le député de La Pinière, la parole est à vous.

M. Gaétan Barrette

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, M. le ministre, collègues des oppositions, je vais d'abord, d'entrée de jeu, exprimer un regret, un profond regret : j'aurais aimé avoir deux heures de temps de parole et malheureusement je n'en ai qu'une. Et je vais commencer parce que le sujet dont on parle est un sujet qui est très important. Il y a même un côté historique, et j'y reviendrai dans quelques instants.

Mais je vais commencer par, moi aussi, remercier le ministre de son ouverture pendant les consultations que l'on a eues. C'est vrai que le ministre a montré de l'ouverture, ne serait-ce que par le changement du discours dont il a fait preuve pendant les consultations, puisque progressivement il a adopté nos questions à poser à ceux qui venaient devant nous, ce qui faisait la démonstration assez claire qu'il y avait des éléments à propos desquels il n'avait pas nécessairement prévu certains éléments dans son projet de loi. Je sais, Mme la Présidente, que mon collègue des Transports a des obligations, qu'il m'a expliquées précédemment, et je ne lui tiens pas rigueur d'avoir, évidemment, cette obligation-là à respecter, ce qui va me permettre quand même de continuer mon propos.

Le ministre, Mme la Présidente, nous a... il met son projet de loi dans son contexte, le contexte du changement technologique qui amène la nécessité de changer nos lois, et il nous dit qu'il veut proposer un projet de loi, qu'il a proposé, en fait, pour le futur parce que des choses vont arriver, et ainsi de suite. Bien oui, c'est vrai. Ça, c'est correct. Il n'y a personne qui conteste, et personne ne l'a fait, la nécessité d'adapter nos lois face aux changements technologiques que l'on vit, personne ne conteste ça. Maintenant, il y a la manière de le faire.

Puis d'entrée de jeu je vais souligner un point à grands traits. Ce projet de loi là... Et j'ai posé la question à peu près à tous les groupes qui sont passés devant nous : Avez-vous été consultés sur les choses à mettre en place si on choisissait éventuellement d'avoir un projet de loi, on fait ça? J'ai oeuvré, moi, dans... j'ai été au gouvernement, j'ai déposé et fait adopter des lois. Normalement, on consulte, on fait des tournées puis... avant de continuer notre réflexion. Dans le cas présent, ça n'a pas été fait, il n'y a personne qui a été consulté de quelque manière que ce soit. Et ça se traduit dans le projet de loi parce que le projet de loi n'en est un que de simple déréglementation.

Je suis content d'entendre le ministre nous dire qu'il va s'occuper des clientèles vulnérables, qu'il va s'occuper des gens qui sont en transport adapté, des gens qui se déplacent en fauteuil roulant, des régions, des particularités, je suis content de l'entendre, mais ça aurait été le fun de le voir dans le projet de loi, et ça n'y était pas. Alors, d'où l'importance du travail d'opposition, que l'on a à faire pour amener les choses à la bonne place.

La déréglementation, dans le monde capitaliste, a toujours amené des problèmes qui se corrigeaient avec le temps par une réglementation, peut-être pas similaire à la précédente, mais c'est comme ça que ça se traduit.

Et j'ai entendu le ministre, dans ses commentaires introductifs, nous dire qu'il fallait arrêter de gérer par projet pilote. Bien, je vais lui dire et lui répondre la chose suivante : Les projets pilotes n'étaient pas là pour faire des projets pilotes pour le fun. Le projet pilote était là pour, justement, établir quels sont les côtés positifs, les côtés négatifs, les pierres d'achoppement d'un nouveau projet de loi. Parce que, oui, on est rendus à une transformation législative, c'est normal,

mais faire un projet pilote, c'est pour bien écrire le projet de loi suivant. Alors, de reprocher le fait qu'il y ait eu un projet pilote, je pense que c'est complètement inapproprié, pour les raisons que je viens d'indiquer à l'instant. Et le projet pilote, bien, il visait ça.

Je vais faire un parallèle avec un autre univers que toutes les Québécoises et tous les Québécois connaissent. J'insiste, là, je dis «Québécoises et Québécois» parce qu'aujourd'hui ce sont souvent des couples qui sont dans cet environnement-là. Puis ça l'a toujours été, en fait. Et ces gens-là vont comprendre ce que je vais dire.

• (12 h 50) •

Vous savez, le ministre nous dit que l'histoire dans... l'histoire du taxi, au Québec, est une histoire de gestion de l'offre. Parfait. C'est vrai. Ce n'est peut-être pas défini comme ça, mais dans les faits c'était comme ça. Et pourquoi il y a de la gestion de l'offre? Dans tous les systèmes où on met en place la gestion de l'offre, on la met pour assurer à des gens qui sont des producteurs de services un revenu adéquat.

Pour ceux qui ne me voient pas venir, là, bien, vous connaissez tous le système, au Québec, parce qu'il est publicisé à tour de bras, mais c'est celui du lait. Alors, dans la gestion de l'offre, là, la gestion de l'offre, au Québec, fait en sorte que les producteurs de lait, à cause expressément de la gestion de l'offre, bénéficient d'un revenu qui leur permet de vivre dignement. Ce n'est pas des millionnaires, là, ils font juste vivre correctement. J'en connais, ils ne font pas des millions, là-dedans, là. C'est à ça que sert, la gestion de l'offre. Tout le monde ne sait pas qu'il y a de la gestion de l'offre dans d'autres domaines, il y en a dans les oeufs, ainsi de suite, mais ça sert à ça. Et tout le monde sait, là, tout le monde sait ça, et surtout les producteurs, que, le jour où on abolit la gestion de l'offre, bien là il y a un paquet de joueurs qui disparaissent parce qu'ils sont lésés financièrement. En français : ils n'arrivent plus, ils sont obligés de vendre. Si aujourd'hui, et ça, ce n'est pas un estimé, c'est un fait, si aujourd'hui nous devons abolir la gestion de l'offre dans le lait, ce serait la disparition de la quasi-totalité des fermes familiales. Ça, c'est une réalité, là, c'est juste une réalité. Et pas parce que nos agriculteurs ne seraient pas bons, c'est parce que financièrement le système dans lequel ils pratiquent leur art, qui est l'élevage, la production de lait, bien, il n'est plus viable. La gestion de l'offre garantit la viabilité d'une entreprise de petit volume. Quand la gestion de l'offre disparaît, c'est terminé, la ferme de 100, 120, 150, 200 vaches est remplacée par des grandes, grandes fermes de 10 000. C'est comme ça.

Alors, quand on dit, là, que dans le taxi, là... Écoutez, moi, je ne peux pas comprendre qu'on puisse se lever et dire : Il faut changer la gestion de l'offre, et, après, en termes financiers et en termes de revenus, en termes de survie économique, ces gens-là vont être mieux après qu'avant. En partant, c'est un non-sens économique. Alors, la réalité, c'est que l'abolition du système de gestion de l'offre, parce que, oui, c'en est un, va entraîner des dommages réels, économiques, pas à tout le monde, pas nécessairement aux chauffeurs, mais aux propriétaires de permis. Et ça, c'est un fait.

Bon, quand vous regardez, Mme la Présidente, le projet de loi... Et j'ai été très étonné et agréablement surpris que le ministre commence par ça. Le ministre n'a pas commencé par son projet de loi. Moi, j'avais prévu faire mon allocution en commençant par ce qui n'y est pas, j'avais prévu vous dire : Ce projet de loi là traite d'une situation qui est celle que je viens de décrire, la gestion de l'offre, mais l'élément le plus capital dans le projet de loi n'y est pas, c'est-à-dire l'impact sur les propriétaires de permis. Le ministre lui-même a commencé par ça, ce qui est quand même étonnant. Le ministre, on se serait attendus qu'il parle de son projet de loi, point, mais lui-même, sachant que c'est un enjeu réel, a commencé par l'élément principal qui entoure le projet de loi mais qui n'y est pas, il n'y est pas : l'impact que ça a sur les propriétaires de permis de taxis. C'est quand même à noter, ce n'est pas banal. La première partie, plus de la moitié de sa présentation a été sur des éléments qui ne sont pas dans son projet de loi. Il avait raison, par exemple, parce que c'est l'intention que j'avais. Je sais que ma présentation va être scindée en deux, alors je vais passer ma première partie là-dessus.

Il y a un impact qui exige une compensation, c'est normal que ça exige une compensation. Et, dans une société de droit, théoriquement, qui est la nôtre, lorsqu'une personne cause un tort à quelqu'un, normalement, le droit s'applique, et il y a une compensation. C'est pour ça qu'il y a des cours de justice.

Ici, on est dans un environnement où celui qui cause le tort est juge et partie. C'est ça, la réalité. Le gouvernement cause le tort, décide que sa compensation va être adéquate, choisit de ne pas compenser adéquatement. Là, il me semble qu'en ayant dit ça, puis je ne fais pas une élucubration, là, c'est un fait, à partir du moment où c'est comme ça, bien, il y a une question à poser : Le gouvernement est-il juste envers ceux qui sont lésés.

Et l'argument que j'entends le plus et qui, par principe, m'irrite le plus, c'est quand on fait référence... — et là je sais qu'en face de nous, là, ça va réagir — c'est quand on fait référence à la capacité de payer des contribuables. Bien, voyons donc! Le gouvernement, avant de causer le tort, devrait réfléchir avant sur la capacité de payer des contribuables et décider si le tort qu'il va causer est supportable par les contribuables. Et là on a fait un chemin qui n'est pas celui-là, on s'est dit : On va de l'avant, on cause le tort, après ça on va moins compenser puis on va prendre l'argument de la capacité de payer des contribuables, alors que le chemin aurait dû être le suivant : Je vais causer un tort, je ne causerai pas de tort supplémentaire à la capacité de payer des contribuables puis je vais compenser comme c'est ma responsabilité. Et ce n'est pas ça que le gouvernement fait, ce n'est pas ça qui est fait. C'est la première version, et c'est ça qui est fondamentalement injuste. C'est juste injuste.

La capacité de payer des contribuables, disons-le d'entrée de jeu, là, au moment où le gouvernement a déposé son projet de loi, de mémoire, le 20 ou le 22 avril dernier, bien, la capacité de payer des contribuables, elle était déjà générée, il n'y a pas un contribuable qui allait dépenser... sortir un seul sou de sa poche ni aux points de service, ni autrement, ni par un impôt, une taxe, et ainsi de suite. Ce gouvernement, au 20 avril dernier, disposait de surplus gargantuesques qui viennent de notre saine gestion. Et aujourd'hui on apprend dans les médias que le surplus n'est même pas... il est encore plus grand que celui que nous avons généré. Alors, la capacité, elle est là, là. Il n'y avait pas besoin, là, d'effrayer les contribuables, leur faire croire qu'eux autres allaient payer ceci, cela de plus. La capacité de compenser, elle était là.

Alors, le dossier du projet de loi n° 17, il est à deux volets : le volet qui n'est pas dans la loi et le volet qui est dans la loi. Et le premier volet, qui est celui de la compensation, n'est pas encore réglé.

Et là ça m'amène à comment, sur deux interventions qui ont été faites... bon, moi, j'en ai fait des dizaines, mais il y en a deux très particulières, deux très particulières qui ont été faites par des institutions financières. Il y en a deux qui se sont présentées devant nous qui avaient un intérêt dans le dossier, c'est clair. Les deux institutions financières qui sont venues nous rencontrer, ce sont FinTaxi, financement du taxi par un bras financier de la FTQ... Que je salue, d'ailleurs, en passant, parce que le Fonds de solidarité de la FTQ investit dans les PME au Québec, ils investissent bien et ils ont des résultats probants en termes économiques, ils sont très bons. Et ils n'investissent pas seulement dans des secteurs, là, que d'aucuns pourraient qualifier de mineurs, ils investissent dans du risque de haute technologie, et ainsi de suite, puis ils sont très bons. Puis l'autre groupe qui est venu nous parler, c'est Desjardins. Desjardins est venu nous dire et est venu dire au ministre que le ministre agissait injustement auprès des propriétaires de permis. On ne peut pas taxer le Mouvement Desjardins de biais politique, là, dans ce dossier-là, puis je ne pense pas dans d'autres dossiers non plus, et on ne peut pas taxer... le groupe Desjardins, on ne peut pas les taxer de vouloir faire telle, telle manœuvre, avoir telle influence pour aller chercher des gains additionnels. C'est un mouvement coopératif. Ils sont habitués dans la finance, ils sont habitués d'intervenir avec l'entreprise, ils connaissent ça. Et eux-mêmes viennent dire au ministre : M. le ministre, vous n'agissez pas correctement. Pourquoi vous n'agissez pas correctement? Pour la simple et bonne raison que vous faites, dans les faits, une expropriation, mais malheureusement vous ne suivez pas les règles de l'expropriation, d'où le tort causé aux propriétaires de taxi. Ce tort-là, il est réel.

Mme la Présidente, il me reste combien de temps avant la pause?

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Quelques secondes...

M. Barrette : 14 secondes?

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Quatre.

M. Barrette : Quatre. Alors, on va continuer à 15 heures, cet après-midi. Je pense que ça va être meilleur.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, vous allez pouvoir continuer, M. le député de La Pinière, votre intervention à la reprise de nos travaux.

Je suspends jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 heures)

La Vice-Présidente (Mme Gaudreault) : Alors, bon après-midi. Vous pouvez prendre place, et nous poursuivons nos travaux, puisque nous sommes ici pour poursuivre le débat sur l'adoption du principe du projet de loi n° 17, Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile, et, au moment de suspendre, M. le député de La Pinière, c'est vous qui aviez la parole, et vous pouvez poursuivre votre intervention. Il vous reste encore 45 min 11 s. La parole est à vous.

M. Barrette : Merci, Mme la Présidente. Alors, j'espère que tout le monde a passé un bon midi. Et je suis heureux de constater, Mme la Présidente, qu'à la suite de la période de questions de ce matin nous avons le plaisir d'avoir trouvé la ministre de la Justice, qui nous accompagne cet après-midi, et c'est très, très à propos, évidemment, parce que j'avais terminé mon intervention ce matin sur...

Une voix : Mme la Présidente.

La Vice-Présidente (Mme Gaudreault) : Oui, M. le leader adjoint.

M. Caire : Vous savez très bien qu'on ne peut ni souligner l'absence ou la présence d'un député, Mme la Présidente.

La Vice-Présidente (Mme Gaudreault) : Ah! c'est très bien. Alors, on a surtout souligné la présence. On a souligné la présence, M. le député. Je pense qu'il n'y avait pas de mauvaises intentions dans tout ça. M. le ministre, allez-y.

Des voix : ...

M. Barrette : C'était un bel effort. C'était un bel effort d'interruption, mais ça ne me fera pas perdre le fil de ma pensée.

Une voix : ...

M. Barrette : Jamais, n'est-ce pas? Alors, lorsque nous avons quitté ce matin, j'étais sur le constat de l'injustice qui était fait aux propriétaires de... chauffeurs de taxi. Et, comme le ministre des Transports, on l'a vu aux consultations

publiques, il n'a consulté personne, je suis obligé de conclure aujourd'hui que le ministre des Transports n'a pas consulté sa collègue à la Justice.

J'expliquais ce matin que, parmi nos consultations, le groupe... c'est-à-dire Desjardins était venu nous dire que le ministre traitait, essentiellement, injustement les propriétaires de taxi, et non seulement il les traitait injustement... ils l'ont expliqué en mettant même dans leur mémoire la Loi sur l'expropriation et les articles de loi sur lesquels on doit se baser pour traiter une problématique d'expropriation. Et je me souviens avoir entendu Desjardins avoir expliqué au ministre que, s'il faisait les choses comme elles devraient être faites en matière d'expropriation, bien, on se retrouverait avec un choix, parce que le choix dépendait, et dépend toujours, dans le cas des propriétaires de taxi, de la date de référence à partir de laquelle les évaluations de montants compensatoires doivent être établies.

Alors, ça, c'est très intéressant, parce que Desjardins sont allés jusqu'à dire : Bien, écoutez, M. le ministre, si vous n'avez pas une expertise, entourez-vous d'experts qui font ça, il doit y en avoir à la Justice, il doit y en avoir ailleurs, à l'extérieur du gouvernement, faites une réflexion et puis concluez. C'est une question de curseur. Qu'est-ce que je veux dire par «question de curseur»? La situation actuelle à laquelle on fait face a une histoire. Cette histoire-là commence, essentiellement, en 2014, quand Uber est arrivé, et se termine aujourd'hui par le dépôt du projet de loi. Conséquemment, si des experts avisés avaient à étudier cette problématique-là, de toute évidence, ils feraient un choix, ils tireraient une conclusion d'une date référence, c'est-à-dire la date qui permet de déterminer le montant à être compensé, qui se situerait entre maintenant et 2014.

Et c'est ce que l'on souhaite, nous. On souhaite que la chose qui soit faite soit faite de façon équitable. Et ce n'est pas le cas. Et des gens de l'extérieur nous le disent, que ce n'est pas le cas, et on ne peut pas taxer ces gens-là de parti pris. Je ne pense pas que le Mouvement Desjardins puisse être taxé de parti pris dans le dossier du transport de personnes rémunéré. Je ne pense pas non plus que FinTaxi puissent eux aussi être taxés de parti pris. Et, pour illustrer encore plus avant l'injustice de la décision gouvernementale, bien, le Mouvement Desjardins nous a expliqué, et FinTaxi aussi, essentiellement, d'autres cas de figure qui montrent à quel point c'est injuste.

Ce matin, le ministre nous disait dans son allocution qu'ils vont être contents, on va les rembourser à la valeur marchande, c'est-à-dire au prix d'acquisition il y a 20 ans, par exemple. Oui, mais c'est parce qu'il y a 20 ans le permis a continué à augmenter progressivement jusqu'à aujourd'hui, ce qui a permis à ces propriétaires-là, avec le temps, de contracter des emprunts sur la base, avec comme garantie la valeur du permis. Alors, quelqu'un qui a payé son permis 40 000 \$ il y a 25 ans, et qui, il y a cinq ans, a fait un emprunt, je ne sais pas, moi, pour acheter une maison, un bungalow modeste, et qui a mis son permis en garantie, bien là, il vient de perdre sa garantie. Et les autres qui étaient dans cette situation-là n'ont plus accès à cette garantie-là parce qu'ils ont perdu la valeur de leurs permis. Bien, ça, en quelque part, il n'y a pas bien, bien d'autre mot que de dire que c'est injuste.

La réalité est donc très simple, ces gens-là, aujourd'hui, devraient avoir une compensation qui se situe entre la valeur actuelle et la valeur de 2014. Et tout tend vers la conclusion que ça devrait être 2014. Mais malheureusement, Mme la Présidente, le ministre a choisi de ne pas négocier, a choisi de ne pas consulter, a choisi de ne pas s'adjoindre à des gens qui ont une expertise dans ce domaine-là. Et qui sont lésés? Ce sont les propriétaires de permis de taxi.

Et je le répète, je l'ai dit ce matin d'une façon explicite, il faut faire la différence dans cette discussion-là, dans ce débat-là, entre le chauffeur... Ça n'a rien à voir avec le propriétaire et ça n'a rien à voir avec les Uber de ce monde. Il y en a plusieurs, des Uber de ce monde. Ce sont trois cas de figure différents qui sont impactés de façon différente par le projet de loi. Et évidemment ça, c'est sans mentionner les usagers eux-mêmes.

Alors, voilà pour la petite histoire qui nous mène où on est aujourd'hui et pourquoi il y a là une injustice. Je termine ce segment-là de mon allocution en insistant sur un fait. Il est possible de conclure ce débat-là en faisant un pas additionnel, qui est celui de s'adjoindre des experts du monde de l'expropriation pour déterminer le bon montant à compenser et de le compenser. Parce que le gouvernement a la possibilité de le faire et il choisit de ne pas le faire. Et ça, c'est une autre affaire.

Et qu'on ne vienne pas me dire que c'est une question de capacité de payer des contribuables, parce que je répondrai à ça que 100 % des activités qui émanent du gouvernement sont financées par les contribuables. On n'hésitera pas à faire un troisième lien qui sera payé par des contribuables. On n'hésitera pas à construire un tramway, un jour, qui va être payé par les contribuables, comme on n'hésitera pas à continuer à traiter les gens dans notre réseau de la santé via les contributions des contribuables. Tout ce que fait le gouvernement provient des poches des citoyens, mais aussi, évidemment, des entreprises. Et c'est ça, la réalité. Ça ne peut pas être un argument. Surtout que ce gouvernement, répétons-le, dispose de surplus faramineux.

• (15 h 10) •

Il y a eu un moment très désagréable. En fait, il y en a eu plus qu'un, vraiment, puis je m'y adresse parce que ça risque de sortir dans les interventions qui vont suivre, ces moments-là, c'est quand et le ministre et certains députés qui vont prendre la parole dans quelques instants ont fait référence, et ça, c'est... puis je pèse mon mot, là, je ne sais pas s'il est parlementaire, alors je ne l'utiliserai pas, là, mais c'est très douteux comme question. Quand on fait référence aux études de Revenu Québec, et ça a été mentionné devant Desjardins, sur le fait que, dans le passé, tout n'était peut-être pas déclaré, bien là, la ministre de la Justice pourrait se lever et expliquer que, lorsqu'on fait une compensation, ce n'est pas le genre de chose qu'on prend en considération. On prend en considération factuellement l'objet ou la chose qui est l'objet de la démarche, dans le cas présent l'expropriation d'un permis, et ça n'a aucun rapport avec ce que la personne a fait dans sa vie. Est-ce que la personne a été de bonne humeur, pas de bonne humeur, a voyagé, pas voyagé, déclaré tout, pas déclaré? On exproprie à la hauteur de ce que ça vaut selon les règles d'expropriation, sans égard à d'autres éléments qui sont à l'extérieur du débat. Et, d'insinuer ce genre de chose là dans les questions qui ont été posées, j'ai trouvé ça profondément douteux, très douteux. Je n'ai jamais vu ça, vraiment jamais vu ça. Ce n'était pas très, très élégant, et je n'irai pas plus loin, compte tenu du temps qui file, Mme la Présidente.

Alors, rentrons maintenant dans le projet de loi actuel. Le ministre nous a dit et l'a répété de... on ne peut pas calculer le nombre de fois où le ministre nous a dit, et encore ce matin : Le taxi ne disparaîtra pas, il va vivre, il va être pérenne, il va être mieux après et il va faire plus d'argent après qu'avant. Ça, là, Mme la Présidente, là, je ne suis pas capable de réconcilier les consultations que l'on a faites avec cette affirmation-là, et je vais rentrer un petit peu dans le détail.

J'ai posé la question cette semaine, je vais la reposer... pas reposer la question, mais je vais revenir sur ma question. Peut-être que les gens en face ne m'ont pas suivi dans ma question, ceux qui étaient à la consultation m'ont parfaitement suivi. Alors, voici, je répète ce que j'ai dit, nous avons eu la chance ou la malchance, c'est selon notre point de vue, de recevoir Uber et Lyft. Le ministre a posé une question qui avait tout l'air d'une question plantée, puis je ne lui reproche pas, c'est normal, c'est tout à fait normal qu'on fasse ça. Il a posé une question à Uber et à Lyft : Quel est le revenu horaire d'un chauffeur? Et les deux ont répondu spécifiquement la même chose. C'est entre 19 \$ et quelques sous et 21 \$ et quelques sous chez Uber. Lyft, ayant entendu la réponse d'Uber, le lendemain il a dit : 20 \$, «flat». Bon, je leur ai posé la question : C'est à peu près la même chose, là, vous êtes dans la même fourchette? Ils ont dit oui. Bon. Et ils ont qualifié le revenu, et ça, c'est bien important, ils ont dit : C'est un revenu médian.

Alors, je prends quelques instants pour que le public qui nous écoute, qui pourrait ne pas être familier avec des concepts de médiane et de moyenne... La médiane est rarement le même montant que la moyenne. Et, quand ça nous avantage, dépendamment de la question, on prend le chiffre qui fait notre affaire. Et, quand on se fait demander dans une question manifestement plantée : Quel est le revenu horaire d'un chauffeur?, bien, on va prendre le plus haut, hein? Parce qu'ici le débat, c'est que les gens chez Uber et Lyft ne gagnent pas bien leur vie. Bien, c'est ce que l'on a fait. On a répondu spécifiquement et avec insistance : Le revenu médian est essentiellement de 20 \$ de l'heure. Parfait. Ça signifie que le revenu moyen est en bas de ça. Ça, c'est garanti, là. On n'a pas les statistiques, mais n'importe qui dans le contexte actuel qui se fait poser cette question-là va prendre le chiffre le plus avantageux parce qu'il sait très bien qu'on va revenir sur le fait que ces gens-là ne gagnent pas bien leur vie. Et, la médiane étant rarement le même chiffre que la moyenne, on prend le plus haut. Ça fait que la moyenne est plus basse.

Et là je leur ai posé la question très simple : C'est-u net ou c'est-u brut? Quand le ministre a posé la question, les collègues, ses collègues ont fait des oh!, des ah!, des wow! C'était impressionnant, c'était la première fois qu'il y avait des oh!, des ah!, des wow! Et, quand j'ai posé la question : C'est-u net ou brut?, et qu'on m'a répondu : C'est brut, il n'y en avait plus, de oh!, de ah! et de wow!

Et là je suis allé un petit peu plus loin. Alors, si ce n'est pas... Si c'est brut et ce n'est pas net, alors ça veut dire qu'il y a des charges. Alors, quelles sont les charges? Alors, on a détaillé, Mme la Présidente, les charges. Et, quand on détaille les charges, hein, les frais qui sont à la charge du chauffeur, bien, on se retrouve, sur une base horaire, à des frais qui ont un poids de 7 \$ à 9 \$, à 10 \$ de l'heure. Si votre moyenne... c'est-à-dire votre médiane est 20 \$, et que votre moyenne est probablement inférieure à ça, peu importe le montant, et que vos charges sont de 7 \$ à 9 \$, à 10 \$, écoutez, là, c'est de l'arithmétique, là, de l'école primaire, là, vous tombez en bas du salaire minimum. C'est ça, la réalité, là, la réalité qu'on ne veut pas mentionner.

Et le ministre, encore aujourd'hui dans son allocution, nous a dit : Ils vont faire plus d'argent parce que je le sais, moi. Regardez, ils vont avoir 1 200 \$, 1 300 \$, 1 400 \$ par mois. Comment peuvent-ils ne pas faire plus d'argent? Bien, justement, c'est parce qu'ils ont des charges! Alors, le chauffeur qui doit soit payer sa mensualité soit sa location, on l'a posée, la question. La question, ce n'est pas compliqué, ça revient, pour l'automobile, l'avoir, à 260 \$ par semaine. Je leur ai demandé la question, malheureusement en dehors des ondes, parce que je n'étais plus enregistré : Est-ce que l'essence est à la charge du conducteur? La réponse est oui. Informez-vous, regardez vos autos, là, dans une semaine. Nous tous et toutes ici aujourd'hui, combien d'essence on dépense par semaine en venant ici, à Québec? Alors, transposons ça sur un taxi qui roule à la journée longue, on va se ramasser à 150 \$, 180 \$, 200 \$ par semaine. À sa face même, Mme la Présidente, ils ne peuvent pas faire plus d'argent après qu'avant. Ce n'est juste pas possible. Ce n'est juste pas possible.

Et là le ministre nous dit : Ils vont sauver de l'argent sur le permis parce qu'il n'y aura plus de permis. Mais le ministre aurait dû regarder c'est quoi qui est écrit sur la facture quand ils ont à renouveler un permis pour avoir la plaque T, il aurait constaté que, sur l'un peu plus de 1 000 \$ qu'ils doivent payer, il y a pas loin de 870 \$ d'assurance qu'ils doivent payer à la SAAQ. Et, dernière nouvelle, là, dans le projet de loi, il n'y a aucune mention à l'effet qu'ils n'auront plus besoin de payer leurs assurances. N'est-ce pas mystérieux? C'est 105 \$ pour la plaque, ce n'est pas loin de 870 \$ pour l'assurance puis d'autres bébelles. Alors, moi, là, j'aimerais ça qu'on m'explique qui va les assurer, pour ceux qui font ça à temps plein. Le 1 000 \$, il y a peut-être 105 \$ qui va disparaître, parfait, mais l'assurance, elle ne disparaîtra pas. Puis, si on ne la paie pas à la SAAQ, ils vont devoir la payer à un assureur, parce que c'est de même.

Alors, quand le ministre nous dit : Bien, voyons donc! j'enlève le 1 000 \$ de la plaque, j'enlève telle et telle obligation, ils vont faire plus d'argent, et qu'il continue à nous affirmer ça, alors que les gens qui font ça sont venus lui dire en commission parlementaire... je comprends qu'ils n'étaient pas sous serment, là, je pense que c'est du monde honnête qui sont venus nous dire ça, ils sont venus nous dire : Bien, voici les charges, voici ce que ça coûte. Moi, je peux vous dire une chose, j'ai fait le tour, j'ai même trouvé le plus bas, le plus bas est à 250 \$ tout compris. À 250 \$ tout compris, Mme la Présidente, là, c'est l'auto, l'assurance, les réparations, tout est là. Il faut qu'il paie son gaz, il faut qu'il paie son essence dans la semaine. Mais, quand on gagne 20 \$ de l'heure, brut, et qu'on a une charge de 250 \$ par semaine plus l'essence, bien, faites le calcul, là, je pense que vous êtes rentables de l'heure si vous travaillez 80 heures par semaine. Ça, il n'y a pas de problème, à 80, là, ça ne revient à rien. J'exagère. Mais on rentre dans une fourchette horaire qui, au moins, nous amène au salaire minimum, peut-être même au-dessus.

Alors, quand je dis qu'il y a un traitement injuste du côté de la compensation, bien, dans la façon d'avoir dessiné le projet de loi, bien, si on avait consulté avant, peut-être qu'on aurait écrit le projet de loi différemment. Alors, moi, je ne peux pas accepter aujourd'hui que le ministre nous dise, comme ça, là, puis d'une façon absolument affirmée et persuadée :

Ils vont faire plus d'argent après qu'avant, bon, alors que c'est contredit par les gens qui sont venus. Et là les gens dont je parle, je le répète, Mme la Présidente, ce ne sont pas les chauffeurs eux-mêmes, c'est les locateurs, c'est les Uber et Lyft de ce monde. Ils n'ont aucun intérêt, eux autres, à être négatifs, ils ont juste un intérêt à être positifs, et ce qu'ils décrivent a comme résultante d'être négatif. Moi, je regarde ça, puis il me semble qu'il y a un problème.

• (15 h 20) •

Il doit y avoir un problème, puis ça doit être un vrai problème, pardon, Mme la Présidente, parce que, quand Taxelco est venu nous voir... Taxelco, c'est Pierre Karl Péladeau. Bon, je ne sais pas s'il sait compter, mais disons qu'il a une expérience, là, d'affaires qui fait qu'autour de lui il y a du monde qui sait compter. Je ne ferai pas de politique avec ça, mais je pense qu'on peut partir de cette prémisse-là. M. Péladeau est venu nous dire que, pour lui, là, il fallait fixer un plancher pour chaque course pour faire en sorte que ses chauffeurs soient rémunérés correctement. O.K., là, quand il a dit ça, j'ai réfléchi pendant au moins un millième de seconde pour conclure que le modèle actuel, manifestement, faisait en sorte que ça ne payait pas correctement les chauffeurs. Je ne parle pas des propriétaires, là, je parle des chauffeurs. Les propriétaires sont lésés, les propriétaires, s'ils veulent rester, là, dans ce monde-là, il faut qu'ils deviennent chauffeurs. C'est ça, la réalité.

Alors, on a Pierre Karl Péladeau, qui n'est pas exactement le communiste de la place, on va juste dire ça comme ça, et qui vient nous dire : Il faut avoir un plancher en termes de courses pour pouvoir bien payer les chauffeurs. Il me semble que ça devrait allumer une lumière à l'étage gouvernemental. Est-ce que la lumière est allumée? Je ne le sais pas. Mais, au moment où on se parle, on n'a pas d'évidences à l'effet que c'est allumé. Je le répète, là, il demande ça. Qu'est-ce qu'il faut de plus?

Alors, Uber dit qu'ils ne font pas d'argent, parce que, tu sais, je veux dire, quand qu'ils le décrivent, c'est clair, Taxelco vient nous dire qu'il faut un prix plancher, sans ça, ils ne feront pas d'argent, puis nous autres, on a le ministre qui dit : Ils vont faire de l'argent. Bon, je vais vous dire une chose, Mme la Présidente : Bien oui, il y en a qui vont faire de l'argent. C'est sûr qu'il y en a qui vont faire de l'argent, et ce sont les temporaires.

Il faut faire la différence entre le temporaire et le professionnel. Le temporaire, celui qui va prendre son auto qu'il paie avec une autre job, un temporaire qui a une autre vie, là, qui lui permet de vivre puis qui vient chercher un revenu d'appoint supplémentaire pour se payer des vacances, lui, là, quand il va venir, le vendredi soir puis le samedi soir, quand il va y avoir un show au Centre Bell ou au Centre Vidéotron, il va venir, là, puis il va y avoir la tarification dynamique, il va être bien content, puis il va sortir du marché. Il va venir, là, deux heures, puis il va s'en aller chez eux, puis il va faire quelque chose... Ah! là, vous allez me dire : Le chauffeur de taxi, il n'a rien qu'à faire la même affaire. Oui, mais c'est parce que le chauffeur de taxi, il faut aussi qu'il s'occupe du reste de la région, pas le choix, hein? Puis ils ne peuvent pas tous être à la même place toute la gang en même temps. Alors, ça, c'est une espèce d'illusion du marché qui fait qu'un, deux, trois vont sortir gagnants, mais il va peut-être y en avoir quatre, cinq, six, jusqu'à 200 qui ne vont pas, eux, profiter de cet événement-là. Ça, c'est sans compter l'afflux incommensurable de véhicules qu'il va y avoir autour de ces endroits-là. Bien, ça, c'est une réalité, Mme la Présidente, qui n'est pas prise en compte dans le projet de loi. Ce n'est pas pris en compte.

Allons un petit peu plus loin. J'ai fait référence dans les dernières semaines, à plusieurs reprises, aux oubliés du projet de loi. Alors, répétons-le... Et ceux qui ne l'ont pas lu, le projet de loi n° 17, lisez-le, ça se lit en diagonale. Il n'y a tellement rien dedans, là, que ça se lit, là, ça se lit, là, ça se lit en quelques minutes. Il y a beaucoup de pages, beaucoup d'articles, mais ce sont tous des articles de déréglementation. Nous ne faisons plus. Bang! Nous ne ferons pas. Bang! C'est comme ça.

Maintenant, le problème, c'est que la déréglementation, ça mène toujours à certains problèmes, puis après il faut les régler. Puis d'ailleurs on en a un bon exemple dès aujourd'hui parce que, dans nos consultations, le ministre a fini par admettre lui-même que, pour protéger le taxi dit traditionnel, il va falloir faire ce que nous avons déjà demandé : réserver à l'industrie traditionnelle du taxi — réserver, donc, un règlement — le transport adapté. C'est une autre demande formelle que l'on va faire dans les amendements. Alors, vous voyez, un projet de loi de déréglementation, et, déjà en consultation, on identifie les règlements qu'il faut ramener. Bien, ça, ça montre qu'une déréglementation totale et entière à la Ronald Reagan, là, parce que c'est ça qu'on vit, là, bien, ça pose des problèmes.

Ceux pour qui ça pose le plus de problèmes, ce sont les vulnérables, et les vulnérables sont venus nous le dire, et les vulnérables, eux autres, ont des problèmes, font et feront face à des problèmes en ville et en région. Alors là, on va séparer les deux. On va parler de la ville. Alors, en ville, ce n'est pas compliqué, la majorité du transport adapté se fait par des taxis. Bon. En région, c'est un mélange. En ville, c'est sûr qu'il va falloir mettre en place une règle pour faire en sorte que ceux qui ont une expertise, ceux qui, à date, ont satisfait les usagers, bien, puissent continuer à le faire.

Je l'ai dit ici en période de questions, ce que craignent le plus les usagers du transport adapté, c'est de voir arriver une armée de gens non formés, temporaires. Et ils le disent comme ça, et ils ont raison. Un chauffeur d'Uber, là, ce n'est rien d'autre qu'une auto autonome avec quelqu'un assis au volant. C'est ça, le problème du projet de loi. Puis le ministre le dit constamment, on s'en va vers l'auto autonome. Elle est là, l'auto autonome, là. Elle n'est pas totalement autonome parce qu'il y a quelqu'un qui est assis derrière le volant puis il écoute ce que le GPS lui dit. Prenez Uber, n'importe qui, là, puis vous allez le voir, là. Moi, je ne le prends pas, mais je connais des gens qui le prennent. Ce n'est pas compliqué, vous entrez dans l'auto, la personne ne sait pas du tout où elle s'en va, elle rentre l'adresse dans le GPS puis : Tournez à droite, avancez, ne reculez pas. C'est comme ça que ça fonctionne là, hein, chez Uber, chez Lyft. Et eux autres se préparent pour avoir une flotte d'autos autonomes un jour, puis ça va arriver, là, dans 20 ans, dans 25 ans, mais ce n'est pas là aujourd'hui. C'est comme ça.

Les usagers du transport adapté, ce n'est pas de ça qu'ils ont de besoin, là. Ils ont besoin de gens qui sont capables de les déplacer, capables de les prendre en charge, capables de les attacher correctement dans un véhicule adapté, et ainsi de suite. Les gens d'Uber ne font pas ça. Les gens d'Uber ne feront jamais ça. Alors, il est clair que, pour ce segment-là de

la population, il devra y avoir des règles de mises en place, la première : réserver ce secteur d'activité là aux chauffeurs de taxi dit traditionnel et s'assurer que et formation, et règlements soient suffisamment forts pour éviter le laxisme et les problèmes qui viennent avec des joueurs non expérimentés et mal formés de l'extérieur.

Le transport adapté à l'extérieur de Montréal ou de Québec, ça, c'est une autre chose. Et là on a entendu, là, les sociétés de transport, ceux et celles... les organisations qui contractent, sous-traitent avec soit des taxis soit d'autres compagnies, venir nous dire, puis le ministre était très content de ça, puis il a raison là-dessus : C'est vrai que sa loi ouvre de diverses possibilités. Qu'on arrête de parler de la disparition des territoires réservés, là, on est tous en faveur de ça. C'est vrai que ça, c'est une bonne affaire. Mais toutes les sociétés de transport, qu'elles soient en ville ou en région, en ruralité, ont toutes dit, sans exception, le bémol suivant : On ne pourra pas faire ce que vous voulez faire parce que le financement n'est pas là. Et ça, là, dans le projet de loi, il n'y a pas une virgule, quand on lit entre les lignes, il n'y a pas un soupir qui parle de ça. Zéro. Ils ont tous dit la même affaire. Oui, ça ouvre des possibilités, mais on a un problème de financement.

La MRC de La Jacques-Cartier, au moment où on se parle, ici, là, ce n'est pas bien loin, là, maintenant, a perdu son transport adapté, ils sont venus nous le dire en commission parlementaire, faute non pas de main-d'oeuvre, mais de financement. Ce qui fait que le transport adapté des personnes âgées, mais aussi des jeunes... Parce que, ne l'oublions pas, il y a des enfants, des adolescents qui ont besoin de transport adapté pour aller à l'école. Bien, eux, ces gens-là, au moment où on se parle, là, là, ont perdu leur service, faute de financement.

Alors, on a un projet de loi qui, dans la bouche du ministre, est merveilleux. On ouvre toutes les possibilités, et le marché tout naturellement va résoudre tous les problèmes. Mais est-ce qu'il est nécessaire de répéter que le marché libre, sans aucune réglementation, ne règle pas toujours tous les problèmes? Le marché, normalement, va accaparer un secteur d'activité sur un territoire où c'est rentable et abandonner ce qui ne l'est pas.

L'exemple parfait, l'exemple parfait, c'est l'Internet. Pourquoi au Québec on a des places où il n'y a pas d'Internet? Parce que le libre marché a conclu que ça coûtait trop cher l'installer pour ce que ça donne comme revenus. Ce n'est pas plus compliqué que ça. Le rang X à Saint-Y n'a pas d'Internet parce que la compagnie ne l'amène pas parce que le fil de cuivre, ou autres, coûte trop cher pour le revenu, et on demande au gouvernement de le faire.

• (15 h 30) •

Alors, de déréglementer l'industrie du taxi de la façon dont on le fait sans la reréglementer d'une certaine manière va amener ça, obligatoirement. À plus forte raison si on ne finance pas correctement, correctement je le répète, le transport adapté en région. C'est moins lourd à Montréal et à Québec... c'est moins problématique, pardon, mais plus on s'éloigne des grands centres et plus c'est problématique. Et on est venu nous le dire exactement comme ça.

Alors, comment on fait pour nier ça? Bien, on n'a rien qu'à lire le projet de loi, là, c'est une négation totale. Alors, voilà un autre exemple où il faudra avoir des adaptations, des amendements pour faire en sorte que ce que j'appelle les oubliés, les plus vulnérables de notre société puissent continuer — et c'est leur droit, c'est dans une loi — à recevoir les services auxquels ils et elles ont droit.

On a aussi eu des gens qui ne sont pas des utilisateurs du transport adapté, ils sont des utilisateurs réguliers du taxi, c'est vous, c'est moi, il y a des gens ici, au Parlement, il y a des gens dans nos milieux de travail précédents qui vont travailler en fauteuil roulant. Ces gens-là mènent une vie normale, ils vont au cinéma, ils vont voir leur famille, ils voyagent, ils font des croisières, ils prennent l'avion, mais ils sont en fauteuil roulant. Et ils sont venus nous dire, puis ça, c'est bien connu pour quiconque connaît quelqu'un qui est dans cette situation-là : Nous, là, pour avoir accès à un taxi, particulièrement à l'heure de pointe, là, c'est un problème. On attend, on ne peut même pas réserver à l'avance, puis par-dessus ça, pour ajouter l'insulte à l'injure, on nous surfacture. Je savais que ça existait, mais je ne pensais pas que ça existait avec l'ampleur qui a été décrite en consultations.

Alors, on a des gens vulnérables, qui ne sont pas nécessairement âgés, des gens, comme je l'ai dit tantôt, là, qui mènent une vie parfaitement normale à part le fait qu'ils sont en fauteuil roulant, bien, ils n'ont pas le service puis ils réclament le service. Et là j'ai été très surpris d'apprendre... bien, en fait, ce n'est pas vrai, je n'ai pas été vraiment surpris d'apprendre que ces gens-là s'organisaient en associations et consultaient des organisations similaires à l'extérieur. J'ai été surpris d'apprendre, par contre, qu'on était, au Québec, probablement parmi les derniers à s'être adressés à cette problématique-là, et pas plus loin qu'Ottawa, mais aussi ailleurs au Canada, jusqu'à Vancouver, et ailleurs en Amérique du Nord, et ailleurs dans le monde on avait mis en place des règles. Si on ne mettait pas en place des règles, ça se faisait spontanément pour faire en sorte qu'un minimum de véhicules disponibles en tout temps devaient être en service pour pouvoir accueillir les gens qui sont en fauteuil roulant. Ça, là, je pensais qu'on avait ça, bien, on ne l'a pas. Alors, ils s'en sont plaints, ils ont raison. Voilà un autre élément qui n'est pas dans le projet de loi. Comment ça se fait qu'une affaire de même n'est pas dans le projet de loi? Alors, eux, ils ont consulté, puis il y a même des analyses faites ailleurs dans le monde qui concluent que le seuil minimal, le seuil minimal de véhicules en service en tout temps requis pour faire en sorte que cette clientèle-là puisse être desservie dans des temps raisonnables comme vous et moi qui sommes ambulants, c'est 8 %. Dans d'autres villes, ça va jusqu'à 15 %, 20 %, c'est bien. 8 %, c'est écrit où dans le projet de loi? Nulle part. Alors, c'est sûr qu'on va arriver avec un amendement de ce genre-là.

Mais là arrive la grande question, et ça, ça va être intéressant de voir ça... Parce que le jour où on met une règle qui dit : Cher Uber, cher Lyft, cher taxi, à partir de maintenant, là, vous qui êtes un répondant — parce que c'est comme ça que c'est, la nouvelle terminologie qui est dans la loi, le projet de loi — 8 % de vos véhicules devront être adaptés et être en service en tout temps pour pouvoir accueillir et transporter des gens en fauteuil roulant. Qu'est-ce qui va arriver? Là, je fantasme à l'idée de voir Uber et Lyft frapper à la porte du ministre pour lui dire : Bien, écoutez, vous ne pouvez pas nous demander ça, on n'est pas capables de le faire, puis, si on ne le fait pas, on n'est pas capables, on ne reviendra pas, on va aller ailleurs. Je fantasme à l'idée d'entendre la conversation d'Uber et/ou de Lyft avec le ministre, j'en rêve

la nuit, puis même éveillé, devant vous. Que va dire le ministre? Est-ce qu'on va faire une concession du gros joueur qui prend la place et élimine les autres ou on va prendre la partie du vulnérable qui est peu nombreux, qui a peu de voix et qui a un vrai problème, lui ou elle? J'ai hâte de voir ça, ça va être intéressant. Alors, ça, c'est le genre de problèmes auxquels on a eu à faire face.

Maintenant, comment on fait pour être équitables dans ce dossier-là? Il y a d'autres cas de figure, là, mais je regarde le temps qui passe, puis il y a un élément sur lequel je veux absolument m'arrêter, comment on fait pour être équitables. J'ai élaboré suffisamment sur la compensation. On ne peut pas mettre ça à la poubelle, puis ça ne peut pas finir comme ça. J'irais même jusqu'à dire, Mme la Présidente, que peut-être qu'ils vont se manifester encore, les gens du taxi parce que ça a l'air qu'il y a juste de cette manière-là qu'on est entendus au gouvernement du Québec. «Anyway», ça ne me regarde pas. Ça sera à eux de prendre leur décision.

Mais, à l'autre bout, là, il y a la question de l'équité, l'équité quand on a à avoir accès au marché. Je m'explique. Au moment où on se parle, la chose qui est la plus importante... Et, si on croit vraiment, là... Si le gouvernement qui est en place puis si le discours du ministre, si vraiment, là, son discours va dans la direction de la mobilité durable, les changements de comportement, l'abandon du véhicule solo, et ainsi de suite, bien, à ce moment-là, il doit être le partisan absolument convaincu et déterminé de faire en sorte que les grandes organisations sous-gouvernementales — quand je dis «sous-gouvernementales», ça veut dire ailleurs qu'à Québec, les municipalités, essentiellement — aient accès à la donnée la plus fine, la plus détaillée et la plus directe possible. Et ça, ça signifie, là... Parce que le ministre a déjà dit qu'il ne voulait rien savoir de ça, puis je pense que c'est une erreur, il ne veut pas, par exemple, que Montréal ait un statut particulier. Je pense que Montréal et le ministre ne se sont pas assez parlé, puis je ne pense pas que l'un et l'autre comprennent exactement ce que l'un et l'autre veulent dire. Quoique, vers la fin des consultations, il semblait y avoir certaines éclaircies sur ce plan-là.

Un système, aujourd'hui, moderne qui, vraiment, veut s'occuper de façon intégrée de la mobilité et du transport soit individuel soit en commun doit avoir accès en ligne à toute la donnée qui touche le transport. Et, dans le cas du taxi, ça veut dire que chacune des compagnies qui a la permission d'oeuvrer sur un territoire donné doit être obligée à, en ligne, rendre disponibles ses données de transport — je cherchais le mot — de géolocalisation. Normalement, là, un citoyen devrait avoir plus qu'une application, il devrait être capable de voir sur son téléphone où sont les taxis, choisir celui qui fait son affaire en fonction de la distance, l'attente et du prix, et l'organisation qui chapeaute la mobilité durable devrait avoir accès à la même donnée. Une organisation, dans une grande ville, qui a vraiment la conjugaison de toutes les modalités de transport devrait pouvoir avoir accès en ligne à ce qui se fait en taxi, en autobus, en métro, en trottinette, parce que ça, ça s'en vient, et ainsi de suite. C'est la seule manière de pouvoir faire une gestion optimale et de la planifier à long terme.

Les compagnies vont toutes nous dire : On ne peut pas le faire. Il y en a même déjà une qui l'a dit. En fait, il y en a deux, hein? Taxelco est venu nous dire qu'ils ne le feraient pas. Ils peuvent le faire, mais ils ont dit qu'ils ne le feraient pas. Une autre compagnie a dit : Oui, on n'a pas la... Non, non, non, la technologie, ça, ça se fait et, dans une loi, ça doit être imposé. Après, un coup que ça est fait, bien, c'est celui qui donne le meilleur service, là, qui va gagner la mise, c'est celui-là, plutôt que d'avoir des comportements comme on voit actuellement. Il n'y a personne qui a mentionné, puis c'est le premier article que j'ai vu ce matin dans *Le Soleil*, qui a parlé du comportement des chauffeurs dans un mode ou dans une situation de tarification dynamique. Pour pouvoir déceler ça, corriger ça, hein, pouvoir dire à une compagnie : Regarde, on le voit, là, on le voit, là, que tes chauffeurs, là, ils sont là, là, puis ils attendent. Les appels sont faits et ils attendent que le prix monte. La seule façon de pouvoir contrôler ça, c'est d'avoir accès à la donnée de géolocalisation de chacun des taxis, de chacune des compagnies en direct. C'est la seule manière.

• (15 h 40) •

Ça, là, ça s'appelle de la saine gestion. Ça, ça s'appelle aussi une réglementation minimale. Et le projet de loi n° 17 en est un de déréglementation absolue, et ça ne marchera pas. Ça va marcher dans certains secteurs, à certaines heures, mais globalement ça ne marchera pas. Et les deux groupes d'individus qui vont en sortir perdants, ce seront malheureusement les chauffeurs et les usagers. Puis, Mme la Présidente, ça ne sera pas les usagers du samedi soir au Centre Vidéotron ou au Centre Bell, ça va être le nirvana pour eux autres, ça va être tous les autres, le commun des mortels dans les situations quotidiennes de la vie. On ne peut pas accepter ça.

Alors, je le redis, et tout le monde le dit, là, c'est bien beau, là, de vouloir faire un projet de loi qui va être bon pour l'utilisateur, on veut tous ça, mais encore faut-il que ce qui est dans le projet de loi et éventuellement dans la loi non seulement fasse ce qui est promis, mais qu'il ne fasse pas ce qui est évitable, parce qu'il y aura des situations où il y aura des problèmes générés par le projet de loi actuel s'il était adopté tel qu'il est écrit aujourd'hui.

Alors, nous, Mme la Présidente, c'est sûr qu'on va voter contre le principe du projet de loi non pas parce que la finalité telle qu'exprimée par le ministre est si négative que ça, mais parce que le projet de loi est écrit d'une telle manière que, s'il était mis en application, il ne livrera pas la marchandise, il ne pourra pas. Et, quand le ministre nous dit, là, que ça va bien aller, bien, je l'ai dit, et ça a été dit en consultations, déjà, et particulièrement en région, on voit des gens quitter le taxi parce qu'ils voient ce qui s'en vient et ils voient les problèmes qu'ils vont avoir. Ils voient surtout leurs revenus baisser. Alors, ces gens-là, là, particulièrement en région, ils le disent aujourd'hui, et on a des cas patents, on a des régions où ça a été exprimé clairement, il y a des gens qui se trouvent d'autres jobs. Le ministre nous dit régulièrement : Jour 1, il n'y a rien qui va changer. Il l'a dit à matin. Le ministre, ce matin, là, avant qu'on prenne notre pause, a dit : Jour 1, rien ne va changer. On est à la veille du jour 1, et ça a commencé à changer. C'est une réalité, elle est incontournable. Elle est là, documentée. Des gens quittent le monde du taxi parce que ce qu'ils voient arriver pour eux, c'est mauvais. Alors, moi, je comprends le... Là, on va faire la différence, encore une fois, entre le chauffeur puis le propriétaire de taxi. Le propriétaire de permis, lui, là, son permis va disparaître, ça fait que, là, il va faire autre chose. Ses véhicules vont disparaître. Le gars, il va les vendre. Ce n'est pas nécessairement quelqu'un qui fait du taxi qui va les prendre, pas nécessairement, il n'y a

rien qui garantit ça. Et il y a ceux qui, comme je viens de l'indiquer, là, puis on l'a vu quand... Je suis allé moi-même dans le Bas-Saint-Laurent. Alors, dans le Bas-Saint-Laurent, là, il y a le tiers de la flotte, le tiers des employés d'un propriétaire de permis, là, qui ont quitté leur job, ils sont allés ailleurs. Ils sont allés chercher des jobs chez des compagnies du monde agricole, là, sans nommer personne. Ils l'ont fait au moment où on se parle, on perd des joueurs. Alors, jour 1, là, ça va bien aller? Bien non, parce que, là, on voit déjà les dommages qui sont en train de se mettre en place. Et je le répète, quand on arrive à la question des gens les plus vulnérables, bien, ça, ce n'est certainement pas, mais vraiment, vraiment, vraiment pas réglé.

Alors, on va bientôt aller à l'étude détaillée. Je vous ai décrit... listé, ce n'est pas un mot, en français, là, mais je vous ai énuméré certains amendements qu'on va vouloir qui soient mis en place. Ce n'est pas les seuls, il va y en avoir d'autres, mais vous voyez, Mme la Présidente, où on souhaite aller. On souscrit à l'idée et la volonté du ministre de vouloir améliorer la situation des citoyens, on est d'accord avec ça. Qui peut être contre ça? Mais, à sa face même, il y a des problèmes et il y a des choses qui sont oubliées. Alors, c'est sûr que les amendements qui vont être présentés... bien, c'est sûr qu'au bout de la ligne, si ça ne passe pas, bien, on ne pourra jamais voter pour un projet de loi comme ça, tout comme on ne pourra jamais voter pour un projet de loi si les propriétaires de permis de taxi ne sont pas compensés correctement, et ça, c'est de l'avis des gens qui ont une expertise là-dedans.

C'était ma case départ, je vais terminer là-dessus, je ne peux pas croire que ce gouvernement-là puisse poser un geste aussi injuste. Il n'y a pas d'autre mot, c'est injuste, injuste. Le ministre a dit, la semaine dernière, qu'il souhaitait que Dieu existe parce que, sinon, la vie serait injuste. Bien, manifestement, aujourd'hui il existe. C'est injuste, il n'y a pas d'autre mot, là. Le gouvernement actuel a la capacité de compenser correctement, selon des règles établies, établies par les lois de l'expropriation, les propriétaires de taxi, qu'il le fasse. Et après, et après, amendons son projet de loi pour faire en sorte qu'il n'y ait personne qui soit lésé au Québec. Et assurons-nous, Mme la Présidente, qu'en région, là où le problème numéro un en est un de financement, le financement soit au rendez-vous parce qu'actuellement, dans le projet de loi, il ne l'est pas, et je n'ai aucune indication qu'il le sera parce que ce mot-là n'a jamais été prononcé par le ministre ni à la période de questions, ni en consultations, ni dans son allocution de ce matin. Alors là, il y a un problème qui est réel, que peut-être qu'on veut éviter, mais qu'on ne pourra pas éviter. Alors, voilà, Mme la Présidente. Je vous remercie.

La Vice-Présidente (Mme Gaudreault) : Je vous remercie, M. le député de La Pinière. Et maintenant je vais céder la parole à Mme la députée de Mercier.

Mme Ruba Ghazal

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Alors, bien, je voudrais tout d'abord... Bien, bonjour, tout le monde. Je voudrais d'abord remercier le ministre des Transports, remercier aussi mes collègues membres de la commission parlementaire, donc, qui ont assisté pendant des heures et des heures aux audiences particulières et... Parce qu'on développe des relations, hein? Moi, c'est mon premier projet de loi, puis on finit par des petits clins d'oeil, par des grimaces, on développe des relations avec les membres de la commission, peu importe de quel parti ils sont. Je veux aussi remercier les groupes qui sont venus présenter leurs mémoires, ceux aussi qui ont amené, qui ont présenté des mémoires sans avoir pu être entendus en commission, parce qu'il y en a eu aussi beaucoup, toutes les personnes qui ont envoyé des courriels. Je suis sûre que la majorité des députés, dans leur comté, ont reçu des courriels de gens qui ont eu... que le projet de loi va avoir des impacts très, très importants sur leur vie, et je veux remercier toutes ces personnes-là.

Donc, moi, c'est ça, j'ai une heure devant moi. J'espère pouvoir être aussi divertissante que mon collègue de La Pinière. Je ne pense pas. C'est quand même la première fois que je fais une allocution dans le cadre d'un projet de loi, donc je vais me pratiquer. À force de l'entendre... Je pense qu'on va passer beaucoup, beaucoup d'heures ensemble, je veux me pratiquer à être divertissante comme ça.

Donc, quand il y a eu... Le 20 février, le ministre avait présenté sa déclaration ministérielle du projet de loi. Je me rappelle, bien, en tant que membre du groupe... du deuxième... bien, en fait, membre du parti Québec solidaire, deuxième groupe d'opposition, j'avais fait une allocution, une réaction à ça et j'ai été... j'ai voulu parler d'un... par rapport à l'industrie du taxi, par rapport à quelque chose qui est plus personnel, mais c'était ma première fois, puis j'ai dit : Bien, je vais peut-être laisser tomber. Mais, cette fois-là, je vais en parler. En fait, l'industrie du taxi, même si, moi, je n'ai pas personne dans ma famille proche qui est dans cette industrie, mais j'ai des amis, beaucoup d'amis, des amis, aussi, à mon père qui ont été dans cette industrie. Et mon père, il y a plus de 30 ans, quand on est arrivés ici, au Québec, il avait des amis, que ce soit à Toronto aussi à Montréal, qui, pour avoir un emploi, les gens — moi, je viens du Moyen-Orient — bien, ils vont dans cette industrie-là parce qu'ils ne se trouvent pas nécessairement des emplois à la hauteur de leurs diplômes. Moi, mon père voulait investir, voulait faire... investir, que ce soit dans la restauration, dans un commerce ou peut-être le taxi. Il a réfléchi à aller dans cette industrie comme d'autres de ses amis, et finalement il n'y est pas allé. Mais j'ai une grande, grande affection pour tous ces hommes — il y a des femmes aussi, plus minoritaires — qui sont descendus dans les rues et qui disaient qu'eux, ils ont investi toute leur vie et toutes leurs économies pour nourrir leur famille. Et moi, personnellement, j'aurais pu, un jour, vivre de cette industrie-là, être éduquée, aller à l'école, manger, donc, de cette industrie. Et j'ai une grande affection pour ces gens-là et je suis de tout coeur avec eux.

• (15 h 50) •

Donc, le 20 février, le ministre avait présenté les objectifs du projet de loi. À ce moment-là, on ne savait pas quelle était la teneur de ce projet de loi, mais il avait présenté quatre objectifs. Moi, je prends régulièrement, très, très souvent le taxi et je fais beaucoup de petits trajets, et je me rappelle que j'avais parlé avec les chauffeurs de taxi en leur disant : Qu'est-ce

que vous pensez? On ne savait pas encore, le projet de loi n'était déposé. Il dit : On le sait, on le sait, ça fait très, très longtemps qu'on est prêts. Que ce soient des chauffeurs ou des propriétaires, parce que je leur posais la question, c'est rare que j'ai deux réponses différentes. Que ce soient des chauffeurs ou des propriétaires, la majorité du temps, j'ai les mêmes réponses, et ils disaient : On s'attend que ça change, on le voit, on est habitués, surtout dans la région de Montréal, Uber est là depuis très longtemps. Et, même avant, on a fait beaucoup d'efforts pour moderniser cette industrie-là. On espère seulement que, pendant toutes les consultations, toutes les fois où on a fait des représentations auprès du gouvernement, cette fois on va être entendus. Parce qu'ils convenaient qu'il fallait qu'il y ait une modernisation. Ils ne disaient pas une déréglementation, une modernisation de l'industrie. Donc, malheureusement, ils ont reçu le projet de loi comme une claque au visage, ils ne s'y attendaient pas. Beaucoup de gens disaient : Mais on s'y attendait, on le savait depuis qu'Uber était là. Oui, ils s'attendaient à une modernisation, mais pas à l'anéantissement de la gestion de l'offre de cette façon-là.

Donc, le premier objectif, justement, qui était écrit dans la déclaration ministérielle, c'était la fin de la gestion par projets pilotes, qui créait de l'incertitude. Et ça, c'est une bonne chose, c'est un bon objectif parce qu'avec le projet de loi n° 100 qui a été adopté par le précédent gouvernement sous le bâillon, eh bien, ce que ça a fait, c'est que, pendant... après qu'Uber soit arrivé en 2014, qu'il ait fonctionné dans l'illégalité pendant deux ans, par la suite, ce qu'on a fait, c'est qu'on a ouvert la porte à seulement Uber et on a fait un projet pilote pour lui, pour permettre à ce nouveau joueur de faire son entrée dans le marché. Ce projet de loi, donc, a été renouvelé une deuxième année, comme la loi le permet, et tout de suite, rapidement, avant les dernières élections, il a été renouvelé pour une troisième fois, alors que la loi ne le permet pas. Ça a été fait par décret, peut-être une entente entre les deux gouvernements. Donc, ce que ça a été fait... il y a eu aussi des gens qui nous l'ont dit, des spécialistes, au début, qui nous ont dit que ça a fait en sorte que ça a placé Uber. Il a pu se placer, oui, seulement dans trois villes, Gatineau, Québec et Montréal, mais ça a été une des pires décisions qui a été prise. Il aurait fallu peut-être réglementer tout de suite, aider l'industrie, laisser le temps à l'industrie de s'adapter, de faire quelque chose de plus juste et équitable. Mais disons que le ver est rentré dans la pomme dès ce moment-là, et là on vit avec le fruit pourri, si je peux dire. Mais c'est clair qu'il fallait mettre fin à la gestion par projets pilotes, la gestion à la pièce parce que ça ne favorisait pas nécessairement l'industrie du taxi, ni personne, ni les clients.

Le deuxième objectif que le ministre avait énoncé, c'était d'alléger le fardeau administratif, réglementaire et financier des entrepreneurs de cette industrie. Là, ici, je veux aller... avant de parler de l'objectif lui-même, je vais en parler plus loin, c'est le terme qui est utilisé, de dire que ce sont des entrepreneurs, que je veux ici remettre en question, parce que je rappelle que l'industrie du taxi compte un très grand nombre de propriétaires uniques, ce qu'on appelle des propriétaires artisans. Si on regarde à Montréal, où il y a le plus grand nombre de permis, donc, et de propriétaires, sur les 4 200 propriétaires, 3 900 ne possèdent qu'un seul permis et ils sont eux-mêmes... ils conduisent leur propre permis. Ils ne le louent à un chauffeur que quand ils partent en vacances ou quand ils sont malades, par exemple. Donc, ce sont des gens qui, en achetant leur permis, ce qu'ils ont fait, c'est qu'ils ont investi, comme j'ai parlé tout à l'heure avec des amis de mon père, mon père aurait pu aussi le faire, ils ont investi dans un emploi, ils ont investi dans leur gagne-pain.

Et on l'entend souvent, ça fait des années qu'on en parle de ces exemples de chauffeurs qui... normalement, ils ont été médecins dans leur pays, ils ont été ingénieurs. Je veux dire, combien de fois on cite ces chauffeurs en exemple, où ils sont venus puis ils ne travaillent comme chauffeurs de taxi par choix, mais ils le font parce qu'il faut qu'ils mettent du pain sur la table pour leurs enfants, il faut qu'ils travaillent? Et il y avait même... lors des manifestations, je me rappelle, il y a eu un chauffeur, il avait les larmes aux yeux et il avait apporté tous ses diplômes. Il est d'origine marocaine et, quand il travaillait au Maroc, il était en informatique. Il a refait des équivalences, il a refait ses diplômes ici. Même, il avait des diplômes obtenus ici et il les montrait puis il disait : Pourquoi on ne nous laisse pas tranquilles? Je veux dire, j'ai tout fait, j'ai étudié, j'ai eu mes équivalences, je suis recommencé au bas de l'échelle et je n'arrivais pas à trouver de l'emploi avec mes diplômes, qu'il brandissait. Je trouvais que c'était extraordinaire, cette image-là, le chauffeur de taxi avec sa voiture et ses diplômes. Et maintenant on vient, encore une fois... on m'enlève le pain dans la bouche de mes enfants, on enlève mon gagne-pain, on enlève ma retraite. Pourquoi est-ce qu'on ne nous laisse pas tranquilles? Pourquoi est-ce qu'on ne laisse pas les travailleurs faire leur travail, et on ne les laisse pas tranquilles, et on est toujours en train de leur mettre des bâtons dans les roues?

Donc, ces propriétaires ne sont pas des jeunes investisseurs qui, un matin, ont été tentés par le goût de l'aventure, c'est vraiment des gens... On ne peut pas comparer l'industrie du taxi à des jeunes pousses ou à d'autres industries plus risquées. Ce sont des gens qui ont fait confiance au gouvernement et qui ont dit : Bien, c'est ça, le système qui fonctionne depuis longtemps. Ils ont collaboré aussi pour le moderniser au travers du temps et, malheureusement, maintenant, aujourd'hui, ils se sentent trahis.

En ce qui concerne l'allègement réglementaire, bien, ce n'est pas un allègement, c'est vraiment une abolition complète, n'en déplaise au ministre, et même s'il n'est pas d'accord, et je vais y revenir un peu plus loin. Donc, ça, c'était pour le deuxième objectif.

Le troisième objectif qui était énoncé dans la déclaration ministérielle, c'était de faciliter l'émergence des innovations, et ça, c'est un objectif tout à fait louable. Donc, comme je le disais, l'industrie du taxi n'a pas attendu l'arrivée d'Uber. C'est-à-dire, même en 2009, on a eu des représentants de l'industrie. Des chauffeurs de taxi me l'ont dit, ils ont vu les innovations qui se font ailleurs. Par exemple, ne serait-ce que d'avoir un GPS, un écran dans leur voiture n'était pas permis, et il a fallu qu'ils travaillent avec le gouvernement pour changer les lois pour qu'ils puissent le faire avancer. Donc, ils étaient d'accord avec cette modernisation-là, mais ils se battaient avec le gouvernement. Uber est arrivé, et là, tout d'un coup, la modernisation, c'est la plus belle chose au monde, et tout est permis.

Le fonds de modernisation de 40 millions de dollars, c'est une bonne chose, certes, mais ce que je comprends, c'est que même Uber et les nouveaux joueurs pourraient piger dans cette enveloppe-là. Donc, ça, c'est vraiment... moi, je trouve que c'est encore plus insultant pour les chauffeurs de taxi de savoir que cette contribution de plus, que le ministre

l'ajoute dans les montants qu'il donne en tant que compensation aux chauffeurs, que même les nouveaux joueurs qui font des millions, même s'ils déclarent des pertes pour ne pas payer d'impôt, qu'ils puissent bénéficier de ce 40 millions là. Il ne faudrait absolument pas que ça soit le cas.

Le quatrième objectif et qui est, selon nous, le plus important, c'est celui de l'équité. Le ministre nous dit que tout le monde doit jouer selon les mêmes règles, mais est-ce que c'est équitable d'exproprier les propriétaires de leurs permis en ne compensant que le coût d'acquisition? Ça aussi, plusieurs personnes nous l'ont dit, qui sont venues lors des audiences particulières. Est-ce que c'est équitable d'ouvrir les bras à Uber, alors qu'il a opéré dans l'illégalité de 2014 à 2016 sans payer d'impôt? J'ai posé la question à Uber, j'ai dit : Est-ce que vous avez une entente avec Revenu Québec pour payer des impôts? Les représentants ont dit : Oui, depuis 2016. Donc, on ne parle pas d'entre 2014 et 2016. Est-ce que c'est équitable que les redevances pour compenser l'abolition des permis soient payées par ceux qui subissent les effets de cette abolition? Je ne pense pas.

Dans son allocution, le ministre, aussi, nous avait dit qu'il plaçait... puis le projet de loi, il l'a fait en pensant... en ayant en tête l'usager, donc l'usager au coeur de la réforme. Il nous dit que les citoyens sont en droit de profiter des services compétitifs et accessibles. Très bien, mais est-ce qu'il répond aussi aux personnes qui vivent avec un handicap? Et ça, je pense qu'il a dû faire une sorte de mea culpa et une réflexion, sans le reconnaître verbalement, qu'il y a quand même eu des oubliés de son projet de loi, et ce sont les personnes handicapées.

Et aussi on parle de transport adapté, mais il y a aussi le transport accessible, qui n'est pas la même chose, mais qui est aussi très, très important. Par exemple, pensons à des personnes qui vivent avec un handicap visuel. Le ministre leur demande de le croire sur parole, il n'arrête pas de le répéter, de leur répéter qu'il a un grand coeur et qu'il ne laissera tomber personne. Loin de moi l'idée, Mme la Présidente, de remettre en doute le grand coeur et la sensibilité, auxquelles je crois sincèrement, du ministre et de tout le monde, ici, qui est à l'Assemblée nationale, mais ce que ces usagers et ces usagères du transport adapté et accessible demandent au ministre, à l'instar de la Commission des droits de la personne, c'est que le projet de loi reconduise les dispositions qui ont disparu dans la loi actuelle. Il y a des dispositions qui offrent une garantie, des dispositions par rapport au transport adapté et au transport accessible qui ont été totalement enlevées et qui n'existent plus. Donc, c'est important, parce que ces gens-là ont des droits, et en ce moment, à part les paroles du ministre, ce qu'on veut, c'est que ça soit écrit dans le projet de loi. Donc, c'est sûr que ces dispositions-là devraient revenir, parce qu'on le sait, les écrits restent, mais les paroles du ministre s'envolent.

• (16 heures) •

En répondant aussi à une question en Chambre cette semaine, au début de la semaine, le ministre a dit qu'il a bien écouté les groupes qui sont venus présenter un mémoire lors des auditions particulières et qu'il va amender le projet de loi. Donc, je salue cette ouverture, mais j'ai hâte de savoir sur quelles dispositions il va les amender. Est-ce qu'il parlait du transport adapté, du fait qu'il va réserver ce mode de transport aux professionnels qui sont formés? Les professionnels, actuellement, c'est seulement ceux de l'industrie du taxi et non les chauffeurs du dimanche, qui font ça pour arrondir leurs fins de mois ou pour se désennuyer, par exemple. Est-ce qu'il va donc laisser le transport adapté exclusivement à eux? Le ministre ne l'a pas précisé, donc on va le voir lors de l'étude article par article, et, c'est sûr, avec — c'est ce que j'ai entendu aussi — les autres groupes d'opposition, on va s'assurer que ces dispositions-là soient clarifiées et soient écrites dans le projet de loi.

Le ministre s'impatiente aussi par rapport à lorsqu'on parle des 22 000 familles. Il y a aussi un fascicule qui a été fait par les gens de l'industrie, qui disent que ce n'est pas vrai qu'il va y avoir une disparition de leur gagne-pain et qu'ils vont pouvoir continuer à oeuvrer. Même le ministre, évidemment, il l'a répété à maintes, maintes reprises, sur les 50 millions de courses, il y en a 40 millions qui sont faites par l'industrie — ça, il parle des chiffres d'aujourd'hui — 40 millions, qui sont faites par l'industrie traditionnelle actuelle et que, si l'industrie du taxi se retrousse les manches et fait vraiment des efforts, et s'ouvre à la modernisation, et se met ensemble, bien, on ne sait pas, peut-être que, demain, ça va être 42 millions de courses qu'ils vont faire, peut-être plus, et qu'ils vont pouvoir concurrencer les Uber de ce monde, qui n'ont aucune gêne à faire du dumping, mais ça, le ministre ne veut pas le voir. Donc, ce qu'il nous dit, c'est : «Sky is the limit», comme disent les Chinois. Donc, vraiment, on a l'impression que le ministre ne vit pas dans le même monde que nous. En tout cas, il n'a pas lu la même revue de presse que moi par rapport à tout ce qui se passe à travers le monde et comment Uber bouleverse et anéantit l'industrie du taxi, sauf lorsque les gouvernements décident d'intervenir et de mettre plus de contrôle. Après avoir déréglementé, comme à New York, ils essaient, après ça, de reculer, mais qui est, dans le fond, d'avancer pour permettre à cette industrie de revenir... en fait, de continuer à professionnaliser cette industrie, ce qui est bon aussi pour les usagers.

Donc, ce qui est aussi très, très épeurant, c'est que tout ça a été fait sans aucune étude d'impact sérieuse, c'est-à-dire qu'on remet en question cette industrie-là, on l'anéantit, on remet en question aussi le gagne-pain des 22 000 familles, mais sans aucune étude sérieuse, comme si c'était pris à la légère. Et il y a aussi eu un projet de loi qui a duré trois ans et qui va durer trois ans, et on n'a aucune donnée, sous prétexte que c'est confidentiel. Donc, à quoi ça sert d'avoir eu ce projet pilote là si on n'a pas les résultats, si on n'a pas les analyses, si on n'a pas l'impact sur l'industrie? Par exemple, il y a eu combien de faillites qui ont été faites par l'industrie? Qu'est-ce que ça a donné, plus de voitures? On nous dit que, là, maintenant, il n'y a pas plus de voitures, mais, en déréglementant totalement partout, on n'a pas de données qui nous disent que ces faits ne s'avèreront pas. Et, en fait, on a été un peu habitués, avec ce gouvernement-là, à ce qu'on fasse des grands bouleversements, mais sans étude de loi sérieuse... sans étude d'experts, pardon, sérieuse : on pense au troisième lien; le projet de loi sur le cannabis, où est-ce qu'on va augmenter l'âge, alors que tous les experts disent qu'on n'a pas besoin d'aller là; le projet de loi n° 21 de la laïcité. Où est l'urgence? Quelle est la réalité sur le terrain? Qu'est-ce qui se passe? On bouleverse, sans donner de temps, on bouleverse toute l'industrie, mais seulement avec une logique, la logique de la loi de l'offre et de la demande, qui va tout régler, alors que ça fait très longtemps qu'on sait que ce n'est plus le cas.

Donc là, je parlais des objectifs — je suis un petit peu sortie d'autres sujets — des objectifs qui étaient énoncés au début, avant le projet de loi. Maintenant, je vais parler plus précisément du projet de loi, mais en amenant les mythes qu'on entend beaucoup, parce que beaucoup, beaucoup de choses ont été dites et il y a eu beaucoup... même quand on entend les gens parler, sur des mythes mais qui ne sont pas des faits.

Donc, un des premiers mythes, c'est que l'industrie du taxi veut rester dans le statu quo, qu'elle ne veut pas évoluer, alors que, comme je l'ai dit tantôt, les gens de l'industrie, ce n'est pas la première consultation à laquelle ils participent. Il y en a eu plusieurs dans le passé, et ils sont arrivés avec des propositions, des propositions écrites, des propositions réfléchies. Ils étaient conscients qu'ils ne pouvaient pas gagner sur les points, mais, au moins, sur quelques-uns. Donc, ce n'est pas la première fois. Puis là ils ont l'impression qu'absolument rien... ils n'ont pas été entendus sur aucun élément. Même, on parlait des agglomérations. Par exemple, ici, à Québec, il y a eu un projet de loi pour la fusion des agglomérations, et ça a été fait... pas un projet de loi, pardon, un projet pilote. Donc, ça a été fait par un projet pilote qui a été renouvelé en décembre. Mais donc ils y étaient ouverts, pas tout le monde, pas partout, parce que ça a aussi des effets pervers, donc il y avait une ouverture. Et maintenant, bien, on dit : Au lieu de faire une fusion par agglomération, par exemple, par les grandes villes, bien là on le fait partout. C'est un projet de loi qui fait beaucoup, beaucoup de mur-à-mur, qui ouvre tout, puis il y a un manque d'analyse fine et de faire les choses de façon beaucoup plus réfléchie. C'est très simple, le projet de loi, on dérégle partout, puis, peu importe les besoins des usagers, peu importe l'industrie, c'est partout la même chose, c'est du mur-à-mur, et, avec la loi de l'offre et de la demande, les choses vont se régler, alors qu'on le sait, que ce n'est pas le cas.

On parle aussi de la modernisation, de l'ouverture des chauffeurs à la modernisation. Et moi, je l'ai dit lors des audiences particulières, je ne me rappelle pas la dernière fois que j'ai demandé un taxi en parlant avec quelqu'un, que ce soit à Montréal ou à Québec. Peut-être qu'ailleurs c'est différent, mais ça ne m'est jamais arrivé. J'utilise toujours une application, parce que l'industrie du taxi a commencé, a compris, voyait le train de la modernisation arriver et a embarqué dedans. Ils avaient besoin de plus de temps aussi pour pouvoir se moderniser partout. Est-ce que c'est parfait? Non. C'est la même chose pour Uber, ce n'est pas parfait. Donc, ils ont été arrêtés dans leur élan. On a entendu le Bureau de taxi de Montréal, dont les représentants sont venus en commission, et qui est un précurseur aussi de la modernisation de l'industrie du taxi. L'aspect le plus visible de cette modernisation, c'était l'image de marque qu'on a vue, où on a vu le mot «bonjour» qui est peint sur les voitures de taxi pour donner une image de professionnalisme de cette industrie. Donc, ça, c'est récent.

Mais le plus important, c'est le registre des taxis, qui permet au bureau de recueillir les données de géolocalisation en temps réel. Et donc ça, c'est une modernisation. Ce n'est pas la déréglementation. Ça, ça fait partie de la modernisation. Et la donnée, c'est vraiment le nerf de la guerre pour la gestion de la mobilité dans une grande ville comme Montréal. Et ce qu'il est important de rappeler aussi, puis ça, les gens du Bureau de taxi de Montréal nous l'ont rappelé, c'est que le taxi est un moyen de transport complémentaire à tous les autres moyens de transport et il ne faut pas qu'il fasse concurrence... Par exemple, pour le transport en commun, il ne faut pas... les Uber, par exemple, s'ils décident de faire du dumping, si la tarification modulée reste telle quelle et qu'il n'y a pas de prix plancher, de prix plafond, bien, ce qui risque d'arriver, c'est que ça risque de faire concurrence au transport en commun. Au lieu qu'une personne dise : Bien, je vais prendre l'autobus, je vais prendre le métro, ça va être plus facile pour elle de prendre un taxi ou un Uber, et là ça va exactement dans le sens contraire de la mobilité durable, à laquelle souscrit aussi le présent gouvernement. Donc, les gens du bureau de l'industrie du taxi aussi nous ont dit qu'ils ont eu l'impression qu'ils ont été arrêtés dans leur élan.

Rappelons aussi que ce n'est pas garanti que les nouveaux joueurs, les Uber, Taxelco ou Lyft de ce monde, acceptent de partager la donnée en temps réel. Dans le projet de loi, ce que j'ai compris, c'est que les données vont être données de façon... le ministre nous disait : Oui, oui, oui, ça va être obligatoire, mais ça va être de façon périodique. Mais, en temps réel, ce n'est pas clair. On a senti une ouverture peut-être factice de la part d'Uber, parce qu'ils ont suivi les consultations. Le ministre dit : Non, ça va être obligatoire. Mais ce n'est pas du tout, du tout garanti, et donc ça va exactement à l'encontre de ce que le Bureau de taxi de Montréal voulait faire.

Donc, tous ces exemples démontrent qu'on est loin ici d'une industrie sclérosée, d'une industrie qui veut rester assise sur ses lauriers et ne pas bouger. Les gens du taxi ne sont pas des dinosaures qui sont perturbés par le changement. Parce que le ministre répète souvent : Ah! c'est le changement, que voulez-vous. Moi, je viens de l'entreprise privée, puis souvent on disait : Quand on amène des projets de changement, bien, il y a toute une période d'adaptation pour les gens de s'adapter aux changements, parce que l'être humain, il a peur du changement, il a ses vieilles habitudes. Mais les gens du taxi, ça, le projet de loi ne s'applique pas... Cette affirmation-là du ministre ne s'applique pas à la situation actuelle, parce que les gens du taxi ne sont pas bouleversés parce qu'il y a des changements, ils sont bouleversés parce qu'ils sont expropriés. Donc, ce n'est pas exactement la même chose. Je trouve que c'est vraiment dérangeant et insultant, c'est un peu les rabaisser en disant que : Ce n'est pas grave, vous n'êtes pas habitués, vous allez voir, plus tard, là, vous allez être habitués. Ce n'est pas ça qu'ils disent. Ce qu'ils disent, c'est qu'il y a une injustice, une iniquité. Le changement, ils l'ont venu venir bien, bien, bien longtemps, même avant l'arrivée d'Uber.

• (16 h 10) •

Donc, le mythe n° 2 : le propriétaire d'un permis de taxi, comme n'importe quel homme ou femme d'affaires, devrait subir les risques de son investissement. Donc, c'est important de le rappeler, comme je l'ai dit, puis, je le répète, on ne le répètera jamais assez, acheter un permis de taxi, ce n'est pas investir à la bourse, c'est vraiment un filet social pour ces gens-là. Ça leur permet d'assurer un salaire raisonnable, pas un salaire de millionnaire, un salaire raisonnable et une retraite digne. Donc, ce n'est pas en faisant du taxi, donc, qu'on devient riche.

La gestion de l'offre a été mise en place, a été un choix qui a été fait au Québec non pas par l'industrie du taxi, mais par le gouvernement, à qui l'industrie a fait confiance, et aujourd'hui ce même gouvernement retire ces permis. Donc, c'est un choix qui a été fait dans le passé, puis il y avait des raisons pour ça. Moi, ce qui m'inquiète maintenant,

c'est qu'en enlevant la gestion de l'offre, puis qu'on voit tous les faits puis toutes les lumières rouges qu'on fait clignoter au ministre, des années plus tard, comme ça s'est fait à New York, même si ce n'est jamais comparable, comme ça s'est fait ailleurs, on voit tous ces faits, tous ces risques s'avérer et que, là, le ministre décide... qu'on décide — peut-être un prochain gouvernement — de reculer par rapport au projet de loi n° 17, où, pour moi, ce serait plus une avancée, parce que le projet de loi n° 17, c'est une modernisation, mais la déréglementation, c'est un retour en arrière. Les gens de la Fédération des travailleurs du Québec qui sont venus aussi en auditions particulières nous l'ont dit. Ils ont cité un rapport qui parlait de l'industrie du taxi puis qui disait qu'il fallait mettre la gestion de l'offre, qu'il fallait restreindre le nombre de permis qui... au Québec, le permis de taxi. Et, dans ce rapport, il y avait une citation qui disait que les propriétaires et chauffeurs de taxi, à ce moment-là, crevaient de faim... en fait, je vais les citer comme il faut, «que les propriétaires et chauffeurs crèvent de faim même en fournissant une somme inouïe de travail». Et après ça ils disent que cette... En fait, ce que je veux dire, c'est qu'on a l'impression que ça, c'est cité aujourd'hui, et c'est peut-être une citation qui pourrait être utilisée plus tard si le projet de loi n° 17 est adopté tel quel. Mais c'est le rapport Bossé, qui a été publié en 1970, qui nous disait qu'il y avait cette réalité que vivait l'industrie du taxi, et c'est pour ça qu'on a décidé d'avoir une gestion de l'offre. Donc, c'est un choix qui a été fait, et moi, je mets ma main au feu qu'on va être obligés de retourner à cette gestion de l'offre après le chaos que cette déréglementation-là va amener, à moins que le projet de loi soit amendé et que les permis des chauffeurs de taxi soient là, mais ce n'est pas du tout gagné.

Le mythe n° 3, c'est que la déréglementation de l'industrie du taxi est un bénéfice pour les usagers. Donc, le ministre nous dit que, cette réforme, il la fait en pensant et en ayant à coeur les usagers et usagères du taxi. Encore une fois, la loi de la concurrence est supposée donner, donc, plus de choix, c'est vrai. Quand on a de la concurrence, le client, l'utilisateur, le citoyen a plus de choix, ça, c'est sûr. Mais, si on regarde, par exemple, la tarification dynamique, dont seulement les nouveaux joueurs vont pouvoir bénéficier, bien, ce n'est pas tout à fait certain que les usagers et usagères vont en sortir gagnants. Moi, je prends beaucoup le taxi, je n'ai jamais pris Uber, puis souvent, même dans ma famille... ceux qui prennent Uber, des années avant le projet de loi, des années... Ça fait des années. Même depuis le début, je dis : Mais on ne sait jamais, peut-être que, moi, mon père aurait pu vivre de cette industrie du taxi, et, cette compagnie qui vient de l'extérieur, cette compagnie étrangère, on ne peut pas l'encourager à enlever le gagne-pain des gens, des honnêtes travailleurs qui sont ici, alors qu'elle ne paie pas d'impôt. Il faut que les gouvernements qui soient présents se tiennent debout devant cette industrie, qui n'a vraiment pas à coeur, elle, les usagers, mais plutôt son portefeuille, qui met de l'argent aussi dans les paradis fiscaux. Mais j'ai une amie quand même qui m'a dit qu'elle a arrêté de prendre Uber quand elle s'est rendu compte une fois — elle le prenait souvent, parce que ce n'était pas cher puis elle ne gagne pas beaucoup d'argent — elle s'est rendu compte une fois, en prenant le... Elle prend aussi le transport en commun. Il y avait une panne de métro, et, en sortant du métro, donc, pour prendre un taxi ou un Uber, elle a appelé un Uber puis elle avait juste quelques kilomètres à faire, et, au lieu que ça lui coûte... c'était à peu près pour une dizaine de dollars, ça lui a coûté finalement une cinquantaine de dollars, cinq fois plus. Et, depuis ce temps-là, elle a dit : Plus jamais. Et ça, c'est des cas réels. Il y en a plein, et on va en vivre de plus en plus. Ça, c'est clair. Donc, je ne suis pas sûre que les usagers vont être gagnants.

Pensons aussi aux jeunes qui sortent des bars et qui ne sont pas très riches, eux non plus. Donc, est-ce qu'on veut qu'ils prennent leurs voitures alors qu'ils sont en état d'ébriété? Bien sûr que non. Et, comme le mentionne le Bureau du taxi de Montréal, 39 % des gens qui prennent le taxi — ils sont comme mon amie, là, dont je cite l'exemple, qui ne gagne pas beaucoup d'argent — donc, au moins une fois par mois ont un revenu familial annuel inférieur à 35 000 \$. Ça aussi, c'est une réalité à laquelle le ministre doit être sensible. Donc, la tarification dynamique, oui, mais pas sans limite. Et donc ça va être quelque chose qu'on va amener lors de l'étude article par article pour qu'il y ait un contrôle à cette tarification dynamique et aussi une tarification dynamique, donc, avec un prix plancher, un prix plafond et pour qu'à l'utilisateur aussi la déréglementation sera bénéfique, certainement pas pour ceux et celles qui vivent dans les périphéries des grands centres — puis là on n'a pas besoin de penser seulement aux gens des régions, dans la ruralité, ça, c'est sûr — mais aussi, même à Montréal, dans les endroits où est-ce qu'il n'y a pas beaucoup de transport en commun, où c'est beaucoup moins densément peuplé, dans les alentours des grands centres urbains. Là aussi, je ne pense pas que ça va être rentable pour les Uber... je dis «Uber», mais aussi les nouveaux joueurs de ce monde d'aller travailler là. Comme on déréglemente, ça va être beaucoup plus facile pour eux d'aller là où c'est beaucoup plus payant, là où il y a l'achalandage. Donc, ces gens-là, qui ne sont pas encore bien desservis en transport en commun, vont être obligés de prendre leurs voitures, avoir une voiture.

Le ministre veut aussi donner plus de choix, donc, aux clients, aussi des clients à besoins particuliers, dépendant de l'endroit où est-ce qu'ils vivent mais aussi de leur condition physique et leurs autres besoins. Comment est-ce qu'ils peuvent avoir plus de choix, quand on fait du mur-à-mur? Ça aussi, ça va être difficile à imaginer. Il faut que la loi soit plus sensible aux différentes situations des clients dont il a à coeur les besoins.

Le ministre dit aussi : Bien, il va y avoir une augmentation de l'offre pour les usagers, il va y en avoir beaucoup, beaucoup, beaucoup, mais après ça, quand on lui dit que, bien, ça va créer plus de voitures sur les routes, plus de congestion, donc plus de gaz à effet de serre, là il n'est pas d'accord avec cette affirmation-là. Je ne suis pas certaine de... Moi, ce que j'aimerais, c'est qu'il y ait aussi une analyse par rapport à la politique de la mobilité durable, où est-ce qu'on veut changer les habitudes des gens, on veut qu'ils prennent le transport en commun, on veut réduire la congestion, pas l'augmenter. Comme on n'a pas d'études qui nous disent à combien ce projet de loi va augmenter le nombre de voitures comme on a vu ailleurs dans les grands centres urbains, on ne le sait pas, mais la politique de mobilité durable nous dit que, bien, il faut qu'il y ait moins de congestion. Mais le projet de loi, en augmentant l'offre, en augmentant le nombre de joueurs, en augmentant les gens qui vont prendre une voiture puis qui vont s'improviser chauffeurs de taxi... donc, certainement, il va y avoir plus de congestion. Ça, on ne peut pas dire que non. Il l'a dit lui-même, ça va augmenter l'offre. Lui, il dit : Le choix de l'offre. Mais ça va l'augmenter. Et donc c'est sûr que, dans le projet de loi, il va falloir qu'on s'assure qu'il y ait des dispositions qui ne vont pas augmenter les gaz à effet de serre puis aller exactement à l'encontre de la lutte aux changements climatiques.

Et, pour les régions, on a entendu la Fédération québécoise des municipalités qui nous a fait part de ses inquiétudes à l'effet qu'une offre supplémentaire dans les endroits moins densément peuplés mettrait à mal... Là, moi, je parlais des usagers, ce ne sera pas assez rentable pour avoir des taxis qui viendraient jusqu'à leurs maisons, mais il y a aussi l'économie locale qui est importante. Donc, elle va mettre à mal les compagnies existantes, les compagnies de taxi dans la région. Ils nous ont dit aussi que, lors d'événements achalandés dans leurs régions, comme les festivals ou lors de la saison touristique, il va y avoir beaucoup trop de joueurs parce que, là, ça va être profitable. Donc là, on va voir pulluler les gens qui vont vouloir faire du... Je ne sais pas comment les appeler. Je vais les appeler les taxis, tiens, parce que c'est ça vraiment, même si le nom «taxi» a disparu du titre du projet de loi. Donc, ce qui va arriver, c'est qu'il va y avoir beaucoup, beaucoup, beaucoup de nouveaux joueurs, et ça va mettre à mal l'économie locale, ces compagnies de taxi existantes ne pourront pas exister, ne pourront pas concurrencer. Donc, en plus d'être non bénéfique pour les usagers qui vivent dans les régions plus éloignées, donc moins densément peuplées, c'est aussi non bénéfique pour les compagnies de taxi actuelles.

• (16 h 20) •

En ce qui a trait aux usagers qui vivent avec un handicap, on sait que, Uber non plus, il n'y a pas d'argent à faire là, il n'ira pas là, et la Fédération québécoise des municipalités, dans son mémoire, le dit : «...il est difficile de penser que les nouveaux joueurs dans l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile qui feront leur apparition à la suite de l'adoption du projet de loi n° 17 pourront répondre à la demande de cette clientèle qui nécessite une formation et des aptitudes supplémentaires à celles requises pour le simple transport des personnes.»

Donc, ce que ça prend, c'est des professionnels. Et l'industrie du taxi actuellement, c'est des gens qui sont professionnels, qui ont une formation spécifique, qui ont adapté aussi leurs véhicules, qui ont investi pour les adapter. C'est sûr qu'en ouvrant à des plus grands joueurs, bien, cette industrie-là du transport adapté risque d'être mise à mal. Et donc on a ces usagers-là du transport adapté qui ne seront certainement pas gagnants avec ce projet de loi. Il y a Taxi para-adapté qui a mentionné que le manque de chauffeurs dans le... parce qu'en ce moment... Ce qui est arrivé aussi, puis le ministre cite souvent cet exemple-là, il y a des gens qui sont venus puis qui ont dit : Mais on n'arrive pas à avoir des joueurs de l'industrie du taxi pour qu'on puisse... c'est-à-dire, pas des joueurs, mais des compagnies, des concurrents pour qu'on puisse avoir des contrats avec eux pour le transport avec... du taxi, donc, on n'arrive pas à en avoir. Et cette situation-là n'existe pas parce qu'il y a une pénurie de main-d'oeuvre nécessairement dans l'industrie. Taxi para-adapté nous a dit que ce délaissement s'explique notamment en raison du fait que le transport adapté n'est pas rémunéré à sa juste valeur.

Donc, oui, on reconnaît le problème, qu'il y a certains endroits en région où c'est difficile, les sociétés de transport ou les municipalités, les MRC ne sont pas capables de trouver des concurrents ou d'autres personnes que les taxis actuels, puis qu'il y en a qui attendent que le projet de loi arrive pour qu'ils puissent avoir de la concurrence puis, au lieu d'être pris en otages avec la compagnie de taxi, qu'ils puissent se tourner vers d'autres... mais la réalité, c'est qu'il ne va pas y en avoir tant d'autres que ça, parce qu'il n'y a pas tant d'argent à faire que ça. Les compagnies de taxi acceptent le fonds, ils ont un prix raisonnable, mais ça complète aussi pour eux le transport des personnes qu'ils font habituellement. Donc, on ne devient pas riche non plus en faisant du transport adapté, qui est un service qui est donné à une population qui en a besoin. Et donc, oui, on est d'accord avec le diagnostic, mais pas avec la solution, parce que le projet de loi n° 17, en ouvrant à tous les joueurs, ne réglera pas cette situation.

Il y a le mythe n° 4 — je ne sais pas si vous me suivez dans mes mythes : donc, la fin des quotas de permis mettrait plus d'argent dans les poches des chauffeurs. Ça aussi, le ministre l'a mentionné beaucoup, beaucoup. Et vous connaissez l'adage qui dit : Diviser pour régner. Le ministre, en fait, dès le début, dès le début... là, il le dit un petit peu moins, mais, dès le début, quand on lui posait des questions en Chambre par rapport à son projet de loi, il voulait mettre à dos les chauffeurs, les propriétaires, puis il faisait miroiter aux chauffeurs que tout l'argent qu'ils mettront dans leurs poches — il faisait toujours ce signe-là — en économisant sur les frais, les plaques, la location... puis là il énumérait tous les frais dans lesquels ils économisent, bien, ils vont être gagnants. Les propriétaires, il en parlait moins, il disait : Bien, on va les compenser un petit peu, mais les chauffeurs, eux, vont être gagnants. Puis donc il voulait un petit peu diviser l'industrie. Heureusement, ça ne s'est pas avéré, les chauffeurs de taxi sont d'accord avec les propriétaires comme quoi eux non plus ne sortiront pas gagnants. Parce que ce que le ministre aussi ne dit pas, c'est que, oui, leur... oui, peut-être à court terme leurs coûts vont être réduits, à ces chauffeurs, mais leurs revenus aussi, ça fait qu'ils ne vont pas vraiment en sortir gagnants, ils ne seront pas plus avancés. Et puis aussi une autre chose qu'il ne dit pas, c'est que les chauffeurs n'ont pas besoin de véhicule. Tout ce qu'ils font, c'est qu'ils paient un montant, puis après ça ils offrent le service puis ils ont l'esprit libre, ils n'ont pas besoin de penser à l'entretien du véhicule, ils n'ont pas besoin de penser à l'entretien, la réparation, n'importe quoi. Ils paient l'argent, puis après ça ils ne font que gagner leurs revenus.

Taxis du Grand Montréal nous a dit aussi que la plupart des réductions de coûts qui sont envisagées relèvent d'une internalisation des exigences actuelles, c'est-à-dire de leur inclusion dans les charges du répondant, donc les nouveaux joueurs. Par exemple, en abolissant la plaque T, qui est actuellement au coût de 800 \$ par année, comme... L'article 35, ce qu'il dit, c'est qu'on exige qu'il y ait une entente, pour les assurances, entre la SAAQ et le répondant, donc qu'il y ait une entente. Mais donc ça va être combien? Est-ce que ça va être 800 \$ Est-ce que ça va être plus? Est-ce que ça va être moins? Ça, on ne le sait pas. Ça fait que ça pourrait être encore plus pour les assurances. Donc, ce n'est pas vrai que les frais vont être réduits.

On sait aussi que les chauffeurs d'Uber ne sont pas des partenaires ou des travailleurs autonomes, comme Uber aussi essaie souvent de le dire en disant que ce sont des partenaires, des travailleurs autonomes, mais ce sont des employés, si on veut, si on va vraiment dans le fond des choses, parce que... Puis, en plus, on le sait aussi, on a juste à regarder partout. Et aujourd'hui aussi on a des chauffeurs d'Uber qui commencent à sortir puis on les entend maintenant. Ils ont commencé à faire des contestations, et on va les entendre de plus en plus. Et ils ont dit que ce qu'ils font, c'est qu'ils créent du cheap labor sous le couvert... en disant que ce sont des travailleurs autonomes et ils gèrent leur travail comme ils veulent, ce qui

n'est pas du tout, du tout le cas. D'ailleurs, à Lausanne, en Suisse, la cour a reconnu qu'un chauffeur était un employé d'Uber et qu'il doit se conformer à ses responsabilités d'Uber. Et ailleurs aussi il y a eu cette reconnaissance-là. Donc, on pourrait se retrouver avec des chauffeurs qui vont contester le traitement qu'Uber leur fait et qui vont peut-être, un jour, demander qu'Uber soit reconnu comme un employeur. Donc, le nirvana pour les chauffeurs non propriétaires que le ministre a fait miroiter avec le projet de loi n° 17, ça m'étonnerait beaucoup que ça puisse s'avérer.

Donc, mythe n° 5 : la compensation donnée aux propriétaires de permis est suffisante et respecte la capacité de payer des Québécois et des Québécoises. Plusieurs intervenants nous ont dit que l'équité, c'est de compenser à la juste valeur des permis, dont la valeur va être, avec l'adoption du projet de loi, s'il est adopté tel quel, à zéro. Donc, ça, c'est la valeur marchande, et non pas la valeur d'acquisition. C'est normal, puisqu'il s'agit carrément d'une expropriation. Il faut utiliser les vrais termes. Et ce n'est pas juste industrie qui a utilisé ce terme-là, il y a aussi la caisse Desjardins, dont des représentantes sont venues nous le dire, et ils ont écrit dans leur mémoire : C'est une expropriation des permis. Et elle a rappelé aussi qu'on n'a pas besoin de chercher de midi à 14 heures comment compenser quand on exproprie... comme on le fait, par exemple, pour une maison. Il existe déjà des mécanismes de compensation dans ce genre de cas, et on devrait s'y référer. Ça, c'est être équitable et être juste.

Donc, de compenser les permis à la valeur d'acquisition, c'est vraiment un manque de respect. C'est quelqu'un, par exemple, que j'ai rencontré qui a payé son permis, il y a très très longtemps, à 60 000 \$, qui a payé des intérêts et, après coup... Et j'ai même des courriels, là, que je reçois encore par rapport au projet de loi où les gens me parlent de leur situation personnelle, et là les exemples que je donne, ce n'est pas de ma tête que je les sors, c'est vraiment des courriels que les gens m'envoient. Ils disent : Moi, je l'ai acheté il y a très, très très longtemps, et ce que j'ai fait après, c'est que j'ai hypothéqué ma maison, je dois encore de l'argent à la banque. Parce que, c'est normal, les gens, ils veulent améliorer leur situation. Et ils ont hypothéqué leurs maisons... en fait, ils n'ont pas hypothéqué leurs maisons, ils ont hypothéqué leurs permis pour pouvoir emprunter pour s'acheter une maison, et ils doivent encore de l'argent à la banque. Donc, même si ce qu'ils vont recevoir aujourd'hui avec l'entente que le ministre, il nous dit... la compensation, il nous dit qu'elle est juste, ils vont recevoir simplement 60 000 \$. Donc, ils vont perdre la valeur de leurs permis, comme on perd, si on se place à leur situation... comme si on est exproprié de notre maison et on perdait la valeur de notre maison. Et, en plus de ça, on ne peut pas la vendre à la valeur marchande. Et, en plus de ça, on ne va recevoir que le montant qui a été entendu il y a plusieurs années, il y a 20 ans, avec la banque. Ce n'est même pas en dollars actuels. Et il ne faut pas oublier non plus tous les intérêts qu'ils ont payés. Donc, c'est vraiment une claque au visage, comme je disais, pour les chauffeurs de taxi. Je ne peux pas croire qu'on ne puisse pas le voir. C'est tellement une situation simple. Je n'en reviens pas qu'on l'explique. Tout le monde peut comprendre ça, cette situation-là.

Maintenant, il nous dit aussi qu'il faut que ça respecte la capacité de payer des Québécois et Québécoises, parce que ce qu'il nous dit, c'est qu'il faut que ça soit payé par les contribuables. Les chauffeurs de taxi, les propriétaires de taxi eux-mêmes disent : Nous, on ne veut pas quémander de l'argent. Nous, on avait un travail honnête qu'on faisait. Ce qu'on veut, c'est... Si vous voulez absolument nous passer ce projet de loi parce que vous considérez que c'est la modernisation, on n'est pas d'accord. On voulait le moderniser d'une autre façon. Mais, si, pour vous, c'est la déréglementation, allez-y, déréglementez. Mais, au moins, au moins, pour ne pas qu'on ait l'impression de tout perdre, compensez-nous à la valeur marchande et à la valeur marchande avant qu'on perde la valeur de nos permis, c'est-à-dire avant l'arrivée d'Uber, quand ils oeuvraient dans l'illégalité, c'est-à-dire en 2014. Donc, ça, c'est la demande de l'industrie. C'est aussi notre demande, parce qu'elle est la plus juste et la plus équitable.

• (16 h 30) •

Donc, le ministre ne peut pas juste se baser sur la capacité de payer des contribuables, parce que, ce qu'il oublie tout le temps, on parle du gouvernement, ça va être les contribuables qui doivent payer, ça va être les usagers, les clients, les clients, par exemple, de l'industrie du taxi traditionnel ou les nouveaux joueurs qui doivent payer une redevance de 0,90 \$ la course à la même hauteur. Mais ce qu'il ne dit pas, c'est que... Ce qu'il ne nomme pas comme...

Une autre option de gens qui peuvent payer, c'est les nouveaux joueurs. Ça aussi, ça a été un exemple qui a souvent été cité où Uber, en rentrant dans d'autres marchés, dans d'autres pays, ils ont... même s'ils ne font pas de profit, ils ont quand même de l'argent, ils ont investi un 3 milliards de dollars, par exemple, pour rentrer dans le marché au Moyen-Orient en achetant une compagnie, leur Uber local, si on veut, et ils ont mis l'argent pour pouvoir rentrer dans ce marché-là, alors qu'ici on ne leur demande absolument rien. On se chicane : Est-ce que ça doit être les chauffeurs? Est-ce que ça doit être les clients seulement qui paient les redevances, même les clients du taxi traditionnel? Est-ce que ça doit être les contribuables qui paient avec leurs taxes? Mais on ne parle pas, on ne met jamais dans l'équation Uber.

Il faut trouver un mécanisme — on aura des propositions aussi à donner au ministre — pour que cette multinationale paie pour tout le mal qu'elle a fait, tous les dommages économiques aussi qu'elle fait. Elle ne fait pas seulement des dommages pour l'industrie du taxi, mais des dommages économiques, le filet social dont je parlais, que ces permis constituaient.

Donc, il y a aussi... il y avait une autre proposition. Je veux dire, il y a le... Michel Girard aussi proposait dans un article du *Journal de Québec* la semaine passée où il disait : Il faut faire payer Uber. On ne peut pas être une nation, un pays de... une république de bananes où est-ce que... contrairement à d'autres pays où ils ont même interdit à Uber l'entrée parce que, justement, ils menaçaient le filet social de... et ils bouleversaient... pas parce qu'on est contre la modernisation, parce qu'on est contre le modèle d'affaires de cette compagnie qui crée du cheap labor, qui a un impact économique dans le pays où elle entrait. Donc, ce qu'il disait, c'est qu'il faut qu'on se respecte puis qu'on fasse payer cette multinationale qui n'a aucune morale, donc, en imposant, par exemple, une taxe spéciale sur leur chiffre d'affaires et non leur bénéfice, parce qu'ils ne font jamais de bénéfice, et que les redevances soient demandées... Une autre proposition, c'est que les redevances soient demandées uniquement aux nouveaux joueurs, 0,90 \$ la course. Ce montant-là pourrait être augmenté aussi.

Donc, Uber ne peut pas... Ils ont très, très peu parlé, à part en commission, parce qu'ils s'en tirent totalement. Le projet de loi a été fait vraiment totalement pour eux, et on a déroulé le tapis rouge pour eux. Et ça, c'est clair, net et précis quand on regarde le projet de loi. Et, si on a... On parle de nationalisme aussi dans ce gouvernement. Si on a le moindre respect pour nous-mêmes, il faut absolument demander que cette multinationale paie sa part. Et, pour trouver des mécanismes, bien, on est aussi ouverts à la discussion, mais on ne peut pas demander que les redevances soient aussi appliquées aux chauffeurs de taxi pour qu'ils se compensent eux-mêmes. Il ne faut pas non plus que le 40 millions de dollars pour la modernisation, soit pour l'industrie du taxi, qu'Uber aussi puisse piger dans cette enveloppe-là. Ça serait vraiment le comble du ridicule.

Donc, dans toute cette histoire, on a vraiment l'impression qu'il n'y a que des perdants, en fait, il y a un seul gagnant, je l'ai assez nommé, je vais arrêter de dire son nom, mais que, malheureusement, il y a beaucoup de perdants : les propriétaires qui ont acheté leur permis il y a très, très, très longtemps, qui voient aujourd'hui leur retraite perdue. Il y a aussi les propriétaires qui sont endettés aujourd'hui, ceux qui ont acheté plus récemment. Mais il y a aussi les clients qui pourraient, si on ne met pas de prix plafond, qui pourraient faire face à des hausses vertigineuses, les clients qui sont dans les périphéries où est-ce que ce n'est pas rentable pour des Uber, je vais les dire, les nouveaux joueurs d'aller là parce qu'en ce moment les intermédiaires, eux, ils... leur rôle est important parce qu'ils s'assurent d'offrir un service à la population partout où elle se trouvait en faisant moins d'argent, peut-être, dans les endroits qui sont périphériques puis en se récompensant dans les moments de la journée ou les endroits où est-ce que c'est beaucoup plus achalandé. Donc, les clients, dont le ministre a beaucoup à cœur leur sort, seront perdants.

Il y a aussi les sociétés de transport, les municipalités, des régions aussi. Puis souvent on parlait de l'exception Montréal puis on essaie de faire de la chicane entre les régions et entre Montréal, mais j'ai entendu aussi des gens, la Fédération québécoise des municipalités, si ma mémoire est bonne, qui sont venus et qui ont dit : On a aussi les MRC. On ne veut pas qu'ils ne puissent pas eux aussi dire de quelle façon ils veulent gérer la mobilité sur leur territoire, donc de la même façon que la ville de Montréal, qui est une grande métropole qui veut gérer la mobilité sur son territoire. Et ça, c'est tout à fait normal. Mais il y a aussi des gens dans les régions qui disent : On ne veut pas que tout soit totalement centralisé, et qu'on dérègle, et que ça soit le «free-for-all» pour tout le monde. On veut, nous aussi, pouvoir gérer, qu'on garde notre prérogative et que le pouvoir des MRC reste et soit écrit aussi dans la loi, alors qu'en ce moment ce n'est pas le cas. Donc, ce n'est pas seulement l'exception Montréal, mais l'exception de tout le monde. Que, dans les localités, ils puissent gérer leur mobilité, donc c'est vraiment très important.

Il y a aussi un point qui, moi personnellement, m'a beaucoup, beaucoup, beaucoup dérangée pendant la commission où est-ce qu'on voulait, puis on a insisté, de la partie gouvernementale, le ministre et les députés, en insistant sur le travail au noir de cette industrie, comme si on voulait montrer que, dans le fond, c'étaient des délinquants, et ils méritent bien ce qui leur arrive. Moi, c'est ce que je lisais entre les lignes. Puis, honnêtement, ça venait me chercher beaucoup. Et j'ai eu une dame aussi qui m'a écrit... En fait, c'est venu m'insulter, mais l'insulte, ce n'est pas uniquement moi, ce n'est pas uniquement les députés de l'opposition, c'est aussi les gens qui entendent ça parce que tout ce qu'on fait, tout ce qu'on discute ici est entendu, et public, et très, très, très suivi, et qui a dit, qui me disait... ça, c'est une dame qui ne fait pas de taxi, c'est son mari qui en fait, qui est propriétaire. Et elle habite en région puis elle a dit qu'elle a été extrêmement insultée par ça.

Je ne lui ai pas demandé si elle veut que je la cite. Évidemment, je ne dirai pas son nom, mais elle a dit que, oui, bien certainement, il y a eu du travail au noir dans l'industrie du taxi, comme ailleurs, mais que l'augmentation aussi... parce que ce qu'on a dit, pourquoi on a parlé de cette question-là, c'est qu'il y a eu une augmentation des revenus depuis les dernières années, malgré l'arrivée d'Uber. Et là le ministre voulait insister sur le fait que, bien oui, parce qu'il y a eu du travail au noir et aujourd'hui il y a plus de contrôle, donc c'est pour ça que les revenus sont déclarés, et non pas une réelle augmentation. Mais elle, elle me faisait remarquer que c'est dû aussi à une augmentation du service de taxibus, donc, qui est très, très important en région, le transport adapté, le vieillissement de la population, donc il faut voir tout ça, et que, de leur côté, Uber peuvent eux aussi faire du travail au noir. Je l'ai dit, ils en ont fait entre 2014 et 2016. D'ailleurs, je me demande s'il y a eu des voitures, si on a eu l'étude d'impact de ce projet de loi, il y a eu combien de voitures qui ont été interceptées par la police puisqu'ils opéraient dans l'illégalité. On n'a pas tous ces chiffres-là. Entre 2014 et 2016, donc, Uber a pu faire du travail au noir impunément sans que le ministre ne mette la lumière sur cette situation-là. Ça, il ne le voit pas.

Mais, ils voulaient parler de cette situation-là, et on sait qu'ils ont fait beaucoup d'efforts. Et aujourd'hui, même maintenant, avec les applications, on peut payer directement avec les applications par carte de crédit, et il y a eu un travail, et un travail immense, qui a été fait par l'industrie pour pouvoir corriger cette situation-là. Donc, c'était mesquin... Je ne sais pas si c'est... on a le droit de le dire... «mesquin», c'est bon? Ça passe? Très bien. Donc, c'était mesquin de la part, je pense, des collègues qui ont voulu pointer ce point-là. Surtout, c'est comme frapper sur des gens qui sont déjà à terre. Ils n'ont pas besoin de ça. Ils ont besoin plus qu'on les écoute et pas seulement pour avoir pitié d'eux, c'est parce qu'ils ont raison, ils sont dans la justice.

Et un autre exemple d'un citoyen aussi qui m'a écrit, qui m'a dit, par rapport à la juste valeur marchande, lui, il dit : Je sais que des gens dans l'industrie ne veulent rien savoir du projet de loi n° 17, mais, si le gouvernement veut le garder tel quel, au moins, par respect, de compenser à la valeur marchande, la valeur juste en dollars d'aujourd'hui. Et lui, sa situation personnelle, il a acquis un permis il y a très, très longtemps. Et un peu plus récemment, il y a plusieurs années, il a voulu réduire, contribuer, avoir une contribution pour la réduction des gaz à effet de serre, et il a acheté une Tesla, qui coûte extrêmement cher, et il a dit : Bien, je l'ai achetée, et ça fait quelques années. Puis là il a 60 ans. Il veut avoir une retraite. Il était prêt, il a travaillé toutes ces années, toutes ces années-là. Il avait une compagnie, avec sa famille, de taxi avant, qu'il avait vendue, et après ça il s'est acheté une Tesla pour contribuer à faire son effort de réduction des

gaz à effet de serre. Donc, c'est quelqu'un vraiment de consciencieux, d'honnête. Et là, aujourd'hui, il fallait... en fait, il fallait qu'il y ait un transfert. Il a trouvé un acheteur pour sa Tesla, pour le permis, et il fallait que le transfert ait lieu en avril 2019. Bien, cette personne-là, un exemple parmi tant d'autres, qui se retrouve aujourd'hui... il perd 100 000 \$ sur la valeur de ses permis et en plus d'avoir une dette à payer de 75 000 \$. Et là il ne sait pas trop qu'est-ce qu'il va faire. Il évalue la situation. Jusqu'à quand il va pouvoir vivre? Jusqu'à quand il va pouvoir payer cette dette-là?

• (16 h 40) •

Donc, tout ça a un impact. Les gens, ce qu'ils veulent, c'est avoir une retraite, c'est avoir un travail. Ils ne veulent pas dépendre de l'État. Ils veulent travailler honnêtement et avoir un gagne-pain. Et là on vient d'enlever ça. Et tout ça a un impact économique, il faudrait le chiffrer, un impact social.

Il y a des gens qui m'ont parlé aussi de crises dans leurs familles, de divorces. Ça a un impact sur la famille, sur les enfants, des veuves, des orphelins qui vivaient jusqu'à maintenant avec des revenus... avec peu de revenus, mais quand même honnêtement, de ces revenus-là qui partent. Oui, pour la modernisation, mais pas pour une déréglementation sauvage parce que ce n'est pas vrai...

Je pense que même ceux qu'il y a longtemps, dans les années 80, les Thatcher, et tout ça, qui disent que la loi du marché va tout régler, ça fait longtemps qu'on le sait que ce n'est pas vrai parce que, si c'était vrai, ça marcherait aujourd'hui. Il n'y aurait pas toutes ces inégalités-là dans la société. Il n'y aurait pas d'interventions de gouvernement. Le gouvernement intervient partout. Il donne des subventions à des entreprises partout. Il y a la gestion de l'offre dans l'agriculture qu'on veut maintenir, à laquelle tout le monde tient.

Puis il y a aussi un autre élément qui m'a été mentionné par des gens, c'est que quand ils ont voté, lors de la campagne électorale, ce n'était pas une promesse, l'expropriation des permis. Ça ne faisait pas partie de la liste des promesses électorales. Donc, c'est venu vraiment comme un coup de poing. Jamais ils n'auraient... Ils savaient qu'il allait y avoir quelque chose, que le projet de loi, probablement qu'ils auraient des pertes, qu'ils vont perdre, mais pas tout perdre à ce point-là, même en étant compensés à la valeur marchande.

Je parlais aussi avec un chauffeur de taxi qui m'a dit : Même si je suis compensé à la valeur marchande, je ne vais pas tout gagner parce que mes revenus vont baisser vu qu'il va y avoir beaucoup une multiplication de chauffeurs qui vont arriver, qui vont encore prendre et gruger nos revenus. On a été habitué avec Uber, et tout ça va continuer. Mais j'aurai au moins eu l'impression que je n'ai pas tout perdu. Ça ne veut pas dire que c'est la meilleure chose, d'ouvrir et de déréglementer à ce point-là. On veut qu'il y ait encore une gestion de l'offre. À Québec solidaire, on veut qu'il y ait encore des permis. Mais, si le gouvernement tient tête, malheureusement, tient tête aux chauffeurs, on aimerait ça qu'il tienne tête, puis qu'il soit aussi vigoureux, puis qu'il se tienne debout comme ça devant les nouveaux joueurs, devant Uber, mais malheureusement ce n'est pas le cas. Mais, s'il veut continuer à tenir tête aux travailleurs du taxi, aux propriétaires artisans et non pas... s'il veut continuer, bien, au moins, qu'il les compense à la juste valeur marchande. C'est le respect qu'on lui demande, au moins. Et aussi, s'il veut faire une modernisation, bien, c'est important... En fait, un des points qui est sorti, c'est qu'il n'a pas consulté des groupes, il ne les a pas écoutés. Mais les chauffeurs de taxi, ce qui est vraiment dommage...

Puis ça, il le disait au début, avant de déposer le projet de loi, qu'il les a rencontrés à maintes reprises — ces gens-là, aussi, sont venus rencontrer des groupes d'opposition — qu'il les a rencontrés. Mais c'est encore pire, c'est encore pire. Il les a rencontrés, il les a consultés, mais il n'a rien entendu de ce qu'ils ont dit. Rien, absolument, parce que dans leurs recommandations, dans ce qu'ils offraient, ils étaient conscients qu'on ne pouvait pas gagner sur tous les points, ils le savaient, mais au moins sur quelques points. Vraiment, c'était...

On ne peut pas dire : Ah! bien, on s'y attendait, c'est normal. La modernisation s'en venait, ça s'en venait, c'est clair, on ne peut pas... c'est... Voyons donc! Comment ça se fait qu'il y ait des gens qui ont été assez fous pour acheter un permis récemment? C'est parce que, réellement, les citoyens, ces honnêtes travailleurs, faisaient confiance au gouvernement parce qu'une des jobs importantes d'un gouvernement, de notre gouvernement, c'est de prendre soin de son monde, comme disait Jacques Parizeau il y a longtemps. Il disait ça. Et malheureusement cette valeur-là, de prendre soin du monde, de prendre soin de son monde, est en train de partir et de... et le gouvernement actuel, j'ai l'impression qu'il a oublié ces travailleurs-là. Et c'est vraiment extrêmement important qu'il se reconnecte, qu'il n'écoute pas uniquement les plus gros parce que les plus gros, eux, les lobbyistes, ils vont pouvoir s'en sortir. Il n'y a absolument aucun... Je n'ai absolument aucune inquiétude pour eux ni pour leur portefeuille. Mais les honnêtes travailleurs, les propriétaires qui ont acheté non pas un permis, n'ont pas investi dans une industrie, ce qu'ils ont fait, c'est... ils ont voulu s'intégrer à la société par le travail. Et je ne parle pas uniquement des personnes issues de l'immigration, mais de tout le monde, qu'ils soient dans les régions, partout. Pour eux, c'était un travail honnête, une contribution à la société. Et malheureusement, avec ce projet de loi, comme avec aussi, par exemple, le projet de loi n° 21, on s'attaque aux travailleurs, aux honnêtes travailleurs qui veulent contribuer à la société, alors qu'eux ce qu'ils ont besoin, c'est qu'on prenne soin d'eux, qu'on les respecte, qu'on les compense à la juste valeur marchande et aussi qu'on revoie ce projet de loi.

Et c'est sûr qu'on va arriver avec beaucoup, beaucoup d'éléments, des modifications pour ce projet de loi, des amendements, et qu'on espère qu'il va y avoir une ouverture du ministre, et qu'il va écouter les groupes d'opposition, et qu'on arrête de faire de la simple partisanerie sur le dos des honnêtes travailleurs. Je n'ai pas voulu trop en faire au projet... au Parti libéral, même si je leur en voulais de leur projet de loi de trois ans, mais on va passer, on va avancer.

Merci beaucoup.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, Mme la députée. Y a-t-il d'autres interventions? M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Joël Arseneau

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je tiens à féliciter ma collègue, ici, de Québec solidaire, qui s'est donné pour défi de discourir sur ce projet de loi n° 17 pendant une heure, et elle l'a fait de façon fort éloquente. Alors, je tenterai à mon tour de faire la même chose, puisqu'il s'agit également du premier exercice auquel j'ai la chance de participer, la première étude d'un projet de loi également, avec les auditions qui se sont terminées en début de semaine.

Donc, il est absolument important pour nous de nous exprimer, à ce moment-ci du processus, pour faire valoir un certain nombre d'arguments qui ont déjà été formulés soit en commission parlementaire, soit par l'entremise des médias ou encore directement aux chauffeurs de taxi, aux propriétaires, qui nous interpellent de façon régulière depuis le tout début du processus, depuis la présentation du projet de loi le 20 mars dernier. Évidemment, le monde s'est écroulé pour nombre de personnes qui sont actives dans l'industrie du taxi, et on est, depuis, en contact avec eux pour entendre, donc, leurs états d'âme, pour entendre leur réalité, pour entendre aussi leurs propositions parce qu'on veut effectivement contribuer au débat, contribuer à trouver une solution qui soit la plus acceptable, la plus efficace pour la clientèle, mais qui soit aussi la plus humaine pour les gens qui travaillent dans l'industrie et qui ont investi des heures, des semaines et des années, et je vais y revenir tout à l'heure.

Mais je dois commencer par mentionner d'entrée de jeu que le projet de loi en tant que tel, sous le couvert de la modernisation, en fait, a pour principe essentiel de laisser place au libre marché. Il a aussi pour fonction de faire table rase des acquis que l'on a déjà dans le transport rémunéré de personnes au Québec. Et je dirais que, dans ses fondements même, nous ne pouvons adhérer au projet de loi n° 17. Je mentionnerai également que, sur le processus, on a également de profondes réserves, puisque ce projet de loi repose sur une série de constats qui sont, au mieux, des lieux communs, au pire, constitués de clichés et de mythes, et procèdent d'une certaine idéologie, et surtout ne reposent pas sur des données probantes, sur des études approfondies quant aux effets qu'un changement aussi fondamental de point de vue et de direction dans la réglementation ou dans le cadre d'opération du transport rémunéré de personnes au Québec pourrait donner. Et évidemment il y a plusieurs modalités, de la même façon, qu'on souhaitera discuter avec le gouvernement et avec les autres groupes d'opposition.

• (16 h 50) •

Tout d'abord, en réaction au projet de loi, on a pris quelque temps pour mesurer ce que l'on s'apprêtait à faire ici, à l'Assemblée nationale. Nous avons étudié le projet de loi en tant que tel, chacun de ses articles, pour deviner quels étaient... ou, en fait, pour comprendre quels étaient les objectifs fondamentaux du gouvernement et du ministre des Transports dans sa démarche. Et je vous avoue que nous avons encore plusieurs interrogations à cet égard.

Mais on a aussi été prendre le pouls du milieu, donc de l'industrie du taxi en particulier, et on a pris connaissance d'une étude, en fait, de l'*Analyse d'impact réglementaire*, qui avait été réalisée et sur laquelle nous missions beaucoup d'espoir pour mieux comprendre les fondements du projet de loi et les objectifs à atteindre. Et je vous avoue que nous avons été particulièrement déçus à la lecture de ce document de 16 pages qui, en fait, propose ou, en fait, suscite beaucoup plus d'interrogations qu'il n'apporte de réponses à nos questions.

Je mentionnerais d'entrée de jeu qu'il est assez particulier, pour ne pas dire inacceptable, que l'on ait permis à une entreprise internationale basée en Californie, Uber, de fonctionner d'abord dans l'illégalité pour ensuite accepter qu'elle s'introduise dans le marché de Montréal et de Québec par la voie d'un projet pilote, puis d'un deuxième projet pilote, puis qu'on arrive finalement avec un projet de loi, le projet de loi n° 17, pour régulariser la situation sous prétexte de créer une équité dans le service et bien que les conclusions de ces projets pilotes ne soient pas déposées comme l'argumentaire à la base du projet de loi, donc des changements que l'on veut apporter au statu quo, à la situation qui existe depuis déjà plusieurs décennies, mais qui a évolué, quand même, avec le temps. On aurait tort de dire que l'industrie du taxi est figée dans le temps depuis 40 ans. Même si c'est ce qui a été colporté, je pense qu'on pourra y revenir, il y a eu quand même une ouverture au changement lorsqu'il était possible de le faire. Le changement, j'y reviendrai, n'a pas été bloqué par l'industrie du taxi, il a été à bien des égards impossible pour l'industrie du taxi, par exemple d'introduire la tablette, un élément de GPS dans leurs véhicules, de par la réglementation existante au Québec avant qu'elle ne soit modifiée.

Alors donc, ne pas révéler, même si on a dit qu'il y avait des informations là-dedans qui étaient protégées, là, par la loi d'accès à l'information, il me semble qu'on aurait pu, comme on le fait dans certains cas, extraire un certain nombre de données qui nous permettent au moins, avec des recommandations, des conclusions, qui nous permettent de suivre un peu, là, la logique gouvernementale dans le projet de loi qui a été déposé. Alors, c'est une faille qui est fondamentale dans l'exercice que l'on fait aujourd'hui. Ne pas appuyer un projet de modification aussi important dans une industrie quand même majeure au Québec, ne pas l'appuyer sur une information vérifiée, sur un état de situation comparatif avec ce qui se passe ailleurs au pays, aux États-Unis, dans le monde, ce sont donc des lacunes qu'il ne faut pas balayer du revers de la main. Ce sont des lacunes fondamentales et qui ont été ramenées au cours des auditions parce qu'en fait on nous propose, jusqu'à un certain point, un saut dans l'inconnu et on se dit que tout va bien aller, mais on peut se permettre d'en douter.

Alors, je voudrais revenir d'abord sur l'intuition que l'on a eue lorsqu'on a pris connaissance, donc, du projet de loi, également de l'*Analyse d'impact réglementaire* incomplète, on l'a appelée préliminaire. Nous, on croit qu'elle a été bâclée parce que le gouvernement voulait accélérer le pas, et c'est bien malheureux. Donc, l'intuition qu'on a eue en constatant aussi la réaction des chauffeurs face à un tel projet de loi, bien, en fait, on s'est rendu compte que, sous le couvert de la modernisation, ce que le gouvernement souhaitait faire, le ministre ne s'en est pas caché, même s'il a créé une certaine confusion des genres, on parlait plutôt d'une modernisation sous le couvert, en fait, de la libéralisation du marché, ce qui est une chose absolument différente de simplement vouloir être de notre époque, par exemple d'introduire des applications mobiles, de favoriser le transfert, si on veut, d'une partie des opérations de répartition en mode numérique. Tout ça est fort possible, c'est même déjà en cours, sans nécessairement qu'on abolisse la gestion de l'offre.

Alors, la libéralisation dont on parle, la modernisation, entre guillemets, qu'on a voulu nous faire croire que le gouvernement avait l'intention de réaliser, en fait, il s'agit de l'abolition de la gestion de l'offre. Et là, évidemment, on pourrait se demander si c'est une philosophie plus large que simplement une application ciblée à l'industrie du transport. Est-ce que la libéralisation et l'abolition de la gestion de l'offre, si elle est bonne pour le... du point de vue gouvernemental, du point de vue du gouvernement, si on souhaite le faire dans le domaine du transport rémunéré des personnes, alors est-ce que c'est une philosophie également qui s'appliquerait dans le domaine de l'agriculture? La question peut quand même se poser parce que les phénomènes que l'on va créer sont similaires. Mais je ferme la parenthèse pour l'instant.

Donc, sous couvert de modernisation, le projet de loi va littéralement — et on l'a dit d'entrée de jeu le 27 mars dernier, c'était notre intuition, donc — va anéantir une industrie québécoise qui existe déjà, qui a une valeur approximative de 1 milliard de dollars. Quand est-ce qu'un gouvernement a pris une décision aussi importante de, finalement, changer le cadre législatif et réglementaire et littéralement recommencer l'ensemble de la planification ou, en fait, des lois, de la réglementation, tout en jetant à la rue des dizaines de milliers de familles ou, enfin, en créant une incertitude aussi majeure pour des entreprises dont la valeur cumulative, j'ai parlé de 1 milliard de dollars, mais était même d'une valeur de 1,3 à 1,5 milliard avant l'arrivée d'Uber?

Est-ce qu'un gouvernement qui se veut et qui se dit nationaliste peut, en tout état de cause, créer un choc pareil auprès de dizaines de milliers de familles? Donc, on parle de 6 500 propriétaires, donc des entrepreneurs, dans le domaine du transport rémunéré des personnes et 12 000 chauffeurs de taxi qui voient leur emploi, qui voient également leur investissement menacés. C'est quand même un élément qu'on a tendance à mettre de côté comme si cette importance-là était toute relative pour l'industrie du Québec, alors que ce sont des gens qui gagnent durement leur vie, et qui seront touchés de plein fouet, et qui ont investi, je l'ai mentionné tout à l'heure, des sommes souvent importantes pour acquérir leur permis et, en même temps, se procurer un emploi et parfois un emploi à leur famille. Donc, tous ces gens-là, des petits entrepreneurs, se voient menacés de perdre, d'une part, leur investissement, d'autre part, leur fonds de retraite ou encore et en plus leur emploi. Il y a des drames humains qui se jouent actuellement et qui vont continuer de se jouer au cours des prochains mois. Et ça, c'est dévastateur partout au Québec. Ils seront nombreux, les effets, les effets en milieu urbain comme en milieu régional.

• (17 heures) •

J'ai parlé évidemment des propriétaires et des chauffeurs de taxi. On pourrait aussi parler de l'effet d'une telle modification de paradigme sur les services. J'y reviendrai tout à l'heure plus en détail, mais, d'instinct, nous jugeons que le libre marché, l'abolition de la gestion de l'offre, aurait des effets perturbateurs en milieu urbain, peut-être davantage encore en milieux déjà mal desservis, là où on n'a pas nécessairement la masse critique pour générer un intérêt de la part d'entrepreneurs pour offrir un service rentable. Il y a là, déjà, depuis des années, un *modus operandi* qui permet à des entreprises de joindre les deux bouts parce qu'il y a, d'une part, des contrats qui peuvent être négociés pour le transport collectif, le transport adapté et, d'autre part, un service à la demande, service de taxi. Et l'interfinancement entre les deux, le développement de services selon l'évaluation du marché peut se faire par des petits entrepreneurs qui sont ancrés dans leur milieu, qui veulent offrir un service et qui sont en lien direct avec leur clientèle et qui sont professionnels dans leur façon d'offrir, donc, des services à leur population. Mais ils savent aussi qu'ils ont un territoire à desservir. Et parfois, et même très souvent, à certaines heures, dans certains moments de la semaine ou de l'année, ils doivent fonctionner, jusqu'à un certain point, à perte pour continuer d'offrir le service, sachant qu'ils vont se rattraper en période d'achalandage, en période touristique, par exemple, ou en période de fin de semaine, où les gens vont sortir et avoir besoin de taxis pour revenir à la maison.

Donc, ce pacte social qui existe dans beaucoup de régions du Québec a tout simplement éclaté au profit de la main invisible du marché et de la rentabilité à tout prix d'un service. Et ça, c'est menaçant pour justement les personnes qui vivent en région éloignée, en région éloignée à travers l'ensemble du Québec, mais également dans certaines régions plus densément peuplées, mais qui vivraient dans la périphérie. Et ces gens-là aussi, visiblement, puisqu'ils n'ont pas une force d'attraction suffisamment importante pour attirer des entreprises de transport de personnes, vont certainement subir les conséquences des changements qu'on nous propose.

Je parle aussi des personnes à mobilité réduite ou avec des... donc, les personnes handicapées, par exemple, qui peuvent avoir et qui craignent les baisses de services liées aux changements qui nous sont proposés. Les personnes âgées aussi pourraient en subir les conséquences. Et on sait qu'on a une société vieillissante qui aura certainement besoin de services et de services sur une base régulière, mais avec aussi une possibilité et une flexibilité de la même façon que l'ensemble des citoyens souhaitent pouvoir avoir un service à l'égal les uns des autres. Donc, cet élément-là, c'était dans les intuitions qu'on avait.

Le service à la clientèle. On a parlé du fait que cette réforme-là était d'abord basée sur l'idée qu'on devait améliorer les services, augmenter l'offre, la rendre plus compétitive, également à moindre coût. Le moins qu'on puisse dire, c'est que notre intuition était à l'effet qu'il n'y avait pas de preuve que la libéralisation allait nécessairement régler le problème ou, en tout cas, régler ces questions d'offre de services, de prix et de qualité de services pour la population. Et je vous dirais qu'on a entendu plusieurs témoignages lors des auditions qui renforcent nos doutes sur l'effet que pourra avoir une abolition complète de la gestion de l'offre.

La tarification dynamique, on la présente comme une panacée, comme la possibilité, pour le client, de décider, lorsqu'il voit le prix qui lui convient, de prendre ou non un service de transport rémunéré. Ce qu'on semble oublier dans l'équation, c'est que, lorsqu'on prend un taxi, lorsqu'on a besoin d'un service comme celui-là, eh bien, le plus souvent, on le souhaite l'avoir de façon rapide parce que c'est le seul moyen de se déplacer. Et qui a le loisir, qui a le temps d'évaluer la situation pour un certain nombre d'heures, par exemple, ou pire, un certain nombre de jours, pour dire : Je vais me déplacer quand les prix baisseront.

Imaginez aller à l'épicerie et de voir que les coûts du lait seront plus ou moins élevés selon l'heure à laquelle on va vouloir aller chercher le lait pour donner les céréales aux enfants. Et on dira : Bien, non, c'est beaucoup plus élevé d'aller acheter son lait à l'heure du déjeuner qu'à 11 heures le matin. Mais, désolé de vous l'apprendre, mais le déjeuner pour les enfants avant d'aller à l'école, c'est à peu près aux heures, là, entre 6 h 30 et 8 heures du matin, c'est certainement avant que l'autobus ne passe. Alors, évidemment, cette caricature de la situation, cette allégorie, en fait, veut illustrer que, dans le transport rémunéré des personnes, on ne peut pas imaginer que les gens choisissent de magasiner et de revenir plus tard leur service de transport.

On peut le faire de façon beaucoup plus, disons, facile et méthodique, même, lorsqu'on va magasiner une voiture, une maison, lorsqu'on veut faire des courses pour des vêtements. Évidemment, on peut attendre les ventes de fin de saison ou le Boxing Day. On ne fera pas ça, dois-je le mentionner, lorsqu'il est question du transport rémunéré des personnes. J'en profite d'ailleurs pour mentionner que, lorsqu'on va arriver dans la période de Noël ou du Boxing Day, on va avoir des périodes d'achalandage, on va avoir des périodes de pointe où le service ne sera pas offert à un prix adéquat ou acceptable pour la clientèle.

On n'a qu'à imaginer également les périodes où la météo est peu favorable, où les chauffeurs de taxi professionnels, aujourd'hui, sont prêts à partir, à braver la tempête pour aller chercher les passagers qui, malgré tout, ont réussi à atterrir dans les conditions défavorables à l'aéroport Jean-Lesage, ici, à Québec. Et les taxis, même s'il va prendre deux fois plus de temps pour faire sa course, va le faire à tarif réglementé, 35,10 \$ pour la course vers le centre-ville.

Imaginez un instant avec la tarification dynamique et avec un chauffeur d'Uber. Premièrement, est-ce que le chauffeur occasionnel, qui veut faire ses fins de mois avec un peu de transport rémunéré de personnes, premièrement, va-t-il décider de sortir lorsque la tempête est annoncée, ou en pleine tempête pour aller chercher des passagers à l'aéroport, ou ailleurs, à la fin d'un spectacle, ou d'une partie de hockey? On peut en douter. Mais, s'il décidait de sortir, c'est probablement parce qu'il y verrait une façon de faire un profit important puisque, vraisemblablement, une majorité de gens décideront de rester à la maison, comme on le fait tous chacun avec notre voiture personnelle, notre voiture de promenade. On préfère rester bien à l'abri ou ne pas sortir de la maison lorsque ce n'est pas absolument nécessaire. Donc, les prix augmenteront.

Et là, jusqu'à preuve du contraire, on n'a pas ni plafond ni plancher, donc les prix de la tarification dynamique seront voués non seulement à baisser, comme c'est le cas aujourd'hui, mais à augmenter. Puis, puisque j'en parle, je vais peut-être continuer là-dessus. Je voulais y revenir plus tard, mais je pense qu'il faut vider la question.

La tarification dynamique est attrayante aujourd'hui. On a beaucoup parlé des jeunes, qui étaient intéressés par l'utilisation des plateformes et par la nouvelle technologie, et puis que c'était synonyme de modernité si, bon, les plus jeunes embrassaient le modèle Uber, ou Lyft, ou tout autre service offert par plateforme électronique. Je voulais mentionner d'abord que le taxi est aussi en grande partie disponible par application mobile. C'est le cas à Québec pour Taxi Coop, c'est également disponible avec la plateforme Hypra, et il y en a d'autres qui vont aussi se développer.

Et donc ce n'est pas strictement une question de plateforme, mais peut-être bien davantage une question liée aux coûts. Et là, évidemment, force est de constater que, si les coûts sont moins élevés pour prendre une course avec Uber, par exemple, c'est tout simplement parce qu'il y a actuellement une volonté de l'entreprise de prendre le marché qui est occupé par l'industrie du taxi traditionnel. Donc, il est normal, et c'est une forme de dumping, on l'a déjà mentionné, de la part d'Uber de couper les prix pour aller chercher une clientèle, et c'est exactement ce qui est interdit sur la scène internationale dans les relations commerciales entre différentes puissances mondiales, entre différents pays. Et, maintenant, ici, ce qu'on dit, c'est qu'il est possible, pour une entreprise étrangère, transnationale, de venir couper les prix du marché pour acquérir des parts de marché.

• (17 h 10) •

Et que pensez-vous qu'il peut arriver une fois que l'on a réussi à s'installer et qu'on a une part de marché suffisamment grande pour ensuite dicter les prix du marché? Le modèle, on le connaît déjà : les entreprises qui fonctionnent sur des plateformes électroniques. On pourrait faire le parallèle avec des compagnies comme Netflix ou comme Amazon. Dans le domaine du transport des personnes rémunéré, c'est à peu près la même chose... ou même Facebook, dans le domaine des réseaux sociaux. Ces entreprises-là fonctionnent par effet de réseau à, oui, multiplier leur popularité, mais, en même temps, assurer une certaine hégémonie dans leur domaine, et la tendance naturelle de ces entreprises-là... lorsqu'ils s'installent et s'incrustent dans une nation, dans un pays, dans un territoire... vont avoir pour objectif, et ils réussissent drôlement bien lorsqu'il n'y a pas de règle, à dominer le marché, à créer des monopoles ou des quasi-monopoles. Il devient extrêmement difficile par la suite pour une industrie locale de se mesurer à ces géants. Et, lorsqu'une entreprise, comme c'est déjà arrivé au Québec, arrive à développer un nouveau concept ou quand ils arrivent à améliorer la technologie, à rivaliser avec ces technologies-là, qu'est-ce que le puissant va faire? Il va tout simplement gober la start-up, la nouvelle entreprise, acheter les droits et, encore une fois, consolider son monopole. C'est la règle qu'on voit déjà se développer dans les domaines que j'ai déjà mentionnés et c'est déjà en cours dans le transport des personnes.

Là où ça n'a pas été possible de le faire, bien, on a vu ce que ça a donné. Par exemple, au Maroc, on a été témoin d'une situation où Uber n'a pas réussi à s'implanter de la même façon qu'ici. On ne lui a pas laissé la place pour le faire, contrairement à ce qu'on s'apprête à faire, de façon complètement libre et gratuite, et il a été contraint, pour s'installer, de faire l'acquisition essentiellement des services de transport rémunéré de personnes de taxi pour la somme de 3 milliards de dollars.

Alors, là où les gens résistent, Uber plie. Nous, ce qu'on a décidé de faire, et on peut s'en désoler, c'est de laisser la place à Uber, et de changer le modèle qui était le nôtre depuis 40 ans, et qui était perfectible. Ça, on est d'accord. Mais on a décidé de faire place nette, de faire table rase pour adopter le modèle pour plaire, donc, à l'entreprise californienne et les autres du même acabit.

Il y a, là-dedans, un phénomène qui est celui d'un certain abandon. C'est clair qu'on a baissé les bras devant la puissance étrangère et c'est déplorable, lorsqu'on veut développer une économie locale ancrée dans le milieu, de voir que le tapis rouge est déroulé pour les entreprises étrangères.

Et j'ai parlé tout à l'heure des 30 000 personnes qui étaient touchées, parce que les gens diront : Non, mais ce n'est pas le même nombre de personnes si on calcule le nombre de permis, le nombre de chauffeurs, bien, on arrive peut-être à 20 000, 22 000. Il y a aussi une industrie qui découle de l'industrie de ce service-là, c'est les services qui sont offerts, par exemple, en mécanique. Tout ce qui est de l'ordre de la formation également.

C'est la raison pour laquelle cette industrie-là, qui est bien portante et parce qu'elle était réglementée, elle est mise à mal, elle est menacée. Elle va certainement disparaître parce qu'on en a enlevé, on va lui enlever toute sa valeur en laissant entendre ou en ouvrant la porte à quiconque voudrait s'improviser chauffeur de taxi ou, disons, de transport rémunéré des personnes. Parce que l'appellation de taxi va demeurer, mais, lorsqu'on voudra faire du Uber ou du Netlift, on pourra le faire avec évidemment un minimum de règles et de contraintes.

Et ça, je dois le mentionner, le modèle d'affaires, bien qu'il est remis en question, j'en parlais cette semaine en période de questions, il est remis, donc, en doute par les investisseurs eux-mêmes. Ce dont on est au courant maintenant, dans l'information qui filtre à travers les médias, c'est que Uber, malgré ses tentacules qui se développent à travers l'ensemble du monde industrialisé, n'est toujours pas rentable.

On parle d'un déficit de 9 milliards de dollars, et les gens se demandent jusqu'à quel point il peut devenir rentable, à un point tel que, lorsqu'on a inscrit l'entreprise en bourse la semaine dernière, bien, on souhaitait avoir plus de 125 milliards d'investissements; on a à peine atteint la moitié de la somme, ce qui a été évidemment décevant pour l'entreprise, mais qui a été surtout révélateur sur le modèle d'affaires.

En fait, je voulais surtout dire que ce modèle d'affaires là, si on l'embrasse, ça comporte des risques. Et on va devoir, à un moment donné, rentabiliser le modèle, et comment on va le faire? Je reviens à la tarification dynamique. La tarification dynamique, lorsqu'il n'y a qu'une entreprise, lorsqu'il y a un monopole ou quelques monopoles ou quasi-monopoles qui dominent le marché, la tarification dynamique, je l'ai utilisée, cette expression-là, en commission parlementaire, deviendra rapidement une tarification tyrannique pour la clientèle parce qu'il suffira d'offrir un service à fort prix en disant à la clientèle : On a le choix, c'est à prendre ou à laisser. Mais le choix de la concurrence, compte tenu de l'effet de réseau que j'ai mentionné tout à l'heure, on pourra mesurer si véritablement cette projection-là se réalise, à savoir qu'il y a aura une multiplication de plateformes, et que les prix seront toujours à la baisse, et que les entreprises comme Uber auront toujours des milliards de dollars de déficit et continueront toujours d'aller chercher des fonds à la bourse, qui ne pourront pas se matérialiser. Alors, je pense que ce modèle-là, si on l'embrasse, il faut en connaître les limites, et elles commencent à poindre.

Et là j'en profite pour mentionner que les services à la clientèle reposent évidemment sur le tarif, c'est-à-dire que le tarif est un élément clé du choix de la clientèle à l'heure actuelle, et je l'ai mentionné, c'est ce qui fait que, jusqu'à un certain point, particulièrement chez les clientèles plus jeunes, on va choisir la plateforme. Oui, c'est pratique, oui, c'est rapide, mais c'est aussi moins cher. Donc, il y a une combinaison, ici, de facteurs qui sont réunis.

Le prix sera déterminant, je l'ai mentionné tout à l'heure, mais, pour la clientèle plus large, il y a aussi des éléments qu'on a tendance à négliger et qui ne sont pas garantis par le projet de loi n° 17, notamment toute la question du caractère professionnel du travail. Aujourd'hui, nous avons la chance, même si on a tenté de discréditer l'industrie sur la base de quelques plaintes qu'on avait montées en épingle, de façon générale, l'industrie du taxi, au Québec, se porte bien et offre des services tout à fait professionnels à sa clientèle. C'est une industrie qui est réglementée et pour laquelle les chauffeurs s'investissent. Et, de toute façon, ils ont intérêt à le faire puisque c'est leur entreprise ou c'est leur emploi dans le cas des... et c'est leur emploi principal. Évidemment, on ne fait pas ça que les fins de semaine. Donc, que le service soit à la hauteur des attentes de la clientèle, c'est ce qu'on souhaite. Est-ce qu'on sera mieux servis dans un système avec un minimum de règles, avec un minimum de formation, avec un minimum d'exigences et avec un maximum d'interventions qui se multiplient et qui s'improvisent chauffeurs? Nous, on en doute profondément.

• (17 h 20) •

Ces chauffeurs, j'y reviens, il faut dire que, souvent, ça a été, pour eux, le rêve d'une vie lorsque l'on considère que 55 % des gens qui pratiquent le taxi, au Québec, aujourd'hui, sont des gens issus de l'immigration. Donc, ce sont des gens qui, à 20 %, ont des diplômes professionnels, mais qu'ils n'ont pas pu exercer, pour toutes sortes de raisons qu'on connaît, leur profession ou leur métier ici, au Québec, après avoir immigré, se sont donc bâti un certain capital. Ils ont donc obtenu... Ils se sont créé un emploi, ils ont investi dans les études de leurs enfants et ils ont aussi investi dans le taxi pour accumuler un fonds de retraite. Et, on l'a mentionné tout à l'heure, tout ça, tout ce rêve de s'établir et de fonder une famille et de s'intégrer dans une nouvelle société est mis à mal par le projet actuellement.

Je voudrais maintenant, puisque le temps file, dire que, si notre intuition était plutôt à l'effet que le projet créerait davantage de problèmes qu'il n'en réglerait, on a été servis lorsqu'on a rencontré les différents groupes, en commission parlementaire, qui sont venus nous faire, à tour de rôle, leurs exposés. Et je vous dirais que la plus grande conclusion, là, avant d'y aller étape par étape, c'est que, tant sur le plan des services, sur le plan économique, même sur le plan environnemental et humain, ce projet de loi n° 17 comportait des failles majeures et que la revendication principale de l'industrie du taxi, à savoir que le projet de loi devait être retiré, bien, c'est évidemment ce que l'on aurait souhaité pour qu'on puisse approfondir la question et qu'on puisse faire les études, qu'on puisse avoir un débat sur le concept même de libéralisation et ce que ça veut dire pour la société québécoise, le modèle même, j'en parlais tout à l'heure, de la libéralisation lorsqu'on a des puissances comme Uber, quasi monopolistique, et avec, enfin, une capacité d'investissement encore, pour le temps que ça va durer, suffisamment importante, qu'essentiellement elle a pour effet d'accaparer des parts de marché au profit de ses investisseurs qui sont situés à l'extérieur du Québec. Donc, on a une industrie locale bien

implantée un peu partout dans les régions du Québec et dans les villes du Québec. Et là ce qu'on va faire, c'est essentiellement de la délocalisation sur le plan, là, de la propriété et des profits ultimes que pourrait générer l'industrie du taxi. On l'a dit, on va passer — et là c'est une illustration claire — d'une économie de propriétaires à une économie de locataires, de chauffeurs, donc, employés, et là on peut aussi penser que les conditions de travail seront remises en question. J'y reviendrai tout à l'heure.

Donc, la déréglementation a été, donc, contestée par les premiers groupes qu'on a... enfin, ce n'est pas nécessairement les premiers groupes qu'on a rencontrés, mais les premiers groupes auxquels je ferai référence parce que, si on veut tenter de résumer ce qu'on entendu dans la commission parlementaire, il y a ceux qui sont inquiets des impacts du projet de loi et qui demandent des modifications ou un retrait du projet de loi : les chauffeurs de taxi évidemment, les intermédiaires, les syndicats, des entreprises en développement de plateformes, l'Association des taxis des régions du Québec.

Essentiellement, ils contestent le parti pris gouvernemental tel qu'il est appliqué dans le projet de loi pour la déréglementation et dénoncent l'espèce d'indifférence gouvernementale quant aux impacts sur les conditions de vie et de travail des chauffeurs. Et ils ont décrit, chacun dans leur présentation et dans leur mémoire, l'effet qu'ils escomptaient sur des priorités qui étaient pourtant affirmées, affichées, qui étaient verbalisées à l'effet que ce qu'on souhaitait, c'était avoir un meilleur service, c'était continuer d'exercer un certain contrôle, une sécurité pour les passagers, que le système soit transparent sur le plan de la tarification, qu'on veuille créer une certaine équité, donc augmenter les moyens technologiques, donc pénétrer dans cette espèce d'époque de modernité, là. Mais ce qu'on a eu comme présentation, c'était que les effets... ou, en fait, la projection des effets du projet de loi ne reposait pas sur des bases scientifiques ou encore des données probantes par rapport à ce qu'il peut s'être passé dans d'autres pays où on a embrassé ce modèle et dont on voit déjà, là, à certains égards, poindre des problèmes majeurs.

Donc, cette question, j'y reviens, de moderniser et, par la même occasion, de libéraliser, ce sont deux phénomènes, ce sont deux aspects que l'on ne doit pas confondre et qu'on a tenté de confondre depuis le départ, ce qui est bien malheureux. La question de l'abolition de la gestion de l'offre est donc contestée par ces groupes parce que ça permet à l'industrie, dans une certaine régulation, d'offrir un service qui soit rentable, rentable, oui, pour les propriétaires de permis, rentable pour les chauffeurs, mais rentable aussi pour la société en matière de planification de la mobilité durable dans une ville comme Montréal, où le taxi est un outil ou un moyen complémentaire de favoriser la mobilité des personnes. Et, si on réglemente, par exemple, le transport collectif, si le métro, à Montréal, est géré par une société de transport public, les trains de banlieue aussi, puis qu'on veut mieux gérer la mobilité des personnes, si, en bout de ligne, le dernier élément de la mobilité des personnes est laissé tout simplement aux forces du marché, on pense que les effets peuvent être extrêmement négatifs et, en bout de ligne, provoquer ce que l'on voit déjà qui se produit dans des villes comme New York ou même Seattle, on en a nommé d'autres, San Francisco, où finalement cette espèce d'ouverture, libéralisation complète, pour permettre à quiconque le souhaite, de devenir chauffeur de taxi pour des compagnies internationales, ici, et qui ne sont pas réglementées de la même façon que l'industrie du taxi régulière, donc, va finir par augmenter l'offre à certains moments de la journée, ou à certains moments de la semaine, ou encore à certaines saisons. Oui, on aura probablement une augmentation de services ou de l'offre dans certains secteurs ou à certains moments. On aura aussi l'effet contraire — c'est là où ce sera moins rentable : on aura une pénurie de services ou des ruptures de services, j'en ai parlé tout à l'heure, l'autre élément étant que, si on augmente l'offre et le service, il n'est pas clair, et certaines études commencent déjà à le démontrer, que l'on obtiendra ou on atteindra l'objectif environnemental qui est évoqué, celui de réduire l'auto solo. On dit, par exemple, que l'abolition des territoires d'agglomération va permettre de réduire l'auto solo, mais, en fait, c'est déjà une mesure qui était perçue comme acceptable pour à peu près l'ensemble des parlementaires, ici, et qui, dans la population, fait consensus. Et même les gens de l'industrie du taxi, plusieurs ont mentionné qu'on pouvait réviser cet aspect-là, que ce n'était pas le problème fondamental, les zones. Les territoires d'agglomération, effectivement, s'ils étaient trop restreints, pouvaient, disons, avoir pour effet de multiplier... bien, enfin, de multiplier le nombre de voitures qui reviennent à vide après avoir été dans un autre territoire. C'est le simple bon sens qui nous le démontre depuis quelque temps. Sauf qu'on oublie de dire que, si chacun peut s'improviser conducteur, chauffeur pour Uber, Netlift et compagnie, bien, que ces gens-là vont circuler sur les routes en attendant d'être appelés ou qu'on reçoive, là, donc, une commande pour un service de transport et que, pendant ce temps-là, bien, évidemment, l'offre étant disponible, elle est disponible, mais elle était disponible à vide, et elle circule.

Et c'est exactement ce qu'on a constaté à New York, où on a dû revenir à un système de réglementation du nombre de voitures justement parce qu'il a augmenté. Non seulement le nombre de voitures a augmenté, mais on parle de dizaines de milliers de voitures supplémentaires qui ont été amenées dans la circulation urbaine d'une ville comme New York, ça s'est passé également à San Francisco, ce qui veut dire qu'il y a plus de voitures. Oui, il y a plus d'offre, mais il y a plus de voitures qui sont vides, qui circulent en créant non pas une meilleure fluidité et puis un service, disons, plus durable pour l'ensemble des citoyens, mais, au contraire, créent de la congestion routière, davantage de congestion routière, davantage de pollution atmosphérique évidemment, parce que plus de voitures circulent en même temps, aux mêmes heures, à vide souvent, en attendant de pouvoir offrir un service à la clientèle. Alors, sur le plan environnemental, disons qu'au mieux on peut dire que la preuve reste à faire qu'il y aura des gains à cet égard.

• (17 h 30) •

D'autre part, ce qu'on constate, c'est sur les conditions de travail des chauffeurs, évidemment, des propriétaires. Mais je parle des chauffeurs plus principalement, parce que les chauffeurs, en majorité, sont aussi propriétaires, puis il y en a d'autres qui sont locataires. Puis on fait miroiter le fait que, finalement, il y aura tout autant la possibilité de gagner sa vie de la même façon avec des salaires comparables, sinon supérieurs avec le nouveau modèle. Et nous nous permettons de douter de ces affirmations-là, d'une part parce qu'elles ne reposent sur aucune étude sérieuse. C'est en quelque sorte une vision d'avenir que l'on souhaite voir se réaliser, mais qui est déjà contredite par les faits qui sont observables

ailleurs, là où on a déjà décidé de libéraliser le système. Même à Montréal, des chauffeurs de taxi qui louaient ont été tentés par l'expérience Uber. Et, selon les calculs qu'on a pu faire sur une base annuelle, en croyant économiser la location de la voiture, qui peut se situer entre 350 \$ puis 600 \$ par semaine dépendamment du marché, puis on a beaucoup dit que ces frais-là, ces frais fixes, avant de pouvoir faire un profit, bien, c'est ce qu'on allait faire économiser au chauffeur. Donc, en n'ayant pas de frais, évidemment, dès la première course on fait un profit, et là, évidemment, le salaire rentre, et l'amélioration des conditions de vie en découle. Ce n'est pas tout à fait le cas. Ce n'est pas tout à fait le cas pourquoi? Parce que, d'une part, la voiture que l'on utilisera, bien, c'est la voiture personnelle, et ça vient avec des frais. Et un paiement de voiture, habituellement, là, à moins qu'on ait une voiture usagée et qu'on ait pu la payer comptant, il y a bien des gens qui, au Québec, doivent, pour acheter une voiture, contracter un prêt, et le remboursement mensuel est évidemment inévitable. On a aussi les frais d'entretien, les frais de fonctionnement, évidemment, le paiement de l'essence. On va avoir aussi des frais relatifs au permis.

On a fait miroiter le fait que les frais de permis allaient être diminués. Et, si on y regarde de plus près, on a fait la démonstration en commission parlementaire que l'essentiel des frais de permis, à hauteur de plus de 800 \$, bien, en fait, c'étaient des frais d'assurance. Et là, évidemment, si les gens déclarent qu'ils font du service de transport rémunéré de personnes en utilisant leur voiture personnelle, on peut penser que les frais d'assurance vont être les mêmes. Que l'on fasse du transport sous le vocable de chauffeur de taxi ou sous le vocable de chauffeur d'Uber, dès que l'on transporte des personnes, les risques de circuler sur les routes et dans les rues de la ville sont essentiellement les mêmes. Et ces calculs-là, ils sont imposés par la SAAQ, la Société d'assurance automobile du Québec, et ils ne sont pas, donc, décrétés par le gouvernement ou par un ministère. Ces calculs-là sont faits sur la base, évidemment, des risques et ils sont faits par des actuaires, qui imposent leurs calculs selon, évidemment, les faits avérés des dernières années, selon les tendances.

On a un exemple probant. Lorsqu'il est question, par exemple, des frais d'assurance pour les motocyclistes, que plusieurs contestent comme étant démesurément élevés, bien, on dit : Ça, c'est malheureusement le problème avec la conduite en motocyclette, c'est que les calculs que l'on fait sont à l'effet que les risques sont plus grands. On a calculé par des formules savantes le risque, et le prix de l'assurance va évidemment en augmentant si on compare à la voiture de promenade. Mais les calculs seront exactement les mêmes, à moins que l'on décide que ce ne sont pas les chauffeurs d'une entreprise comme Uber qui devront assumer leur propre assurance mais l'ensemble des détenteurs de permis au Québec, ce qui serait, encore une fois, une grave injustice, de la même façon que si l'on décidait d'offrir le marché à Uber, qui est actuellement réglementé, qui est géré selon le système actuel, et que, pour compenser les permis, dont on met la valeur à zéro, bien, on puise dans les coffres du gouvernement, donc dans la poche des contribuables, pour compenser les pertes, plutôt que de le faire en taxant ou en imposant ces frais-là au nouveau joueur qui veut changer les règles.

Donc, la question du salaire des travailleurs, pour nous, est quand même importante, voire fondamentale, puisque, si les conditions de travail des chauffeurs vont en diminuant, que les salaires ne sont pas à la hauteur de ce qu'on constate à l'heure actuelle, qu'on doit faire davantage d'heures, de la même façon on va aussi augmenter la pression, le stress et les risques d'accident.

Et là on revient à la question de la sécurité et de la formation, qui sont aussi réduits dans les règles minimales qu'on veut imposer, là, une formation de sept heures, on l'a mentionné tout à l'heure, alors qu'aujourd'hui, dans certains cas, on demande jusqu'à 100 heures de formation. On pourrait le réviser, mais la formation minimale, bien, donne évidemment des résultats minimaux, et ce qu'on souhaite, au Québec, c'est habituellement le contraire.

Ce qui me permet d'ailleurs de mentionner que les chauffeurs et les conducteurs de véhicules, mais également les propriétaires de taxi, nous ont dit : Oui, bien sûr que nous, on est menacés, mais on veut aussi défendre le service aux Québécois et sur le plan de la sécurité, oui, du professionnalisme, de la qualité, donc, du service. Et ça touche également la question de l'inspection mécanique. Et là de voir que le projet de loi n'impose plus l'obligation d'une vérification mécanique des véhicules, c'est plutôt troublant.

Il y a peu de domaines au Québec où l'on voit le gouvernement restreindre les mesures de sécurité pour la protection de la santé et de la vie des personnes. On est dans le transport des personnes, et, dans ce domaine-là, bien, ce qu'on dit, c'est que, que votre voiture soit en parfait état ou non, bien, ce n'est pas, finalement, si important que ça? Moi, je ne connais pas aucun domaine d'activité économique au Québec où la tendance soit à l'effet de réduire la capacité pour l'État, là, de s'assurer que les conditions soient optimales en matière de sécurité.

La CNESST multiplie les campagnes pour s'assurer que la sécurité au travail soit une préoccupation de tous les instants. Et là, si on regarde plus spécifiquement le transport des personnes, chaque accident est un accident de trop.

La SAAQ multiplie également ses campagnes, que ce soit pour la conduite en état d'ébriété, que ce soit pour l'utilisation du texto, que ce soit pour... oui, de la messagerie tout en conduisant, que ce soit pour la vitesse, évidemment. Et, même si le bilan s'est amélioré, on continue de vouloir améliorer le bilan.

Mais, pour les taxis, pour le transport rémunéré des personnes, quand il est question de l'inspection mécanique du véhicule qui nous transporte, bien là la préoccupation n'est pas là, alors que, plus spécifiquement sur la question de l'inspection mécanique, beaucoup de législations à travers les États-Unis, je pense qu'il y en a plus d'une trentaine, ont déjà des inspections mécaniques obligatoires pour les véhicules de promenade des citoyens, des particuliers, des propriétaires privés, qui ne font pas de transport a priori, de transport de personnes, autre que la famille immédiate ou les amis, donc qui ne le font pas contre rémunération, et les États, aux États-Unis, et ça, on ne peut pas le soupçonner, là, d'avoir un penchant très, très favorable à une présence de l'État, là, omnipotente, eh bien, les États-Unis réglementent... plusieurs des États aux États-Unis réglementent l'inspection mécanique des véhicules de promenade.

• (17 h 40) •

On le fait également dans plusieurs États du monde. J'ai moi-même habité en Asie, au Japon, où l'inspection était nécessaire après l'achat d'une voiture, après trois ans il fallait faire une première inspection, puis ensuite aux deux ans,

et à un point tel qu'au bout de plusieurs années, bien, l'inspection était évidemment de plus en plus coûteuse, parce que la voiture était de plus en plus âgée, donc on en venait à vouloir davantage vendre une voiture usagée que... d'en acheter une nouvelle, qui nous donnait trois ans sans inspection, et au calcul c'était plus rentable pour le propriétaire. Il y avait donc...

Et il y a actuellement une tendance un peu partout à augmenter les règles de sécurité. Ici, on fait le contraire, au Québec, avec le projet de loi pour le transport des personnes. Il faudra, j'imagine, y revenir au cours de l'étude article par article.

Je vais plus loin parce que d'autres l'ont fait. Toute la question du transport adapté a été mentionnée. L'accessibilité des services, la sécurité, la qualité des services, ce sont des éléments qui n'ont pas été pris en compte dans la rédaction du projet de loi. On nous dit qu'ils le seront par réglementation. Évidemment, ce n'est pas suffisant, ce n'est pas rassurant. Il faut qu'au coeur même de la loi les principes d'équité de service pour les personnes à mobilité réduite, pour celles, donc, qui ont des besoins particuliers... bien, que ce soit inscrit au coeur de la loi, pour éviter toute discrimination et pour s'assurer également que la réglementation soit correspondante à cet objectif-là de la loi. L'essentiel de ce qu'on a entendu, c'est que le service soit offert partout de façon équivalente, pour toutes les personnes au Québec, pour toutes les clientèles, sans discrimination. Et ça, c'est un élément qu'il faudra ramener de façon absolue au cours des prochaines étapes.

On a aussi la question financière, j'en ai parlé tout à l'heure, sur le modèle et tout des entreprises, quand même, là, important. Le Mouvement Desjardins nous a dit : On joue un peu à l'apprenti sorcier. On n'a aucune idée de ce qui va se produire, sauf pour le fait qu'on a des craintes sur la santé financière de ceux à qui on a prêté de l'argent. On a aussi des craintes pour notre propre portefeuille, à savoir si les gens pourront rembourser. Mais sinon c'est effectivement un saut dans l'inconnu sur le plan financier, sur le plan économique.

D'autres intervenants, une autre catégorie d'intervenants, le milieu municipal, par exemple, la ville de Montréal notamment, Association du transport urbain du Québec, nous ont dit que la modernisation était déjà en cours, qu'on était sur un élan, et que ce projet de loi venait un peu saper le mouvement qui était déjà en cours. Ils nous ont dit surtout, je l'ai mentionné tout à l'heure, mais je le ramène, qu'il était essentiel, si on voulait mieux planifier le transport des personnes, si on voulait réduire le nombre de voitures, si on voulait favoriser la mobilité durable... il était impératif d'avoir une certaine gestion de l'offre qui demeure, et on voulait garder un certain pouvoir qui ne soit pas exclusif, par exemple, à la ville de Montréal, qu'on puisse l'offrir ailleurs, mais il était particulièrement nécessaire pour la question de la mobilité... en fait, de la planification, si on veut, des services et de l'offre, puis également pour toute la question de la sécurité des clients et de la qualité du service.

Les seuls — je terminerai là-dessus — qui ont semblé absolument ravis de ce projet de loi, bien, ce sont les Uber, Lyft, Eva de ce monde, pour qui le projet de loi est, à toutes fins pratiques, sans faille. Le projet de loi a épousé la thèse de l'entreprise Uber, qui, je le rappelle, s'est faufilée en ne respectant pas le cadre qui était applicable ici, au Québec, pour ensuite se glisser dans un projet pilote, qu'ils trouvaient acceptable mais quoique restreint. Après un premier projet pilote, vous vous en souviendrez, ils ont même menacé de quitter, ce qu'on ne voulait surtout pas qu'il se produise. Et finalement on a décidé de déposer le projet de loi, qui, à toutes fins pratiques, correspond à l'ensemble de leurs demandes. Et donc ce projet de loi, il a été taillé sur mesure pour un modèle d'affaires, je le répète, qui nous plonge dans l'incertitude quant à ses retombées économiques ici, sur l'ensemble du territoire, qui nous plonge dans l'incertitude malgré les effets qu'on peut déjà entrevoir sur le sort des travailleurs de l'industrie du taxi. Et on devine déjà que les conditions seront moins favorables demain qu'elles ne le sont aujourd'hui pour les travailleurs de l'industrie. Et quant à la qualité, quant à l'offre de services et quant aux coûts que les... quant à la tarification des services de transport rémunéré des personnes... pourront éventuellement avoir sur la clientèle, bien, évidemment, les doutes sont nombreux, puisqu'une industrie ne peut pas fonctionner indéfiniment à perte, et qu'à terme les entreprises comme celles-là devront faire leurs frais, et elles feront nécessairement leurs frais à même leurs revenus et, leurs revenus, elles iront les chercher dans la poche de la clientèle, d'une part, et, d'autre part, dans les conditions de travail à la baisse de leurs employés. Merci.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, M. le député. Y a-t-il d'autres interventions? Mme la députée de Saint-Laurent.

Mme Marwah Rizqy

Mme Rizqy : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Vous comprendrez que je n'aurai pas le temps de terminer mon intervention, donc je me réserve le reste de mon temps pour la prochaine fois.

Alors, aujourd'hui, nous discutons évidemment d'un projet de loi qui fait suite à l'ubérisation de notre économie. Donc, depuis quelques années, on a vu une entreprise étrangère arriver au Québec de façon assez cavalière, voire cow-boy, et le projet de loi qui a été déposé par le gouvernement caquiste ne répond pas vraiment à toutes nos attentes.

J'aimerais revenir sur certaines affaires qui concernent cette entreprise. J'ai écrit énormément concernant Uber lorsque j'étais professeure et chercheuse. Je mentionnais que c'était une entreprise voyou. Voyou pourquoi? Parce que partout dans le monde où est-ce qu'elle désire faire affaire elle ne demande pas la permission. Elle arrive, il faut lui dérouler le tapis rouge puis il faut tout lui donner.

Une des choses que le dernier gouvernement libéral a faites, c'est de dire : Bien, vous allez devoir collecter les taxes, parce que c'est important. On a aussi dit la chose suivante : On va faire un projet pilote. Mais aujourd'hui je me demande où sont les conclusions de ce projet pilote. Pourquoi ce manque de transparence du gouvernement de la CAQ?

Il y a quelques semaines, avec mes collègues, nous sommes allés à la rencontre des chauffeurs de taxi montréalais, mais il y avait aussi des gens qui venaient de Trois-Rivières, de Sherbrooke; d'autres, de Laval, de la Rive-Sud. Il y avait évidemment mon collègue le député de La Pinière qui était présent, le député de Viau ainsi que la députée de Bourassa-Sauvé.

Et savez-vous qu'est-ce que nous avons vu? Des drames. Des gens qui pleuraient, qui voyaient tout leur univers s'écraser. Un homme est venu nous voir, avec une dentition... puis il a dit : Madame, regardez mes dents, regardez bien mes dents. Alors, il m'a montré sa dentition. Il a dit : Ça fait des années que tout ce que je fais, tout l'argent que je ramasse, c'est pour payer les études de mes deux garçons. L'un d'eux était maintenant en médecine, l'autre aussi s'en va peut-être en médecine. Il a dit : Moi, j'ai tout sacrifié, incluant ma santé, ma santé physique, ma santé buccale, et maintenant il mentionne sa santé mentale. Il a dit : Qu'est-ce que nous allons faire? Qu'allons-nous faire? Certains ont même évoqué des idées très noires, Mme la Présidente.

Je n'ai pas vu une personne du gouvernement lors de cette rencontre, qui réunissait plus de 1 000 chauffeurs de taxi, dont chacun vivait un drame humain. La réponse du gouvernement, il dépose un projet de loi, il dit : On va vous indemniser mais pas à pleine capacité. On comprend votre peine, mais on ne veut pas la voir, votre peine. Parce qu'évidemment, s'ils avaient daigné se présenter à la rencontre, ils auraient vu ces drames.

Un d'entre eux, lors de cette rencontre, a dit : Vous, vous savez, madame — puis monsieur, hein, parce qu'il y avait aussi mes collègues — nous, là, le permis de taxi qu'on est venus chercher, ce n'est pas vraiment un permis de taxi, qu'on est venus chercher, c'est un permis de travail. Pourquoi un permis de travail? Parce que beaucoup d'entre eux, pas tous, mais beaucoup d'entre eux sont des nouveaux arrivants, et que malheureusement leurs diplômes n'ont pas été reconnus. Alors, ils se sont acheté un travail, en achetant ce permis de taxi, qui leur permet de gagner leur vie. Pour certains, ce n'est pas de vivre, hein, qu'il est question, mais de survivre.

• (17 h 50) •

Alors, on leur dit, l'injure à l'insulte, c'est que tous vos investissements, les hypothèques que vous avez contractées, ça ne vaut plus rien. Oui, il y aura une indemnisation, je comprends. Mais il y a une affaire que je n'arrive pas à comprendre. Pourquoi que le 0,90 \$ est facturé aux contribuables? Ça, je n'arrive pas à suivre. Donc, c'est les Québécois, autant ceux qui vont utiliser la plateforme Uber ou Lyft que ceux qui vont utiliser le taxi traditionnel, qui ont le droit à la nouvelle taxe Bonnardel? Mme la Présidente, sincèrement, il y avait une autre solution sur la table, que nous avons aussi discutée.

Vous savez qu'Uber, là, quand ils disent : Nous payons tous nos impôts dus ici, j'aimerais bien qu'ils soient davantage transparents. De quels impôts exactement parlent-ils? Car, les redevances qui leur sont versées, est-ce qu'Uber peut venir ici nous démontrer que les redevances qui leur sont versées ne partent pas vers l'autre entité étrangère, Uber BV, dans les Pays-Bas, et par la suite vers les paradis fiscaux? Ont-ils cette audace d'être transparents avec tous les Québécois? Est-ce qu'Uber est capable, aujourd'hui, de nous montrer qu'il veut véritablement être un bon citoyen corporatif? Parce qu'à ce jour il se comporte toujours comme un voyou en ne s'assurant pas de payer ses impôts ici, au Québec, sur le profit québécois. Et ça, Mme la Présidente, c'est inacceptable.

Si le gouvernement agissait comme un véritable gouvernement, paix, ordre et bon gouvernement, il s'assurerait d'une chose, c'est que l'équité fiscale s'applique à tout le monde, et, avant de demander un effort supplémentaire aux Québécois avec la taxe caquiste, il s'assurerait que l'entreprise étrangère paie ses impôts, pas sa juste part, ses impôts tout court. Parce que vous, Mme la Présidente, et moi ou tout le monde qui nous écoute, nous autres, il n'y a personne qui nous demande de payer nos impôts, c'est un prélèvement à la source, on n'a pas le choix. Mais Uber détourne ses profits vers l'étranger, et ça, ça doit arrêter.

Et je vois que la ministre de la Justice est bien présente. Si jamais elle voudrait intervenir, elle peut le faire. Mais pourquoi qu'en ce moment il n'y a aucun changement législatif à ce sujet? Pourquoi qu'ils ne sont pas, en ce moment, en train de travailler d'arrache-pied pour mettre fin aux paradis fiscaux, pour mettre fin à cette injustice fiscale? Parce que ce n'est pas normal que ce soient les Québécois qui paient, et non pas cette entreprise multimilliardaire, Mme la Présidente. On demande au peuple de payer pour des milliardaires. Ça, personne n'est capable de me l'expliquer.

Alors, j'espère que quelque part il y a quelqu'un qui va prendre ça au sérieux, ce qu'on dit, parce que ce n'est pas la première fois que nous, on le mentionne. Évidemment, s'ils ont besoin d'un projet de loi pour s'inspirer, ils peuvent s'en inspirer d'un que moi-même, j'ai écrit, qui a été déposé ici. Il est déjà tout prêt. Vous pouvez le prendre, on vous le donne.

Et je rappellerais, pendant qu'on a aussi la chance d'avoir toujours la ministre de la Justice avec nous... Pourquoi, il y a quelques années, quand Revenu Québec a fait son travail, a perquisitionné Uber, et qu'Uber a défié la justice en cryptant les données à distance... C'est criminel, ça. Honnêtement, je ne comprends pas pourquoi qu'on déroule le tapis rouge pour cette entreprise qui à distance fait un outrage au tribunal, crypte les données, ne paie pas les taxes, ne paie pas les impôts. Pourquoi il n'y a pas une concertation en ce moment?

En plus, Mme la Présidente, on a l'honneur d'avoir le shérif de la CAQ en présence ici, là, ce soir. Là, avec le shérif, on a la PG, la Procureur général du Québec, jumelée avec le shérif. Moi, là, je m'attends, là...

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Mme la députée, quand on s'adresse et... qu'on parle de nos collègues, vous savez qu'il faut le nommer par un nom de circonscription ou sinon par son titre. Alors, je vous demande de nommer le collègue par son titre ou par son nom de circonscription. Merci.

Mme Rizqy : Mme la Présidente, vous avez fort probablement raison, mais c'est connaissance d'office, maintenant, c'est qui, le shérif, au Québec. Alors, vous avez raison. Le député... La Peltrie, merci.

Alors, Mme la Présidente, vous comprendrez que, lorsqu'on a la chance d'avoir quelqu'un qui tire aussi vite que son ombre et la Procureur général du Québec, une procureure... Elle aussi, elle devrait probablement se sentir interpellée puis de dire : Pourquoi ça se fait qu'on donne des privilèges à une entreprise qui ne respecte même pas nos lois?

En Suisse et en Union européenne, beaucoup d'autres pays ont légiféré pour donner au moins un minimum de normes législatives aux entreprises telles qu'Uber. Mme la Présidente, Noël, habituellement, on sort, on prend quelques verres et on s'assure de ne pas conduire, et c'est là, souvent, qu'on désirerait avoir un taxi. Savez-vous ce qu'Uber fait à ce

moment-là? Ils en profitent, alors que notre état de sobriété frôle le zéro puis qu'on est pas mal dans un état avancé, le consentement libre et éclairé, pas certain... Les gens commandent leur Uber, s'attendent de payer une trentaine de dollars. Oups! Non. Surprise! Le lendemain, lorsque finalement on a décanté, on se rend compte que ce n'est pas du simple au double, des fois au triple, des fois même le quadruple. Savez-vous quoi? Il y en a un, là, ça lui a coûté pas moins de 800 \$. C'est fou, hein? Bien là, je me serais attendue, dans ce projet de loi, qu'il y ait un plancher puis un plafond pour dire : Calmez-vous, Uber! On a des Québécois qui s'attendent à avoir un minimum de balises.

Vous savez, Mme la Présidente, je me demande s'il y a une personne ici qui pourrait peut-être répondre à nos questions avec l'article 235. Est-ce que la ministre voudrait peut-être répondre à la question concernant le cryptage de données qui a été fait par Uber à distance et qu'est-ce qu'il en est maintenant aujourd'hui avec Revenu Québec, où est rendu ce dossier, est-ce qu'il a avancé? Parce qu'il y a des sommes qui sont réclamées par Revenu Québec qu'Uber nous doit à ce jour.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : À quel ministre que vous vous adressez? Parce qu'il y en a plusieurs ici.

Une voix : ...

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors... Oui?

M. Caire : ...je comprends que l'intervention est terminée?

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Votre intervention, elle est...

Une voix : ...

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Alors, voulez-vous compléter votre intervention puis... Poursuivez.

Mme Rizqy : Est-ce que la ministre... On a peut-être enfin trouvé la ministre de la Justice et on voulait juste s'assurer qu'elle pourrait peut-être faire des suivis dans certains dossiers qui sont fort importants pour les Québécois, parce qu'avant de demander aux Québécois de sortir davantage d'argent de leurs poches on voudrait simplement que l'entreprise en question, Uber, commence finalement à payer son dû à tous les Québécois.

Vous comprendrez, là, que, pour nous, c'est assez inacceptable d'avoir une entreprise qui, elle, se pense au-dessus de nos lois, se pense tellement au-dessus de nos lois, là, qu'ils négocient directement qu'est-ce qu'ils aimeraient avoir dans leur projet de loi. Mais moi, là, je pense qu'avant que ce projet de loi puisse être adopté on veut des réponses. Combien d'impôts ont été payés? Combien de courses de taxi ont été faites? Quel est le profit réalisé? Quelles sont les taxes de vente qui auraient dû être réclamées et versées à Revenu Québec? Que se passe-t-il dans tous ces dossiers en cours? Il me semble que c'est des questions légitimes, que les Québécois s'attendent d'avoir avant de leur donner un des plus beaux cadeaux législatifs.

Et ça, Mme la Présidente, vous comprendrez qu'il me reste un peu de temps, alors j'aimerais d'abord dire merci à notre collègue le député de La Pinière, qui a bien mis la table au début avec son 60 minutes. Bravo!

Et je sais que je vais pouvoir revenir dans une prochaine intervention. Je vois que certains d'entre eux, de l'autre côté, prennent des notes. Alors, mes questions, en espérant qu'on pourra avoir des réponses lors de la prochaine intervention, lorsque le règlement va être encore invoqué. J'aimerais vraiment, pour de vrai, savoir qu'est-ce qui s'est passé dans le dossier de Revenu Québec qui oppose avec Uber. Où en sont-ils rendus? Est-ce qu'il y a un règlement? Si oui, de quel montant? D'autre part, combien de courses de taxi ont été faites au Québec depuis leur apparition? Et, deuxièmement, combien d'impôts ont été payés? Alors, je crois que cette entreprise nous doit des explications avant de leur donner un cadeau législatif. Alors, Mme la Présidente, ce sera pour une prochaine fois, le reste de mon intervention.

La Vice-Présidente (Mme Soucy) : Merci, Mme la députée.

Ajournement

Alors, compte tenu de l'heure, les travaux de l'Assemblée sont ajournés au mardi 28 mai 2019, à 13 h 40.

(Fin de la séance à 18 heures)