



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le vendredi 27 mai 2016 — Vol. 44 N° 72

Interpellation : L'encadrement des services de covoiturage
commercial au Québec

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le vendredi 27 mai 2016 — Vol. 44 N° 72

Table des matières

Exposé du sujet	
M. Claude Surprenant	1
Réponse du ministre	
M. Jacques Daoust	3
Argumentation	4
Conclusions	16
M. Jacques Daoust	16
M. Claude Surprenant	17

Autres intervenants

M. Pascal Bérubé, vice-président

M. Marc H. Plante

M. François Bonnardel

Mme Agnès Maltais

Le vendredi 27 mai 2016 — Vol. 44 N° 72

**Interpellation : L'encadrement des services de
covoiturage commercial au Québec**

(Dix heures deux minutes)

Le Président (M. Bérubé) : À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

La commission est réunie afin de procéder à l'interpellation du député de Groulx au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports sur le sujet suivant : L'encadrement des services de covoiturage commercial au Québec.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Traversy (Terrebonne) sera remplacé par Mme Maltais (Taschereau) et M. Lemay (Masson), par M. Bonnardel (Granby).

Le Président (M. Bérubé) : Merci. Je vous rappelle brièvement le déroulement de l'interpellation. Dans un premier temps, l'interpellateur, M. le député de Groulx, aura un temps de parole de 10 minutes, suivi de M. le ministre pour également 10 minutes. Par la suite, des périodes de cinq minutes seront allouées selon la séquence suivante : d'abord, un député de l'opposition, ensuite le ministre, puis un député du groupe formant le gouvernement, et ainsi de suite. Il a été convenu que l'opposition officielle disposera de la troisième et de la sixième intervention. 20 minutes avant midi, j'accorderai 10 minutes de conclusion à M. le ministre et un temps de réplique égal à M. le député de Groulx. Enfin, je vous rappelle que le débat ne peut, à moins d'un consentement, dépasser midi. Et ainsi, comme la séance a débuté à 10 h 2, y a-t-il consentement pour poursuivre nos travaux au-delà de midi, soit jusqu'à 12 h 2? Ça va?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Bérubé) : Consentement. Sur ce, M. le député de Groulx, vous avez la parole pour 10 minutes.

Exposé du sujet

M. Claude Surprenant

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, bonjour au ministre. Bonjour à la députée de l'opposition officielle. Et je salue également mon collègue d'être présent avec nous.

Alors donc, le contexte. Le gouvernement a présenté il y a deux semaines le projet de loi n° 100 sur le transport par taxi. Il aura fallu deux ans et trois consultations publiques au ministre pour accoucher d'un projet de loi qui, au final, confirme le statu quo.

On demande au ministre, depuis le début de ce débat, d'encadrer Uber et de mettre fin au far west. Nous sommes à deux semaines de l'ajournement de nos travaux, et le ministre a décidé de ne rien proposer pour encadrer le modèle Uber au Québec. La seule réponse que le ministre nous offre, c'est plus de la même chose, plus de ce qui ne fonctionne pas.

En février dernier, au début de la consultation précédente, nous demandions au ministre d'adopter un décret sans attendre pour encadrer Uber. Ne pensez-vous pas que nous aurions eu et que nous aurions aujourd'hui encore un débat plus constructif sur l'industrie du taxi et sur la mobilité plus largement si Uber n'était pas constamment l'éléphant dans la pièce?

Nous avons demandé un environnement plus sain et équitable dans l'attente de la présentation d'un projet de loi. À deux semaines de l'ajournement de nos travaux, si malheureusement nous n'arrivons pas à nous entendre, eh bien, le ministre des Transports sera le premier et le seul à blâmer. C'est à l'image de ce gouvernement : attendre la crise pour réagir, puis choisir le parti du statu quo. Et, sous le poids de 13 années de monopole libéral, le Québec s'enlise.

En février encore, il y a trois mois, je dénonçais le vide juridique et l'inaction du gouvernement. Il aurait été possible et souhaitable d'agir plus rapidement dans ce dossier, tout en encadrant Uber, au bénéfice de la population. J'ai dit il y a trois mois, et avant cela déjà, qu'il faut mettre fin au far west et encadrer Uber tout en incluant l'obligation d'Uber de fournir des garanties de sécurité, de forcer ses chauffeurs à contracter une assurance complète couvrant leurs passagers et forcer évidemment l'entreprise à payer ses taxes.

Le ministre a plutôt choisi de laisser traîner les choses. Les acteurs se sont donc repliés sur leurs positions respectives. Au lieu du dialogue nécessaire, compte tenu de l'importance des enjeux en présence, le ministre, par son laxisme, a créé un climat de confrontation pro-Uber versus anti-Uber. Le débat actuel, donc, en souffre énormément. L'arrivée d'Uber au Québec, aussi cavalière puisse-t-elle avoir été, aurait dû nous forcer à réfléchir à la façon dont nous souhaitons encadrer le covoiturage commercial, pas sur la façon de lui montrer la porte. Une opportunité ratée, et c'est peu dire.

Nous avons donc choisi d'utiliser notre dernière interpellation de la présente session pour tenter de convaincre et de faire entendre raison au ministre des Transports. Le ministre est peut-être nostalgique des années de sa jeunesse, à l'époque où ni Word ni son imprimante ne lui jouaient de vilains tours. Mais nous avons un message très clair pour le ministre : Le Québec doit s'ouvrir à la modernité.

Le Québec se targue d'être une société de l'innovation et se gargarise de cette stratégie numérique d'une main et protège un système de gestion de l'offre pour les taxis, un système dépassé, archaïque, qui ne sert ni les consommateurs ni les travailleurs du secteur du taxi qui sont prisonniers d'un système défendu par le lobby des propriétaires de permis de taxi avec la complicité du ministre.

Évidemment, je dis oui à une industrie du taxi plus compétitive, mais ne nions pas l'évidence, Uber n'est que la pointe de l'iceberg, l'arbre qui cache la forêt. Sortez Uber du Québec aujourd'hui, et il y en aura cent autres demain. Allons-nous recommencer le même processus chaque fois, trois commissions, deux ans de tergiversations, pour en revenir constamment au statu quo? Pour combien de temps encore va-t-on s'enfoncer dans l'immobilisme au Québec? Combien de fois va-t-on rejouer ici le film *Retour vers le futur*?

À propos de la valeur des permis, le ministre justifie son inaction sous une prémisse des plus simplistes : Les permis valent 1,2 milliard. On préfère investir en éducation et en santé, donc réglons le problème quand nous n'aurons plus à investir en éducation et en santé. C'est aberrant! D'abord, parce qu'il n'y a pas lieu de racheter les permis. On peut tout à fait maintenir une bonne valeur pour les permis en maintenant plusieurs avantages exclusifs pour les taxis traditionnels : se faire héler sur la rue; les postes d'attente dédiés devant les aéroports, les hôtels, les hôpitaux, et autres; des lignes directrices pour les taxis dans différents immeubles... directes, pardon, des lignes directes; les contrats gouvernementaux; et l'accès aux voies réservées.

Ensuite, il faut arrêter de penser qu'entre le taxi traditionnel et le covoiturage il y a un jeu à somme nulle. C'est faux. Chaque fois qu'on améliore le cocktail de transports, on incite plus de personnes à délaisser l'auto solo. Chaque personne de moins qui achète une voiture, c'est un client potentiel de plus pour l'industrie du taxi.

Le gouvernement a complètement perdu de vue l'essentiel avec ce projet de loi. Au nom de l'intérêt public, devrions-nous consolider le contingentement des permis de taxi ou devrions-nous plutôt lutter contre le véritable ennemi à abattre de notre époque, l'auto solo? On peut et favoriser l'émergence d'une industrie du taxi compétitive et permettre l'arrivée de nouveaux joueurs sur le marché. Les deux sont possibles. Il suffit d'un peu de vision et un peu de courage.

• (10 h 10) •

Alors, sortir Uber est un faux débat. La seule vision du gouvernement, c'est de sortir Uber du Québec. Aussi bien dire que la vision du gouvernement ne dépasse pas le bout de leur nez. Uber est à blâmer pour son arrogance, j'en conviens, et la maladresse qu'ils ont eue à gérer la crise. Mais le gouvernement, dans ce débat, n'aura pas su s'élever au-dessus de la mêlée. Dès le premier jour, le ministre a voulu jouer au shérif. Le ministre se voit comme le bon, Uber, la brute et la CAQ, le truand. La vie n'est pas un film de Clint Eastwood de 1966, quoi qu'en pense le ministre — bien que vous puissiez avoir des airs de Clint Eastwood, je le reconnais. Sa vision manichéenne du débat, les bons contre les méchants, a complètement fait dévier le débat. Le débat qui nous occupe, ce n'est pas Uber. Tout le monde est d'accord ici, tout le monde est d'accord au Québec : Uber doit payer ses taxes et ses impôts, Uber doit respecter les règles. Or, des règles pour l'économie de partage, il n'y en a pas. Il faut les faire, il faut encadrer les Uber de ce monde. Le gouvernement y est parvenu pour Airbnb. Pourquoi est-ce si différent pour Uber? Le lobby des taxis est-il plus intimidant que celui des hôtels? Nous avons une occasion, une rare fenêtre d'opportunité pour faire avancer le Québec sur la voie de la modernité. À cause de l'attitude préhistorique du ministre, on est en train de manquer le bateau, ou le taxi, si vous préférez.

Et, quand le ministre nous dit : Réglons le projet de loi n° 100 dans sa forme actuelle et ensuite nous pourrions discuter de l'économie de partage l'automne prochain, je n'en crois rien. Va-t-on rouvrir la loi sur le taxi tous les ans? Mais bien sûr que non! On met la charrue devant les boeufs. Je comprends très bien cependant que l'annonce du premier ministre pour mettre en place un chantier sur l'économie de partage, ce n'était que de la pure improvisation pour faire taire l'aile jeunesse du Parti libéral. Si vous connaissez un peu les jeunes d'aujourd'hui, vous savez déjà qu'on ne les fait pas taire si facilement et qu'eux, contrairement au gouvernement, sont résolument ouverts sur le monde, sur les nouvelles technologies et sur l'économie du XXI^e siècle. Alors, bonne chance pour leur rentrer le projet de loi n° 100 dans la gorge. Ça risque de passer de travers. J'ai moi-même deux jeunes de 20 ans et je sais de quoi je parle.

Et ne me dites pas qu'Uber n'est pas de l'économie de partage. Uber est bien sûr une entreprise capitaliste. Aux dernières nouvelles, le Québec était encore une société capitaliste, non? Aux dernières nouvelles également, le Québec était encore une société exportatrice favorable au libre-échange et à la mondialisation, n'est-ce pas? Alors, qu'Uber soit internationale et capitaliste ne la discrédite pas d'appartenir à l'économie de partage.

L'économie de partage, et je vous faxerai la définition, si vous voulez que je vous la donne, c'est trois choses. D'abord, de mettre à la disposition un bien que l'on possède pour quelqu'un d'autre quand ce bien est inutilisé. Je n'utilise pas ma voiture pour le moment. Je peux m'en servir pour rendre un service rémunéré à quelqu'un de ma communauté. Deuxièmement, c'est de permettre l'accès à ce bien à quelqu'un qui ne le possède pas. Je permets l'accès à une voiture, à un transport, ce qui évite à l'autre de s'acheter une voiture lui-même pour se déplacer. Alors, finalement, l'économie de partage ou l'économie collaborative, c'est le principe que quiconque désormais peut entrer dans un marché et en sortir à sa guise. C'est un modèle de flexibilité qui exploite presque parfaitement la théorie économique de l'offre et de la demande. En somme sur la base d'un bien que je possède, ma voiture, qui à un certain moment de la journée est sous-utilisée et pour laquelle il y a une demande à l'instant même où elle est disponible, je peux entrer dans le marché et répondre à cette demande.

Qu'on n'aime l'entreprise ou non, Uber, c'est de l'économie de partage, c'est de l'économie collaborative. Il n'y a aucun doute dans mon esprit à cet égard. Et, pire encore pour les tenants du statu quo, le camp — déplorons-le — que

tous les autres partis à cette Assemblée ont choisi, Uber n'est que la pointe de l'iceberg, l'arbre qui cache la forêt. Des Uber, demain il y en aura 100 et dans tous les secteurs de notre économie. Alors, on fait quoi, M. le ministre? On retourne à la table à dessin tout de suite ou demain? Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le député de Groulx. Je cède maintenant la parole à M. le ministre pour une période de 10 minutes également.

Réponse du ministre

M. Jacques Daoust

M. Daoust : Je vous remercie, M. le Président. On procède aujourd'hui à une interpellation qui concerne le covoiturage. C'est une interpellation qui fait suite à la commission parlementaire où on a procédé à des consultations sur le projet de loi n° 100. Je souhaite d'abord remercier les participants qu'on a eu l'occasion d'entendre au cours des trois derniers jours. On a eu droit à des présentations de grande qualité et qui ont su nourrir, bien sûr, nos travaux. Les dispositions qui concernent l'encadrement des services de transport rémunéré de personnes font suite à des consultations qui ont été tenues dans le cadre de cette commission du 18 février au 10 mars 2016 et reposent en fait sur six grands principes : le premier, qui est de permettre une modernisation des services offerts à la clientèle; le deuxième étant de créer un environnement équitable et flexible; troisièmement, d'assurer la sécurité des passagers; protéger les consommateurs; cinquièmement, tenir compte des particularités régionales, on l'oublie toujours; et bien sûr de réduire l'évasion fiscale.

Dans cette optique d'assurer la sécurité des usagers, tous les chauffeurs, quels qu'ils soient, devraient, entre autres, obligatoirement détenir un permis de la bonne classe et de se soumettre à une vérification de leurs antécédents judiciaires. Les clients pourraient également évaluer la qualité des services offerts par les chauffeurs.

Par ailleurs, de façon à permettre une modernisation des services offerts à la clientèle, le projet de loi suggère aussi une plus grande flexibilité dans la délivrance des services en permettant une modulation, qui est balisée, du tarif de base, une grille tarifaire différente pour la nuit et les jours fériés, la possibilité de payer électroniquement sa course, la révision des quotas facilitant l'arrivée de nouveaux joueurs, en assurant ainsi de mieux répondre aux besoins, et bien sûr le taxi partage, afin de permettre à plusieurs clients de se répartir entre eux le coût d'une course. Toujours selon ce qui est proposé, les chauffeurs qui ne se conformeraient pas à cette loi s'exposeraient à des mesures dissuasives. Celles-ci incluraient, par exemple, des amendes majorées, une suspension du permis de conduire et une saisie du véhicule.

On vit dans un environnement où les besoins de la population en matière de transport ne cessent d'évoluer et où de nouvelles technologies bouleversent sans cesse les modèles établis. On ne peut pas nous permettre d'ignorer ces changements-là. Les réalités, ce n'est pas exclusif au Québec, de nombreuses administrations doivent faire face à des défis similaires. Ils y répondent de différentes façons, en fonction des réalités et des valeurs qui leur sont propres. Dans cet esprit-là, le projet de loi n° 100 propose un modèle québécois. Celui-ci correspond à ce que nous souhaitons collectivement pour encadrer les services de transport rémunéré de personnes par automobile offerts sur notre territoire.

Il ne s'agit pas de choisir entre le taxi et les nouvelles plateformes de transport rémunéré de personnes, mais plutôt de nous assurer d'être justes et équitables en mettant en place des règles qui sont les mêmes pour tous. Pour faire image, on s'attend tout naturellement à ce que les deux équipes de hockey qui s'affrontent jouent sur la base des mêmes règlements. Imaginez la réaction des amateurs, qui se déchaînent généralement à la moindre apparence de transgression, si seulement une des deux équipes était soumise à l'ensemble des règles. On a donc décidé que ceux et celles qui veulent jouer dans le domaine du transport des personnes par automobile allaient désormais devoir se conformer à un encadrement uniforme.

Je suis convaincu que les mesures proposées vont permettre également aux différentes clientèles de bénéficier de services de qualité. Comme je l'ai déjà dit précédemment, l'industrie du taxi est en rémission et elle doit intensifier ses efforts pour se moderniser. Les mesures proposées dans le projet de loi offrent justement un encadrement et un environnement d'affaires plus flexibles, qui permettront une modernisation continue des façons de faire. Le travail accompli avec les groupes qui sont venus nous rencontrer va nous permettre de travailler sur un projet de loi... sur le projet de loi qui va nous projeter vers l'avant pour moderniser ce secteur-là, qui en a besoin. Et, comme je l'ai déjà dit à plusieurs reprises, on n'obtiendra pas une unanimité autour du projet de loi, mais je suis d'avis que nous serons en mesure de dégager un modèle qui va être renouvelé et efficace, autour de principes clairs, qui respectent les usagers et les travailleurs du secteur.

Vous savez, M. le Président, la proposition qui nous est faite par Uber actuellement... On salue le fait que, maintenant, ils reconnaissent qu'ils doivent payer des taxes, qu'ils doivent payer les impôts. C'est une avancée, mais ce n'est pas suffisant. Et, la proposition qui nous est faite, et je suis étonné de voir que la deuxième opposition joue dans ce film-là, on a une proposition de lever trois nouvelles taxes. Il y a une proposition de dire : On va lever... On va collecter des impôts et nous les partagerons. En fait, collectivement, M. le Président, ce qui est un peu étonnant de la formation politique qui habituellement n'est pas très protaxe, c'est que... oui, trois nouvelles taxes, un partage des revenus fiscaux — ça, il faut avoir vraiment beaucoup d'imagination pour trouver ça — et on parle de lever à même les poches des Québécois 1,2 milliard pour avoir le privilège d'accueillir une société qui, à ce jour, n'a jamais payé un sou.

Bien, je pense que ce n'est pas la bonne façon de le faire. Il y a d'autres façons de le faire, et le modèle Téo est assez éloquent à ce niveau-là. Téo utilise une technologie qui est tout aussi moderne que celle d'Uber. Les coops à Québec utilisent une technologie qui est très moderne et qui ne cesse de s'améliorer. On est capable par téléphone intelligent de collecter, on est capable de faire les paiements automatiques. En fait, il faut, comme le disait le maire de Montréal, cesser de penser qu'Uber, c'est une fin en soi. C'est un outil, c'est un outil pour obtenir du transport de personnes, ce que nous appelons du taxi. Encore jusqu'à récemment, Uber refuse de reconnaître qu'ils font du taxi.

• (10 h 20) •

Bien, l'économie de partage, comme l'a déjà dit un des participants, l'économie de partage, c'est de partager les économies, ce qui n'est pas tout à fait le cas. Actuellement, ce qu'on dit, c'est : Ce sont des chauffeurs de taxi temporaires, et des chauffeurs de taxi temporaires qui, tout simplement, vont chercher un revenu d'appoint, et, de la façon que c'est structuré, bien, ils ne le déclarent pas. On a entendu longtemps la théorie, si vous voulez, d'Uber que ces travailleurs-là étaient des travailleurs autonomes et donc n'avaient pas à collecter les taxes. Il y a un juge, récemment, qui leur a dit très clairement que c'étaient des chauffeurs de taxi, qu'ils devaient collecter les taxes, et on comprendra que ça fait deux années qu'ils opèrent, et ils ne les ont jamais remises.

Je suis étonné de la position de la CAQ dans ça, M. le Président, je suis étonné parce que ce n'est pas leur tradition que de tolérer les gens qui ne respectent pas les lois. Ce n'est pas leur tradition non plus d'appuyer les hausses de taxes. Trois nouvelles taxes incluses à l'intérieur du tarif, M. le Président, il faut vraiment le faire, pas une, pas deux, trois. Et, en plus, les revenus fiscaux qu'on ira chercher par-dessus ça, on va les partager avec cette multinationale pour faire en sorte qu'on puisse les accueillir. Je pense qu'il faut avoir plus d'imagination que ça. Je m'attends d'une multinationale comme Uber qu'elle ait plus d'imagination que ça. Il y en a trois, des grands critères qui devraient les guider dans ce débat-là. Le premier critère, c'est celui de collecter taxes et impôts. Il semblerait qu'ils ont compris cette partie-là, on en est très contents. Il en reste deux : travailler avec des chauffeurs professionnels et puis obtenir des permis de taxi comme tout le monde. En fait, comme je le disais dans mon introduction, ce n'est pas anormal que tous les joueurs dans le même métier soient assujettis aux mêmes règles.

Alors, j'aurai l'occasion au cours de la présentation d'être peut-être plus explicite à ce niveau-là, mais je dis simplement que, par souci de justice, par souci d'équité, le gouvernement a décidé de faire une proposition de projet de loi, et, ce projet de loi là, on a bien l'intention de le faire adopter d'ici la fin de la session, parce qu'on en a besoin, parce qu'on veut avoir la paix sociale aussi. On se rappellera que l'industrie du taxi... Et on m'a reproché mon âge à plusieurs reprises. Bien, je vous inciterais à vous rappeler ce qui s'est produit dans l'industrie du taxi en 1969. Peut-être que vous n'étiez pas né, mais j'étais à ce moment-là, si vous voulez, très présent dans cette situation-là, et on ne veut pas de ce genre de manifestation là. Et on en a connu très récemment ici, à Québec, et la CAQ était la première à nous interpellier pour qu'on fasse un projet de loi. On fait un projet de loi, on fait un projet de loi qui fait deux choses, qui ramène la paix sociale et qui en même temps confirme qu'une société comme la nôtre, une société d'accueil, doit être équitable vis-à-vis de ses citoyens.

Alors, je dirai simplement, en terminant, que je compte sur la collaboration de tous les partis d'opposition pour qu'on puisse mettre en oeuvre rapidement cet important projet de loi. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le ministre.

Argumentation

Nous allons maintenant entamer la période d'échange. Mme la députée de Taschereau... Non. M. le député de Groulx, c'est à vous pour une période de cinq minutes, cette fois.

M. Surprenant : Ce n'est pas ce qu'on nous avait dit tantôt. Je pense qu'il y a...

M. Daoust : ...qui commence les deux premières périodes.

Le Président (M. Bérubé) : Non. J'ai fait la même mégarde. Donc, on va au député de Groulx pour cinq minutes.

M. Surprenant : Parce que, nous, on nous a dit qu'on passait à 10 h 37, on nous a dit que c'était le ministre, après ça c'était le député, puis après ça c'était nous.

Le Président (M. Bérubé) : Attendez, on va suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 10 h 24)

(Reprise à 10 h 25)

M. Surprenant : ...position d'Uber, elle est celle d'Uber. Alors, on n'est pas en symbiose avec l'ensemble de leur proposition. Donc, lorsqu'on parle de hausse de taxes, effectivement que notre parti, on a toujours été... et nous continuons à vouloir protéger le contribuable des hausses de taxes. Alors donc, l'idée, c'est qu'ils ont déposé une proposition, et on demande au ministre de s'asseoir avec eux de façon constructive et d'arriver à une solution qui soit... qui permette justement la paix sociale puis qu'on puisse inclure les nouvelles technologies.

Alors, le ministre n'a peut-être pas vu les choses aller, et à ce moment-ci j'estime qu'il est bon de lui faire remarquer : Tous les acteurs du milieu économique qui se sont prononcés sont contre le projet de loi n° 100, tous contre sans exception. Si vous avez une sensibilité pour le développement économique, pour le milieu des affaires, pour la création de richesse, si vous avez une préoccupation pour le consommateur, vous êtes nécessairement contre le projet de loi n° 100. Avec le projet de loi n° 100, le Parti libéral fait une fois de plus la démonstration qu'il n'est plus le parti de l'économie, et certainement pas le parti de l'économie de partage ou de l'économie du XXI^e siècle. Avec le projet de loi n° 100, on dirait même que le Parti libéral participe à la convergence du PQ et de Québec solidaire.

Alors, pour un candidat qu'on présentait comme l'ailier gauche, on parlait de hockey tantôt, du premier trio économique du gouvernement, pour un ex-ministre de l'Innovation, pour un ex-P.D.G. reconnu et respecté d'Investissement Québec, le projet de loi archaïque que nous avons devant nous est une tache à la feuille de route tout à fait respectable de mon distingué collègue.

Alors, tout le monde déjà vous dit que vous faites fausse route. Il n'est pas trop tard pour le réaliser. Prenez seulement les groupes que nous avons reçus à l'invitation du ministre en consultation publique. À part les syndicats et le lobby des propriétaires de taxis, qui était pour le projet de loi n° 100? Personne. O.K., le maire Coderre, je vous le laisse, pendant que le ministre essaie de se débarrasser d'Uber, le maire de Montréal essaie de se débarrasser, lui, de ses calèches. Alors, quant à ça, le ministre, oui, a l'air moderne à côté du maire. Sinon, la Fédération des chambres de commerce, le Conseil du patronat, le maire Labeaume, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, tous sont venus nous dire que le ministre fait fausse route. Équiterre, ne les oublions pas, est aussi contre le projet de loi n° 100. Bref, les jeunes, les milieux économiques, les environnementalistes sont tous contre le projet de loi n° 100. Il faut se rendre à l'évidence, il me semble. Est-ce que c'est votre sous-ministre qui a oublié de vous en informer, M. le ministre? Sait-on jamais, ce sont des choses qui arrivent.

Avez-vous lu les journaux en déjeunant dernièrement? C'est pire que ce que nous avons entendu cette semaine. Paul Journet, pour le citer : «[Le ministre des Transports] s'est comporté en responsable de l'immobilité durable, et non de la Mobilité durable[...]. [Il] a agi comme s'il arbitrait un conflit de travail entre l'industrie du taxi conventionnel et Uber, et il a tranché en faveur du statu quo.»

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

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

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

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

Il y a un consensus très net qui se dégage. Le ministre fait fausse route, mais il refuse de faire demi-tour. Son parti lui a envoyé un message clair lors de dernier congrès du Parti libéral. Le ministre refuse encore de faire demi-tour. Quand on fait la somme de ce qu'on a dit du projet de loi n° 100, et ce n'est pas moi qui le dis, ce sont les gens et les milieux dont je viens de vous faire mention, on se rend compte que le projet de loi est largement rejeté, parce que le gouvernement limite le choix des consommateurs, qui seront les grands perdants de son projet de loi. Ce dernier va nuire à l'environnement. Il ne permet pas de combattre l'auto solo. Le gouvernement s'inscrit en contradiction avec sa propre stratégie numérique. On ne peut que constater qu'il est en panne d'innovation. L'adoption du projet de loi ternirait l'image du Québec à l'étranger et handicaperait notre capacité d'attraction en matière d'investissement étranger et d'entrepreneuriat.

Ça démontre que le gouvernement n'est pas à l'écoute des citoyens et qu'il n'est pas capable de faire face aux défis du XXI^e siècle.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le député de Groulx. M. le ministre, c'est à vous.
• (10 h 30) •

M. Daoust : Merci, M. le Président. Écoutez, je suis un peu amusé d'entendre la deuxième opposition dans ce dossier-là, parce que ce qu'on constate actuellement, c'est qu'à travers la planète c'est une minorité de juridictions qui ont accepté Uber. Quand on regarde ce qui se passe à travers la planète, on s'aperçoit que l'Allemagne, qui ne peut quand même pas être taxée d'être en retard sur les technologies, s'il y a une de leurs... s'il y a une force, s'ils ont une force, c'est bien celle-là, et il y a plusieurs municipalités en Allemagne qui ont décidé qu'ils n'acceptaient pas Uber. Si on regarde l'Espagne, l'Espagne a interdit tout simplement ce système-là. La ville d'Austin, au Texas, qui est probablement la plus avant-gardiste aux États-Unis, a refusé Uber.

Alors, il y a une raison pour laquelle il y a une minorité de juridictions qui l'acceptent. Et cette minorité-là vit probablement dans des encadrements qui sont différents du nôtre. On ne peut pas mettre en veilleuse, on ne peut pas mettre de côté... Parce qu'on est impressionné tout à coup parce qu'Uber arrive en ville, on ne peut pas s'installer et dire : On va oublier toutes nos règles. On va remettre en question tout notre système parce qu'Uber arrive en ville. Je répète ce que j'ai dit tantôt, M. le Président, on parle ici d'une technologie. Une technologie, c'est un moyen, ce n'est pas une fin en soi. Et, cette technologie-là, ce qu'on a constaté, c'est qu'au Québec et même avant qu'elle arrive au Québec, à Québec, ici même, Coop avait développé une plateforme. Alors, ces applications-là, elles doivent aussi être capables de s'ajuster.

Et, quand vous me citez toutes les personnes qui sont contre, bien, je peux vous donner aussi les personnes qui sont pour, puis je ne jouerai pas dans ce film-là, mais je vous en donnerai simplement un, qui a dit : Écoutez, ce n'est pas un dossier qui est facile, puis ce n'est pas parfait, mais, en bout de ligne, si j'avais été dans les souliers du ministre, je serais peut-être arrivé à la même conclusion. Puis je pense qu'il y a quelqu'un qui s'appelle Mario Dumont, qui a déjà été dans votre parti, puis qui est à l'origine de qui vous êtes comme structure politique, et c'est un homme qui est fort respecté, puis c'est un homme qui comprend le côté citoyen du respect des gens qui ont fait confiance à l'appareil gouvernemental.

On pense à Yves Boivert, dans *La Presse*, qui a manifesté de la même façon son appui. Et on ne le fait pas, là, d'emblée en disant : C'est tellement simple. Non, non, non. Quand on a commencé le débat, M. le Président, on savait très bien qu'on s'en allait dans un dossier qui était complexe. Et on a dit à la fin : Il n'y aura pas de consensus, mais au

moins on va avoir une vision claire de tout ça. On pense à Pierre Asselin qui a été aussi en faveur. On pense aussi à Antoine Robitaille. Vous ne prenez que la droite des affaires dans vos appuis. Regardez l'ensemble de la société. Regardez l'ensemble de ceux et celles qui disent : Il faut aussi être respectueux de ceux et celles qui nous font confiance.

Alors, je conviens avec vous que ce n'est pas un dossier qui est facile, mais, à la base, et le premier ministre l'a dit... Puis je pense qu'il n'y a pas de mal à dire : On va jouer dans un seul film, on va travailler et on aura des règles qui vont s'appliquer à tout le monde. On n'aura pas deux sociétés de droit. On en aura une.

Et rappelons-nous que Téo, qui existe chez nous, qui est une plateforme, à mon avis, tout aussi évoluée qu'Uber, mais beaucoup plus respectueuse de ses employés, reconnaissons-le, là... Si vous avez essayé Téo une fois, vous leur demanderez, à ces chauffeurs-là, s'ils sont heureux de faire 40 heures par semaine à 15 \$ de l'heure et, dans certains cas, d'être capables de louer leurs permis, alors... et ce qui est beaucoup plus cher et beaucoup plus payant que ce que leur offre actuellement une technologie comme Uber.

Alors, je comprends votre préoccupation face à ça, mais je trouve que vous vous laissez séduire facilement par une technologie qui est facilement «réplicable», et facilement «réplicable» dans le sens de, oui, écoutez, Téo a été capable de le faire, puis un autre serait capable de le faire, et vous êtes les premiers à nous confirmer que d'autres seront capables de le faire. Ce qu'on dit, c'est : Quand vous allez venir chez nous, vous allez le faire de cette façon-là. Et les règles n'étaient pas précises... Les règles n'étaient peut-être pas suffisamment claires, même si les tribunaux ont dit que c'était suffisamment clair, mais ce que je vous dis, moi, tout simplement, c'est que, les règles, on les a clarifiées, on va faire en sorte qu'on va vivre dans un encadrement. Et je pense qu'une technologie qui ne serait pas capable de s'adapter à ce qui se passe au Québec ne pourra pas s'adapter à beaucoup de choses qui se font à travers la planète.

Alors, je termine avec ça, M. le Président, tout simplement, mais en faisant attention, quand on parle d'économie de partage... Je répète ce que nous a dit le représentant d'Amigo : L'économie de partage, c'est de partager les économies. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le ministre. Nous passons à votre collègue de Maskinongé pour cinq minutes également.

M. Plante : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, bon matin, chers collègues. Écoutez, j'écoutais, moi aussi avec attention, les propos du député de Groulx, qui semblait dire que le projet de loi n° 100 était un projet de loi qui ramenait le statu quo ou qui proposait le statu quo. Et je vous dirais que, dans plusieurs parties du projet de loi, dans plusieurs façons de faire du projet de loi, il y a beaucoup de changements qui poussent un changement vers la société, vers aussi un nouveau mode d'utilisation du transport par taxi comme on le connaît présentement.

Je parlerai juste, M. le Président, de la partie sur la révision des agglomérations des secteurs de taxi. On sait tous, et ça a été décrié par plusieurs, que les agglomérations n'étaient pas représentatives de la société d'aujourd'hui, surtout depuis les fusions municipales des années 2000. On constate bien que les chauffeurs de taxi ou les compagnies de taxi avaient des difficultés à pouvoir se véhiculer d'un secteur à l'autre puisqu'ils devaient rester dans leur... dans leurs agglomérations — excusez-moi, M. le Président — où ils étaient destinés, leurs permis.

Le projet de loi n° 100, ce qu'il fait et ce qu'il nous permet de faire, et ce qui est proposé... une vision... une nouvelle vision, une vision plus large, une vision élargie, est de réduire le nombre d'agglomérations, M. le Président. Présentement, au Québec, il y a 324 agglomérations de taxi, et ce que le projet de loi propose, c'est d'arriver à peu près à une centaine d'agglomérations partout au Québec. Pour des grandes villes, on sait, ça a été demandé tant par les villes de Montréal, même de Québec... Je rappellerai qu'en commission, encore cette semaine, plusieurs personnes ont appuyé cette mesure de réduction des agglomérations, ont surtout appuyé la mesure pour plusieurs faits. Et, je vous dirai, on a cité tantôt Équiterre, mais Équiterre considère la mesure de réduction des agglomérations comme une très bonne mesure, qui permet de faire, à ce niveau-là, des allers-retours non à vide et qui permet aussi de réduire le nombre de voyages et aussi de réduire le nombre d'émissions de gaz à effet de serre par la même occasion.

Parlons aussi du Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi, qui s'est dit en accord et même très favorable avec cette mesure qui leur permettra d'être plus mobiles dans leur métier et de mieux faire leur travail, parce que ça va leur permettre, veux veux pas, de faire deux secteurs, d'aller reconduire un client, de ramener un client, etc. Donc, ça a été appuyé et salué par plusieurs. Même la ville de Québec, je vous rappellerai, a salué cette mesure du projet de loi n° 100.

On peut aussi parler... Et je me rappelle, hier, du témoignage de l'Association haïtienne des travailleurs, qui nous ont parlé et qui nous ont même dit que de passer de trois à une agglomération serait beaucoup moins problématique pour leur travail, leur permettrait, pour eux, de travailler plus efficacement, de répondre aux besoins des clients et surtout d'être plus modernes avec le mode de taxi ou avec leur carrière de chauffeur de taxi. Ils nous ont aussi dit beaucoup de choses hier, l'Association haïtienne des travailleurs de taxi, sur la précarité de leur emploi, sur la difficulté et du nombre d'heures qu'ils doivent faire pour se faire un revenu décent.

Ils nous ont parlé aussi des 22 000 familles qui dépendent de l'industrie du taxi, qui dépendent de cette économie-là pour leur permettre de nourrir leurs enfants. Et j'ai bien aimé parce qu'il y a quelqu'un de l'association haïtienne qui a dit : Bien, en plus, nous, nous avons beaucoup d'enfants, et il a parlé de la communauté, il a parlé de leur travail et il a parlé de leur fierté d'être les ambassadeurs de — il parlait de Montréal, là — la ville de Montréal quand un touriste arrivait. Ils se sentent redevables à leurs clients de pouvoir bien les informer, bien les diriger et leur permettre d'avoir des informations. On a même parlé d'hôtels, on a même parlé d'information touristique, etc., qu'ils se font un devoir de donner.

Je ramènerai, M. le Président... je vous ferai juste une citation qui était dans *Le Journal de Montréal*, de Mathieu Bock-Côté, qui dit tout simplement : «On constate maintenant une chose : quand le gouvernement met de la

pression sur Uber, elle peut porter ses fruits. Quand le gouvernement se tient debout, il peut changer les choses. Retenons la leçon. Avoir un peu de colonne vertébrale, ça peut payer. Uber se réclame de la modernité! Que de sottises ne cache-t-on pas derrière ce beau mot.» C'est Mathieu Bock-Côté qui dit ça et c'est en date...

Une voix : ...

M. Plante : ...d'hier, merci beaucoup. Donc, vous voyez, M. le Président, et je reviendrai plus tard sur les autres mesures du projet de loi n° 100 qui permettent et qui ouvrent vers la modernité et la malléabilité des transports.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le député de Maskinongé. On retourne au deuxième groupe d'opposition pour le député de Granby, pour cinq minutes.
• (10 h 40) •

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. M. le Président, je n'ai jamais été aussi déçu de m'adresser à un gouvernement depuis que je suis à l'Assemblée nationale. Je m'adresse au Parti libéral du Québec, un parti qui se programme le parti de l'économie, le parti de l'innovation, un parti qui existe depuis plus de 100 ans. J'ai l'impression de m'adresser depuis 30 minutes au Parti communiste, qui n'existe pas ou qui n'a jamais pris le pouvoir.

M. le ministre, vous avez l'opportunité, l'opportunité d'ouvrir la voie à nos politiques publiques pour les 25 prochaines années, à une économie de partage, une économie collaborative. Ce que vous faites aujourd'hui, c'est de fermer la porte complètement à l'innovation. Tout porte à croire que votre niveau de tolérance aux bouleversements est à zéro, et ce à quoi vous ne répondez pas aujourd'hui, c'est : oui, il faut moderniser une industrie que l'on connaît, l'industrie du taxi, et je vous démontrerai jusqu'à quel point il faut alléger le fardeau réglementaire de cette industrie, pour les aider aussi, puis, de l'autre côté, trouver un terrain d'entente qui va satisfaire vous savez qui? Le consommateur. Donner l'opportunité au consommateur de choisir entre Téo, entre l'industrie elle-même, entre Car2go, Communauto, Uber.

M. le ministre, si je vous parle de Didi, vous savez de quoi je parle? Didi, M. le ministre, c'est le concurrent direct, M. le Président, le concurrent direct d'Uber en Chine. Apple vient d'investir 1 milliard de dollars dans Didi. Didi sera en Amérique du Nord en 2017. Didi fait déjà 11 millions de transports en Chine par jour. Par jour. Vous aurez demain, demain, la voiture autonome Google, le covoiturage Facebook. J'imagine que vous lisez les journaux. Le premier ministre, votre premier ministre ne lit pas les journaux, mais j'imagine, M. le ministre, que vous lisez les journaux. Vous avez sûrement vu aussi, depuis 48 heures, que Toyota vient de s'allier avec Uber, que Volkswagen vient de mettre 300 millions de dollars avec le rival d'Uber, Gett. On parle d'enjeux économiques de milliards de dollars, M. le ministre.

M. le Président, je ne peux m'imaginer que, depuis presque deux ans qu'Uber s'est installé au Québec, le gouvernement n'a pas levé le petit doigt. Ah oui! La paix sociale, c'est important, vous avez raison. Mais, si d'autres provinces, d'autres municipalités canadiennes, nord-américaines se sont dit : Il serait peut-être important de penser à une personne... Vous pensez à l'industrie, et, oui, je veux protéger cette industrie, parce que je sais très bien jusqu'à quel point c'est important, la valeur d'un permis, pour ceux qui nous écoutent. Mais, de l'autre côté, pensez à une personne ou des, au Québec, le consommateur, les Québécois qui auront et qui pourraient avoir la liberté de choix, de choisir l'industrie ou ce qui pourrait bien les aider comme ils le souhaitent.

Vous ne répondrez pas, M. le ministre, à ces technologies du XXI^e siècle. On a trouvé toutes les images possibles pour vous expliquer que c'est complètement ridicule de ne pas vouloir encadrer Uber. Vous n'avez pas voulu déposer non plus un rapport interministériel qui démontrait, du côté de votre gouvernement, qu'Uber peut fonctionner au Québec. Avec des règles. Des règles strictes, là. Qu'on s'entende, mon collègue, mon parti, on l'a dit, là, Uber ne peut pas fonctionner au Québec sans payer de taxes, une partie de ses impôts, un permis d'opération au Québec. On s'entend là-dessus. Mais jusqu'à quel point le Parti libéral du Québec va fermer la porte aux technologies du XXI^e siècle? Vous allez répondre quoi, M. le ministre... M. le Président, le gouvernement va répondre à quoi si, demain matin, Didi vient s'installer, le covoiturage Google, la voiture sans chauffeur? M. le ministre, il faut se réveiller. Il faut se réveiller, M. le Président.

Le Président (M. Bérubé) : Je vous rappelle qu'on s'adresse toujours à la présidence, question de règlement et de décorum.

M. Bonnardel : Oui, je sais, je sais. Oui. M. le Président, il faut se réveiller. On a des technologies devant nous, on a un train à grande vitesse qui va nous frapper, et aujourd'hui la seule chose que vous décidez de faire, c'est fermer la porte à l'innovation, fermer la porte à la modernisation du Québec. Je suis extrêmement déçu de votre position.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le député. Et je rappelle effectivement cette règle de toujours s'adresser à la présidence, question de règlement, question de décorum, pour la fluidité de nos échanges et le respect entre nous. M. le ministre, c'est à vous.

M. Daoust : Merci, M. le Président. Vous savez, M. le Président, on galvaude beaucoup de mots ici quand on parle d'économie de partage. Je répète, puis c'est les gens d'Amigo Express... Amigo, pardon, qui nous disait, hier ou avant-hier... avant-hier, qui nous disait qu'ils étaient très satisfaits du projet de loi parce qu'enfin on avait clarifié la notion de covoiturage. Et, quand Amigo Express, qu'on ne peut pas taxer d'être une technologie dépassée, nous dit ça, bien, je pense que c'est parce qu'on s'en va dans la bonne direction.

On a parlé du Parti libéral tantôt. Deux valeurs qui sont au Parti libéral, M. le Président : justice sociale puis respect de la société civile. Ça, c'est deux valeurs qui nous caractérisent. Et je suis un peu étonné que la deuxième opposition

n'adhère pas à ça. Justice sociale, ça me paraît tellement fondamental. Respect de la société civile, ça me paraît tellement fondamental.

Et une autre fausseté qu'on met actuellement sur la table, M. le Président, c'est celle où on refuse Uber. On ne refuse pas Uber, on a même dans le projet de loi une place où on peut faire des projets pilotes. Ce qu'on refuse, c'est de dire : On va chambarder la société québécoise parce qu'Uber arrive en ville. On n'est pas contre Uber. On est contre Uber qui ne respecte pas nos règles. Et on pense que, quand vous entrez dans une juridiction, vous devez vous comporter de la façon de faire dans cette juridiction-là. Et on refuse d'abandonner nos valeurs, les valeurs qui nous caractérisent.

Alors, je ne sais pas, mais je ne comprends pas pourquoi, M. le Président, il faudrait que, dans le cas du taxi, où il y a effectivement un système de gestion de l'offre, un système qui a été installé avec les années, qui a non seulement été toléré par le gouvernement, mais que les gouvernements successifs ont laissé s'installer, ont laissé croître et sur lequel même les institutions financières reconnaissent une valeur, puisqu'ils sont prêts à faire des garanties hypothécaires sur le financement de ces permis-là... alors, du jour au lendemain, de décider que ça n'existe plus, je pense qu'on ne pourrait pas faire ça.

Mais je suis surpris de la position de la deuxième opposition, qui nous dit simplement : Actuellement, là, il faudrait littéralement mettre fin à cette gestion de l'offre là. Le député de Granby nous dit que c'est à peu près ça qu'il faut faire. Bien, lui, il vient d'une région un peu agricole, et je pense qu'il y a des producteurs laitiers dans son comté, et j'aimerais beaucoup le voir devant une foule de producteurs laitiers puis dire : Écoutez, de façon abrupte, on va mettre fin à vos quotas, là, ça n'existe plus, ça. Je pense que ce n'est pas comme ça que ça fonctionnerait puis je pense qu'il se ferait expliquer très clairement que ça ne devrait pas être comme ça.

Alors, je répète, M. le Président, on n'est pas contre la venue d'Uber, mais il y a des règles fondamentales à respecter, et on en a établi trois au début. On a établi celle des taxes et impôts qui doivent être perçus. Et, le député de deuxième opposition qui est impressionné par ça, j'espère qu'il n'est pas impressionné par le fait que, depuis deux ans, ils font du taxi puis ils ne nous remettent jamais les taxes et impôts qui vont sur ça, ne nous reconnaissent pas les salaires, ne déposent pas TPS-TVQ. Et le juge l'a dit récemment... La semaine dernière, il y a un juge qui a dit : Ils font du taxi. Vous pouvez me parler d'économie de partage puis de covoiturage, ils font du taxi et ils devraient payer taxes et impôts sur du taxi.

Alors, je ne peux pas comprendre qu'on trouve ça, si vous voulez, la bonne façon de faire. Je ne peux pas comprendre non plus qu'on ne reconnaisse pas que c'est à cette société-là, à cette entreprise californienne là qui vient s'installer chez nous de s'ajuster. C'est à la société québécoise à s'ajuster, on tombe tous en mode pause : Uber arrive en ville. Bien, calmons-nous un peu. Je ne pense pas qu'on est dans ce film-là, je ne pense pas qu'on doive être dans ce scénario-là. Et je vous le répète, M. le Président, on a parlé du Parti libéral, deux grandes valeurs libérales : la justice sociale, qui semble être un phénomène inconnu de l'autre côté, et le respect de la société civile. Le respect de la société civile, des gens qui sont chez nous de souche, des gens qui ont émigré chez nous puis qui se sont acheté un droit de travailler en faisant confiance à la société québécoise.

Alors, on peut toujours jouer, là, sur ces valeurs-là, mais, à la base, il existe une valeur à ces permis-là. À la base, il existe des comportements qui sont les nôtres. Et, comme on l'a dit déjà, dans le passé, ce n'est pas compliqué, on va respecter ces valeurs-là. Et les respecter, ça veut dire qu'il va y avoir un terrain de jeu où tout le monde va jouer avec les mêmes règles. Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le ministre. Toujours de votre côté, M. le député de Maskinongé.

• (10 h 50) •

M. Plante : Merci beaucoup, M. le Président. Écoutez, je poursuivrai un petit peu sur la lancée du ministre, qui expliquait et qui soulevait le point : Parce qu'il y a un nouveau joueur d'arrivé, parce que ce nouveau joueur là, il représente ou serait censé de représenter la modernité, est-ce qu'il faut absolument tout balancer nos normes, nos règles et nos institutions? Est-ce qu'il faut, en même temps et au même moment, mettre en péril 22 000 familles qui vivent de l'industrie du taxi, qui permet à leurs familles de manger et de payer leurs comptes? Et, ces 22 000 familles, M. le Président, je rappellerai qu'ils respectent les règles, les lois du Québec, qu'ils paient les taxes, qu'ils paient les impôts et qu'ils font face aussi à des normes strictes qui leur permettent d'exercer leur métier.

Je vous dirai aussi, M. le Président, que, dans le projet de loi n° 100, il y a plusieurs assouplissements qui visent le domaine du taxi, qui visent aussi la façon de faire du gouvernement, de son lien d'affaires avec les compagnies de taxi et qui permettent d'éliminer certains irritants très, très forts pour les compagnies de taxi et les chauffeurs de taxi.

Je vous dirai aussi : Dans le projet de loi n° 100, il y a une chose qui est très, très bien, qui passe un peu sous silence ces jours-ci, mais qui est... Et nous voulons et nous souhaitons favoriser que le service de taxi soit de plus en plus adéquat et surtout de plus en plus moderne et vers un accès service clientèle en primauté.

Vous savez, M. le Président, on a entendu cette semaine en commission de nombreux groupes qui sont venus nous parler. Et tous les groupes qui représentaient des compagnies de taxi ou les regroupements de chauffeurs de taxi étaient tous unanimes qu'ils doivent moderniser leur industrie, qu'ils doivent travailler de pair avec le gouvernement pour moderniser leur industrie. Nous devons, nous, comme législateurs, leur donner les moyens d'agir et leur donner les possibilités de moderniser cette industrie. Moi, j'ai entendu des compagnies qui ont dit qu'ils avaient l'ouverture à renouveler les flottes de véhicules pour des véhicules plus verts ou plus électriques, qui avaient surtout une grande sensibilité à avoir une meilleure formation des chauffeurs, parce qu'on sait, M. le Président, justement avec les nouvelles technologies, apprendre le nom des rues et savoir les rues par coeur, d'une ville ou d'une municipalité, avec un GPS, je crois que ce n'est plus essentiel pour un chauffeur de taxi... une grande ouverture, M. le Président, des chauffeurs de taxi, qui disaient que le projet de loi n° 100 leur permettait justement d'aller vers cette nouvelle transition, leur permettrait... le nouvel

encadrement législatif leur permet de qualifier et de rendre plus équitable l'encadrement fiscal, leur permet aussi d'exercer leur métier sans crainte de concurrence déloyale, ce qui se produit récemment.

Et j'ai écouté et j'ai bien compris ce que le député de Granby nous a dit tantôt en parlant d'autres entreprises partout dans le monde, d'autres technologies. Et effectivement il a raison. Il a raison parce que le système, la société, c'est comme ça, il va arriver d'autres technologies, il va arriver d'autres systèmes. C'est pour ça qu'il faut clarifier dès maintenant c'est quoi, du covoiturage, c'est quoi, l'industrie du taxi, et comment nous, au Québec, on veut que ces entreprises-là, ces compagnies-là respectent nos lois et nos gouvernements, non seulement pour nous, M. le Président, mais pour les générations à venir.

Et ce n'est pas parce qu'une technologie veut réformer ou changer toutes nos façons de faire qu'il faut d'emblée l'accepter et oublier tout ce qui s'est fait avant. Vous savez, le ministre a parlé aussi des valeurs de notre formation politique. J'en rajouterai une, qui est l'équité intergénérationnelle. L'équité intergénérationnelle, c'est aussi regarder ce qui s'est fait avant, respecter les générations qui nous ont précédés et voir à prendre des bonnes décisions pour les générations futures. Et, si on laisse de façon inadéquate déréglementer tout notre système actuel, dans quel système on laissera les générations futures arriver? Comment pourront-ils faire face à l'arrivée de ces nouvelles technologies? Aujourd'hui, on parle du taxi. Demain, on parlera d'une autre technologie dans un autre domaine totalement différent, qui viendra à ce moment-là chambouler un autre secteur ou un autre pan de notre gouvernement ou de nos façons de faire.

Donc, ce qui est important aujourd'hui, M. le Président, et ce que le projet de loi n° 100 propose, c'est des mesures claires pour définir aujourd'hui comment, au Québec, on voit l'industrie du taxi, mais qui permet aussi des ouvertures pour intégrer des nouveaux modèles d'affaires. Et je vous reviendrai tantôt et je vous parlerai d'un beau modèle, qui est celui de Téo Taxi, qui est une belle représentation d'une entreprise moderne tournée vers la technologie, qui respecte les règles, qui paie les taxes et impôts et qui est au service de la population. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bérubé) : Nous passons maintenant à la députée de Taschereau, qui représente l'opposition officielle.

Mme Maltais : Merci, M. le Président. Je suis heureuse d'être avec vous aujourd'hui pour essayer d'un peu aider les gens à se démêler dans ce débat-là, clarifier certains termes. Je suis assez étonnée d'entendre les gens de la Coalition avenir Québec vanter l'économie de partage et le covoiturage. Je rappelle que la Coalition avenir Québec est celle qui se bat constamment contre les voies réservées, entre autres sur l'autoroute Laurentienne à Québec. Ils sont contre les voies réservées, mais ils sont contre l'auto solo. Il va falloir qu'on comprenne un peu où est-ce qu'ils logent. Moi, je suis un peu mêlée, là, à les écouter. Je pense que mon collègue de La Peltre va avoir à s'expliquer récemment.

Mais enfin je veux parler surtout de deux concepts, l'économie de partage et le covoiturage. Aller dire qu'Uber est de l'économie de partage après toutes les clarifications qu'il y a eu dans ce dossier-là, moi, j'en suis encore étonnée. C'est vraiment vouloir se fermer les yeux, non pas sur l'avenir, mais sur le présent. Qu'est-ce que l'économie de partage? Amigo Express, Communauto. Amigo Express, c'est du covoiturage, mais Communauto, ça, c'est de l'économie de partage. Des gens ensemble se mettent en coopérative ou en entreprise, et il y a des voitures qui servent à tout le monde. Et, ces voitures-là, ce sont les gens qui les partagent ensemble. Ils en partagent les coûts, ils en partagent... Et puis c'est véritablement des gens qui n'ont pas de voiture. Il n'y a aucun ajout de voiture sur le territoire. Au contraire, ça, c'est de la soustraction de voitures, véritablement. Les gens partagent une auto et ils partagent les économies. L'économie d'Uber, c'est de l'évasion fiscale. Moi, de l'évasion fiscale, ce n'est pas de l'économie de partage, c'est l'antithèse de l'économie de partage. L'évasion fiscale, c'est refuser de donner des taxes et des impôts aux Québécois et Québécoises pour qu'ils appuient le système d'éducation, le système de santé. Tous ces outils dont on s'est doté collectivement, ça passe par les taxes et les impôts.

Il arrive une multinationale qui arrive avec un logiciel — alors, soyons honnêtes, là, c'est un logiciel, l'outil principal d'Uber — arrive avec un logiciel, et puis là il y a un parti au Québec qui se met à faire des salamalecs à cette entreprise et à dire : Bravo! Venez avoir... venez installer votre entreprise avec votre logiciel, qui n'est pas fait au Québec, contrairement à celui, par exemple, de Taxis Coop. Taxis Coop Québec, là, c'est une entreprise de Québec, ici, sur le territoire de la Capitale-Nationale, qui a créé ce logiciel. C'est une entreprise de chez nous, avec des employés de chez nous, avec des retombées qui arrivent chez nous, dans des familles d'ici, qui a développé le logiciel de Taxis Coop. Ça, je trouve ça intéressant. Puis Taxis Coop, c'est moderne, ça a même été créé avant qu'Uber s'installe à Québec, ce qui veut dire que les compagnies de Québec n'ont pas attendu qu'Uber s'installe, contrairement à ce que prétend la CAQ en disant : Il a fallu qu'Uber s'installe pour que les gens réalisent et se mettent à l'innovation. Non, non, non, il y a une entreprise de Québec, savoir-faire de Québec qui a... et Taxis Coop qui a demandé à une entreprise d'informatique de Québec... employés à Québec, retombées à Québec, qui a développé un logiciel, puis ça, ça s'est mis en place.

Je l'ai sur mon appareil, il est ici, superpratique, puis ils vont sûrement y ajouter des fonctionnalités, parce qu'il en manque aussi, c'est vrai. Mais c'est déjà là. Ça, ça vaut la peine d'être encouragé. Bien, les taxes et les impôts qui sont développés par cette entreprise qui a créé ce logiciel et les taxes et les impôts qui sont payés par les chauffeurs de taxi, bien, ils aident à payer notre système d'éducation, ils aident à payer notre culture, ils aident à payer notre système de santé. Ça, c'est de l'économie de partage. L'évasion fiscale, ce n'est pas de l'économie de partage. Et moi, je pense que ce que fait Uber, puis ça a été dit, c'est de l'évasion fiscale. D'autant que ceux qui disent qu'en bas de 30 000 \$ ils ne sont pas obligés de payer de la TVQ, les gens d'Uber, je m'excuse, là, c'est l'article — je l'ai devant moi, de la loi sur le revenu — 407.1 : le taxi, même en bas de 30 000 \$, il doit payer de la TVQ. Or, un juge de la Cour supérieure du Québec a déclaré récemment, 11 mai 2016, qu'ils faisaient du taxi. Uber, c'est du taxi.

Alors, Uber, c'est de l'évasion fiscale, ce n'est pas de l'économie de partage. Uber, c'est du taxi, ce n'est pas du covoiturage. Et l'innovation... Moi, j'aime mieux appuyer l'innovation québécoise qu'appuyer l'innovation étrangère qui ensuite vient nous désolidariser. C'est ça que je pense d'Uber, comme premier bloc, M. le Président.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, Mme la députée de Taschereau. M. le ministre, à vous.

• (11 heures) •

M. Daoust : Merci, M. le Président. Écoutez, je voudrais un petit peu parler aussi de cette notion-là de covoiturage. Le covoiturage, vous savez, les lois au Québec sont claires. Et la notion de covoiturage commercial, c'est une notion qui n'existe pas. Alors, c'est la même, même chose pour le covoiturage urbain. Quand on arrive avec ça, vous savez, on galvaude des mots quand on fait ça. On fait des associations pour rendre des pratiques répréhensibles... pour lui donner une saveur vertueuse, ce qui n'est pas du tout le cas.

Alors, au Québec, la définition de covoiturage est circonscrite, et, le projet de loi n° 100, ce qu'on fait, c'est qu'on vient apporter les précisions nécessaires qui vont faire en sorte qu'on va cesser d'avoir de la confusion sur ça. Et il y a trois règles, il y en a trois, et c'est pour ça que j'ai aimé la présence d'Amigo Express, qui nous a dit qu'enfin on mettait ça clair. La première, c'est d'utiliser son véhicule personnel. Ça semble un peu être ce que nos amis d'Uber prétendent, utiliser le véhicule personnel, mais les deux autres qui sont importantes, c'est que c'est le conducteur qui détermine la destination finale. Alors, quand tu décides de la destination finale... Comme je l'ai déjà expliqué en commission parlementaire, quand tu es à Montréal puis ça fait une heure que tu tournes autour de l'église Notre-Dame, ce n'est pas parce que tu te cherches un stationnement pour aller à la messe, c'est parce que tu veux tout simplement trouver un passager, un touriste qui est dans ce secteur-là de la municipalité. Ça, c'est du covoiturage. Le conducteur décide de la destination finale. L'autre point, c'est : la contribution financière se limite aux frais d'utilisation. Alors, c'est assez clair, ça. Ça, ça veut dire par exemple, quand on veut faire un covoiturage, si... Puis il y a des députés ici, au salon bleu, qui partent, par exemple, de Montréal le mardi matin ou le lundi soir puis qui disent : Écoute, on va y aller ensemble, puis je vais te payer un montant. On va se rendre au parlement ensemble puis on reviendra ensemble. Ça, c'est du covoiturage. Parce que c'est le conducteur qui décide de la destination, s'il utilise son véhicule personnel, parce que la contribution financière se limite aux frais d'utilisation.

Est-ce qu'UberX fait du covoiturage? Pas du tout. Pas du tout. Et le juge Cournoyer, comme le disait la députée de Taschereau, a confirmé ça la semaine dernière, il a dit : Les chauffeurs UberX ne décident pas de la destination. Les chauffeurs sont rémunérés, et puis il s'agit clairement d'un transport rémunéré de personnes par automobile. Ne jouons pas avec les mots, on parle de taxi. Et on a dit : Au Québec, on va avoir des règles pour le taxi. Et, à preuve que les technologies peuvent s'y adapter, on prend toujours l'exemple de Téo, mais l'exemple de Coop à Québec est tout aussi éloquent et comme le disait la députée de Taschereau, existe bien avant. Ces applications-là ont commencé à être développées bien avant l'arrivée d'Uber. L'autre chose qu'on essaie de faire dans ça, c'est de mettre un petit peu en opposition le projet de loi avec les technologies. En fait, le gouvernement ne s'oppose pas aux technologies puis ne s'oppose pas à l'économie de partage. À preuve, c'est qu'il y en a plusieurs qui sont en opération.

Puis, quand on parle d'économie de partage, on parle d'Amigo Express, on parle de Car2go, on parle de Communauto, on parle de Turo, on parle de Netflix, on parle de Nez rouge, qui a commencé ici, à Québec. Ça, c'est de l'économie de partage. On parle des centres d'action bénévole aussi, ça, c'est de l'économie de partage. Alors, on essaie de nous peindre comme n'acceptant pas les technologies parce qu'une technologie qui vient de l'extérieur on n'y adhère pas spontanément parce qu'elle met en péril une paix sociale et des concepts de justice sociale auxquels, comme gouvernement, on adhère. Ce qu'on veut faire, c'est : on veut faciliter l'arrivée de technologies. Mais on leur demande une chose : Respectez nos lois, respectez nos façons de faire, soyez... agissez de façon équitable.

Rappelons-nous, M. le Président, quand j'ai demandé en commission parlementaire à Uber : Le temps qu'on établisse les règles, pouvez-vous, s'il vous plaît, cesser vos opérations? Pouvez-vous, s'il vous plaît, payer vos taxes et impôts? Et rappelez-vous de la réponse qu'on a eue, M. le Président. Ça a été un non assez clair. Alors, à ce moment-là, ils ont décidé de s'exclure de ce débat-là. Ils ont décidé de se comporter d'une façon où ils s'excluent du débat. Je les invite encore une fois, M. le Président. On n'est pas contre Uber, on est contre Uber qui ne respecte pas nos lois. Et je ne peux pas imaginer une seule seconde qu'ils ne sont pas capables de faire ces ajustements-là. Et, tout comme Coop et tout comme Téo, avec des technologies porteuses, avec des technologies développées, comme le disait la députée de Taschereau, qui ont été développées ici, au Québec, on est capables de faire des choses puis on est capables de les faire correctement. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le ministre. M. le député de Maskinongé, c'est à nouveau à vous.

M. Plante : Merci beaucoup, M. le Président. Écoutez, M. le Président, M. le ministre m'ouvre un petit peu la porte en terminant et en parlant de Téo, et j'aimerais juste, pour les gens, pour l'intérêt des gens, vous lire, je suis sur le site Internet présentement, Téo qui lit, et je vais commencer là-dessus : «Téo, je suis le taxi réinventé. Je suis électrique, car vous et moi faisons partie de la solution vers un monde urbain innovant et écoresponsable. J'utilise les technologies connectées les plus actuelles pour vous conduire en toute quiétude dans cette ville excitante qu'est Montréal et je m'engage à vous offrir un service hors pair et sympathique.» Voici la présentation de l'entreprise Téo, un fleuron québécois, une idée, quelque chose qui a été développé au Québec.

Vous savez, tantôt, j'entendais les gens de la deuxième opposition qui parlaient de fermeture aux nouvelles technologies, de fermeture aux nouveaux modèles d'affaires. C'est tout de même le même gouvernement... nous avons autorisé un projet pilote en juin dernier permettant l'implantation de Téo Taxi, permettant à un fleuron québécois de se développer son modèle d'affaires, permettant à un fleuron québécois de montrer comment la nouvelle industrie, comment la nouvelle économie peut s'amalgamer, peut respecter les lois, les règles et les règlements en vigueur tout en étant moderne, tout en développant des applications de nouvelles technologies et tout en donnant un service hors pair à leur clientèle.

Si je vais plus loin sur le site de Téo Taxi, on écrit : «Téo, c'est une famille de chauffeurs professionnels heureuse et fière de vous servir quotidiennement avec le sourire.» On apprend aussi sur le site, plus loin : «Nous sommes un projet

innovateur : des véhicules électriques, application mobile performante, paiement mobile, "Wi-Fi" — ou wifi — gratuit à bord et tablette numérique à bord — en développement.»

Vous voyez, quand on parle de fermeture et de non-ouverture du gouvernement aux nouvelles technologies, sûrement qu'on fait abstraction de Téo, sûrement qu'on fait abstraction de projets pilotes qui, même en commission parlementaire, sont venus nous présenter leurs points de vue, le fait que ce projet pilote là va permettre de moderniser, va permettre d'ouvrir de nouvelles avenues à l'industrie du taxi.

Vous savez, M. le Président, je regarde, depuis le début de la commission sur le projet de loi n° 100 et aujourd'hui, je ne sens aucune fermeture de la part de notre gouvernement, bien au contraire. Je sens juste que ce que nous voulons faire, c'est vraiment encadrer et permettre, M. le Président, l'implantation, oui, de nouveaux modèles d'affaires, mais dans le respect de nos lois et de nos règlements et dans le respect aussi des gens qui étaient déjà là avant et qui gagnaient leur vie par les permis de taxi.

Aussi, M. le Président, quand on parle d'applications modernes, quand on parle... La députée de Taschereau, tantôt, en a mentionné dans la région de Québec, des applications qui fonctionnent — et moi aussi, je l'ai pour les journées que je suis à Québec — des applications qui fonctionnent, des applications qui sont, oui, modernes. Mais soyons fiers et ayons de l'ambition pour nos Québécois et nos Québécoises, ayons de l'ambition pour notre population, et soyons surtout fiers que ces applications ont été développées ici, au Québec, par nous et pour nous et sont adaptées, M. le Président, à nos lois et nos règlements. Soyons respectueux de ces technologies-là. Soyons respectueux et fiers de permettre leur développement. Et soyons surtout, M. le Président, respectueux des gens qui ont fait de l'industrie du taxi leur gagne-pain, qui ont fait de l'industrie du taxi un modèle d'affaires et qui travaillent à chaque jour pour permettre aux gens de se déplacer soit dans les grandes villes, mais aussi dans nos régions plus rurales, M. le Président. Et, tout comme moi, M. le Président, vous avez un comté plus rural et moins urbain, et chez nous, dans nos circonscriptions, les services de taxi sont essentiels pour beaucoup de nos populations, et il réussit à cohabiter avec d'autres modèles, d'autres modèles qui ont été implantés, aidés par les gouvernements successifs, soit les corporations de transport collectif, qui, elles aussi, respectent les lois, les gouvernements et permettent à la population d'être plus mobile.

Vous savez, M. le Président, aujourd'hui, je regarde et je suis très, très fier d'un gouvernement qui va défendre, de un, ses entreprises de chez eux, qui va aussi permettre à des applications modernes, souples et innovantes, inventées au Québec de se développer tant dans la ville de Québec que de Montréal et ailleurs en région, M. le Président.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le député de Maskinongé. On repasse à M. le député de Granby.

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. M. le Président, je suis heureux de voir, entre ma dernière intervention et 30 minutes plus tard, que la position du gouvernement évolue. Alors, selon certains journalistes... j'ai vu un tweet de Charles Lecavalier qui nous annonce que le ministre va faire un point de presse tantôt et va annoncer un projet pilote concernant le projet de loi n° 100. Écoutez, si c'est le cas, je m'en réjouis fortement, parce que je lui dis et on dit, comme formation politique, depuis une semaine, sinon deux semaines, et même depuis qu'Uber est sur le terrain, qu'il faut répondre à ces technologies du XXI^e siècle. Quand on parle d'économie de partage et d'économie collaborative, c'est l'utilisation de la capacité excédentaire de nos outils, de notre automobile, de tout ce qu'on connaît. Et là-dessus, M. le ministre, vous en conviendrez, vous avez énormément d'expérience, vous le savez très bien, nos politiques publiques en 2016 ne répondent pas de ces technologies de l'information... pas de l'information, mais de ces technologies automobiles, applications qu'on connaît.

Vous le savez, j'ai donné un exemple, M. le ministre, si moi, je décide... parce qu'il existe une application, et je décide d'inviter des gens, chez moi le samedi soir, à manger, je leur fais un petit souper, c'est des touristes, je charge 40 \$ par personne, et ces gens viennent manger, et je n'ai aucun fardeau administratif, réglementaire. Qu'est-ce que l'Association des restaurateurs va dire? On ne répond pas à ça. Et il y a plein d'autres applications sur le marché qui ne répondent pas de ces technologies qui vont nous frapper demain. Ce train à grande vitesse va nous frapper.

• (11 h 10) •

L'Ontario, depuis déjà deux ans, répond, dans ses deux derniers budgets, de cette... je ne peux même pas parler d'une problématique, ce n'est pas un problème, c'est beau, ce qui s'en vient devant nous. Et, si vous avez décidé de dire oui à ce projet pilote qu'Uber vous a offert cette semaine, je dis bravo! Je vous dis une chose aussi : Il serait intéressant que vous déposiez ce rapport interministériel pour qu'on puisse savoir comment votre gouvernement a évalué le fait qu'Uber pourrait fonctionner dans un encadrement précis pour satisfaire le gouvernement et satisfaire l'industrie.

Je le répète, vous avez absolument raison, il y a des législations qui ont dit non, M. le Président, à Uber. Il y en a d'autres qui ont dit oui. Et on peut certainement être capables d'innover là-dedans. Et, si vous déposez ce rapport interministériel, vous démontrez de la transparence, on sera certainement capables d'évaluer ce que le gouvernement a écrit pour satisfaire l'industrie et satisfaire Uber, et, de l'autre côté, M. le Président, je vais nécessairement demander au ministre de retirer le projet de loi n° 100. Si vraiment, à 12 h 15, il accepte ce projet pilote, je ne vois pas en quoi, le temps que ce projet pilote se mette en place... il se mette en place, qu'on ait à discuter, aller dans le processus parlementaire, donc de l'adoption de principe la semaine prochaine, l'étude détaillée. Il va de soi qu'il faut y aller par étapes. Et je pense que le ministre est conscient que, s'il dépose et il accepte un projet pilote quand cette interpellation sera terminée, on se doit minimalement de mettre un frein à ce projet de loi et d'attendre la fin de ce projet pilote pour qu'on soit capables d'avoir un portrait exact. Puis je pense que le ministre est sensible. Entre ce qui s'est passé ce matin puis là, présentement, et d'ici midi...

Le ministre est conscient, je le répète, là. Ce qu'il y a devant nous, M. le Président, des géants comme Apple qui ont investi 1 milliard depuis deux semaines dans le concurrent d'Uber, qui s'appelle Didi, en Asie, Toyota qui s'allie avec Uber, qui investit des millions de dollars, Volkswagen qui met 300 millions de dollars avec le rival Gett, vous le savez

très bien, M. le ministre, M. le Président, que ce qu'on a devant nous, c'est l'opportunité de répondre à ces technologies, c'est un monde de l'économie collaborative, c'est un potentiel, M. le Président, d'entrepreneurs gros comme ça. C'est un potentiel de start-up pour les Québécois, jeunes, moins jeunes, à développer des technologies qui vont être utiles peut-être dans le monde. Donc, on ne peut pas fermer le Québec face à la modernisation, on ne peut pas fermer le Québec face à ces jeunes qui auraient la possibilité de démarrer des start-up, des applications qui vont être utiles partout en Europe, aux États-Unis, en Amérique du Sud, en Asie.

Donc, si vraiment vous déposez ce projet pilote, je m'en vois... je suis extrêmement réjoui et je vous demande, M. le ministre, de retirer le projet de loi n° 100, le temps que ce projet pilote prenne forme et qu'on évalue la situation quand tout ça prendra fin.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le député. Et c'est justement à vous, M. le ministre.

M. Daoust : Merci, M. le Président. Alors, écoutez, le projet qui a été déposé par Uber, je le rappelle, qui consiste à lever trois nouvelles taxes et à faire un partage fiscal pour qu'on puisse les accueillir au Québec et racheter des permis, pour nous, là, c'est un peu court, et il est clair que ça ne répond pas à nos attentes du tout. Je répéterai qu'il y a trois choses que nous nous attendons d'Uber : qu'ils paient leurs taxes et impôts; on s'attend aussi à ce que ce soit, l'expression anglaise, un «level playing field» où les chauffeurs de taxi seront des chauffeurs de taxi, ils seront qualifiés comme des chauffeurs de taxi, et auront des permis pour opérer des taxis. Alors, on a toujours été ouverts à des projets pilotes, mais ils devront respecter ces règles-là. On l'a fait avec Téo, et Téo, ça fonctionne, et ils respectent nos lois. Et, l'industrie du taxi actuelle, je n'ai pas entendu un intervenant venir nous dire que Téo, c'est une technologie dépassée et c'est inacceptable qu'ils soient au Québec. C'est étonnant, on a eu tous les représentants de l'industrie qui sont venus nous voir, M. le Président, tous les représentants de l'industrie, il n'y en a pas un qui a dit que... qui a critiqué Téo. Téo, c'est une technologie tout aussi avancée qu'Uber. Téo respecte nos lois. C'est ça qui est la différence entre les deux.

On n'est pas anti-Uber, on est anti toute entreprise qui va venir s'installer chez nous puis qui va arriver de façon un petit peu présomptueuse et nous dire : Bon, bien, changez vos lois parce que j'arrive en ville. Ça ne fonctionne pas comme ça. On est dans une société... Et je ne reviendrai pas sur les valeurs libérales, mais on a trouvé que cette façon-là, elle était courte. Elle a démontré par ailleurs une chose, M. le Président, parce que, dans le dernier droit, on s'aperçoit... — et on a cité M. Mathieu Bock-Côté tantôt — on s'aperçoit que, dans le dernier droit... Quand ça devient serré, on s'aperçoit qu'ils sont capables de commencer à s'adapter. Et moi, je les invite à continuer à s'adapter.

Alors, il est clair qu'on ne retirera pas le projet de loi. On va continuer dans cette direction-là. Mais en même temps ce que je dis, simplement, c'est qu'il faut être capable d'ajuster la façon d'opérer à celle qui nous caractérise chez nous et qui n'est pas unique dans le monde. Et je trouve un petit peu court qu'on nous dise actuellement que, la façon dont le Québec se comporte, il n'y a rien que nous autres qui fait ça dans le monde. Ce n'est pas vrai, ça. Il y a d'autres juridictions qui demandent des permis de taxi puis il y a des juridictions qui ont dit : Écoutez, si vous ne voulez pas prendre des permis de taxi, ne venez pas chez nous. Il y a d'autres qui demandent aussi des permis de chauffeur, des... C'est amusant parce qu'on parle de l'Alberta, puis on nous cite Calgary, puis on nous cite Edmonton, puis tout ça, mais la province a décidé que, pour avoir un taxi, pour opérer un taxi — et ce sont des taxis — tu devais avoir un permis de chauffeur de taxi. Et, de façon étonnante, ils se sont ajustés à ça. Je le répète, M. le Président, on n'est pas fermés à Uber, bien au contraire, on est fermés à ce qu'il ne respecte pas nos lois.

Et le projet de loi... parce qu'on essaie de le dépeindre comme un projet dépassé, je voudrais juste, dans les deux minutes qui me restent, peut-être parler de choses que comporte le projet de loi, notamment le projet de 25 millions pour justement aller vers de la modernisation, aller vers l'électrification de transport. On veut que ce soit sobre en monoxyde de carbone. Bien, on parle de taxis électriques de plus en plus. Encore là, Téo a été fort audacieux en mettant à la disposition de ses chauffeurs de taxi... en leur mettant des automobiles hybrides, rechargeables ou pures électriques. Ce n'est pas mince, ce qui se produit dans le moment.

À Québec, une des choses qui m'a étonnée, M. le Président, c'est de voir comment la flotte de Taxis Coop... écoutez, si ma mémoire est bonne, c'est près de 70 % qui est hybride, rechargeable ou électrique actuellement. Pourquoi? Parce qu'ils ont bien compris que c'était beaucoup plus économique de faire du transport de personnes de cette façon-là qu'avec des automobiles à essence conventionnelle.

L'autre chose qu'on a faite dans le projet de loi, c'est qu'on lève la limite de 20 permis, ce qui permet justement de créer des intermédiaires, des intermédiaires de taxi qui ont accès à plus de permis.

Alors, je suis un peu étonné, M. le Président, que la CAQ nous regarde comme si le fait de ne pas adhérer à Téo... de ne pas être séduit par Uber puis que Téo nous impressionne comme si on était un petit peu en retard. On n'est pas en retard, M. le Président. Quand on le regarde froidement, quand on regarde la situation, on est en avance, de la façon qu'on fonctionne, et on pense que d'autres juridictions vont faire exactement ce que nous faisons.

Alors, je ne retirerai pas, en terminant, le projet de loi n° 100, M. le Président. Je vous remercie.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le ministre. À votre droite, M. le député de Maskinongé.

M. Plante : Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Écoutez, on est moins nombreux, je trouve que mon tour revient souvent, mais ça va me faire plaisir de vous entretenir encore, avec plaisir, aujourd'hui sur cette interpellation. Et, vous savez, on a fait... on a sorti beaucoup de mots tantôt : «covoiturage», que ce n'est pas du transport de taxi, et tout ça, et, cette semaine en commission, on a eu le privilège de recevoir les gens d'Amigo Express, qui, eux, sont très heureux, d'ailleurs, du projet de loi n° 100 et qui reconnaissent que c'est essentiel de définir vraiment. Et même ils recommandent

de faire du mot «covoiturage» une appellation contrôlée, car, pour eux, resserrer la définition du mot «covoiturage» permettrait qu'on ne puisse plus faire entre les deux, là. Il n'y aurait plus de zone grise entre : Est-ce que tu fais du taxi ou si tu fais du covoiturage? Et j'ai bien aimé la présentation des gens d'Amigo Express, qui nous ont expliqué leur système qui est tout à fait moderne aussi, c'est par une application Internet et un site Internet où les gens s'inscrivent.

Mais ce qui est bien important, puis M. le ministre l'a mentionné tantôt, ce qui est bien important, c'est pourquoi que c'est du covoiturage. Pourquoi que c'est du covoiturage, c'est simple, c'est que c'est le chauffeur de la voiture qui décide du départ et du lieu d'arrêt de la voiture et qui décide de l'heure de départ et de l'heure de retour, donc. Et ce n'est qu'un aller, là. Donc, c'est souvent considéré comme Montréal-Québec, mais je regarde, là... Comme aujourd'hui, il y a des départs : Ottawa, le 28 mai, Kingston, 20 \$, ils partent de telle adresse et ils arrêtent à telle adresse. Donc, c'est ce qui est du covoiturage.

• (11 h 20) •

Ils sont venus aussi nous dire qu'il était important de poursuivre et de faire respecter les règles au Québec, et les lois, et surtout d'encadrer, peu importe, technologie ou nouvelle technologie, comment elle s'appellera, mais d'encadrer ces technologies-là pour bien définir qu'est-ce que du transport de personnes rémunéré, donc un taxi, et qu'est-ce qui est, pour eux, un transport de covoiturage.

On sait très bien que l'entreprise, elle offre à ses abonnés plusieurs déplacements occasionnels partout au Québec et à travers le Canada. Le site Internet, on peut s'inscrire tant comme covoitureur, donc comme personne qui veut embarquer dans l'auto, que comme conducteur. Donc, je vous donne un exemple : moi, ce soir, je retourne dans ma circonscription, je pourrais m'inscrire, m'enregistrer après avoir... parce qu'ils font tout de même une petite enquête de sécurité et d'identité sur les chauffeurs inscrits et sur les personnes qui embarquent. Donc, je m'inscris, je m'enregistre, j'écris «Québec-Louiseville», puisque c'est ma ville de destination, et une personne pourrait dire : Oui, on embarque. Et j'ai déjà défini, au départ, mon endroit de départ et mon endroit d'arrêt, donc avec une adresse, exemple, là, on voit, présentement ils écrivent : Centre commercial, tel endroit, pour arriver à une station-service, tel endroit dans la ville de Montréal. Cette application-là est légale et permet une façon moderne de covoiturer, permet aux gens d'avoir... on parlait des libertés individuelles, d'avoir des libertés de choix. De choisir de covoiturer avec quelqu'un, c'est aussi être moderne et être ouvert, et c'est aussi permettre aux nouvelles technologies de se développer.

Je reviendrai, parce que les gens d'Amigo nous ont aussi dit qu'il faut toujours, toujours bien cadrer et bien camper, comme législateurs, qu'est-ce que nous considérons comme du taxi. Ça a été fait, et M. le ministre parlait tantôt d'un jugement, et ça a été fait et on l'a vu, on sait maintenant qu'une entreprise comme Uber, ce qu'ils font, ce n'est pas du covoiturage du tout. Ce qu'ils font, c'est du taxi, carrément.

Finalement, M. le Président, je vous dirai que j'ai bien aimé, les gens d'Amigo, la façon dont ils nous ont expliqué leur fonctionnement, mais aussi la façon dont ils ont... ils veulent collaborer avec le gouvernement en nous disant : Vous faites bien d'encadrer l'industrie. Vous faites bien d'encadrer qu'est-ce que du transport par taxi et vous faites bien de mettre des lois. Mais on vous remercie de nous laisser la chance et l'opportunité de faire du covoiturage, façon moderne et nouvelle façon de permettre aux gens d'être plus mobiles, M. le Président.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le député de Maskinongé. On retourne à M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, ce qu'on comprend des interventions du ministre et de son député, en fait, c'est que le projet pilote qu'il veut faire, c'est un projet pilote de pacotille. Alors, le gouvernement aurait, bien au contraire, intérêt à mettre de côté le projet de loi n° 100 puis d'améliorer, en fait, de travailler... retourner à la table à dessin puis de faire un projet de loi n° 100 qui tient la route.

Donc, dans mon intervention précédente, j'ai informé le ministre qu'il s'en allait droit dans un cul-de-sac, mais, comme il n'est jamais trop tard pour bien faire, j'aimerais prendre les cinq minutes qui me sont octroyées pour lui démontrer que des voies de compromis existent. D'abord, qu'il se sorte de la tête, dis-je, que nous devrions racheter des permis. Rien n'est plus faux. Le ministre n'a que ces mots en bouche, «racheter les permis». Ne minimisons pas le risque d'une baisse de la valeur du permis, mais rien ne laisse toutefois envisager un scénario catastrophique ou un effondrement drastique de la valeur des permis, rien. On peut très bien penser instaurer un régime juridique à deux vitesses qui fait une place équitable à deux modèles de taxi, l'un traditionnel, l'autre alternatif, disons-le comme ça.

Le meilleur exemple, à mon avis, est celui de Toronto. Le 3 mai 2016, le conseil municipal de Toronto a adopté une loi municipale pour réglementer les entreprises de transport similaires à Uber et pour modifier certaines dispositions législatives qui concernent l'industrie du taxi. La ville a d'abord réduit les coûts relatifs au fardeau administratif, pour l'industrie du taxi, de 17 %. C'est une diminution importante qui accroît la compétitivité de l'industrie du taxi. Elle a également préservé ses avantages comparatifs. Ensuite, ils ont créé, à Toronto, un permis d'opération pour les fournisseurs de services de covoiturage commercial, 20 000 \$ pour entrer sur le marché. On ne peut pas envisager un coût d'opération trop élevé afin de permettre au plus grand nombre de joueurs d'être capables de pénétrer le marché. Et ça fonctionne : 20 jours plus tard, la nouvelle législation a déjà ouvert la porte à la concurrence. Les entreprises Lyft et Tap Car ont évoqué publiquement leur volonté de s'installer à Toronto.

À Toronto, les mêmes règles de sécurité s'appliquent aux chauffeurs du covoiturage commercial qu'à ceux du taxi : vérification des antécédents judiciaires, assurance, inspection mécanique, dis-je, et autres. Uber a aussi accepté de payer 0,30 \$ la course. Évidemment, les questions de sécurité, d'inspection, d'assurance sont toutes traitées avec énormément de diligence.

De cette façon, on instaure un système différent, qui est donc inégal par définition, mais équitable plutôt. C'est le mot maître ici, «équitable». Toronto a préféré alléger le fardeau administratif et préserver les privilèges exclusifs des

taxis plutôt que de les compenser. Outre le Queensland en Australie, il faut savoir que, nulle part ailleurs au monde où l'on a encadré Uber, nous n'avons compensé les chauffeurs de taxi, parce que ce qui compte, c'est de maintenir par tous les moyens la compétitivité et la spécificité du taxi. Je pense, pour ma part, que l'industrie du taxi et ses chauffeurs profiteraient d'une ouverture du marché et de l'incitatif ainsi créé pour les consommateurs de renoncer à l'auto solo.

Alors, la CCMM propose un modèle très semblable à celui de Toronto, à la différence qu'il suggère la création d'un permis spécifique pour ce qu'il appelle les réseaux de transport privés. Le 13 avril 2016, la ville d'Ottawa a, elle aussi, opté pour un modèle similaire par la création d'une nouvelle classe de service de transport sous le nom de «private transportation company». Et Uber sera donc légal sous de nouvelles conditions le 30 septembre prochain. Les mêmes règles de sécurité s'appliquent aux chauffeurs de covoiturage commercial qu'à ceux du taxi : vérification des antécédents judiciaires, assurance, inspection mécanique, etc. Les taxis peuvent recevoir des paiements en argent comptant, peuvent prendre des passagers sur la rue, bénéficient des aires de stationnement pour taxis. Ils peuvent faire varier le prix des courses. Le nouveau permis d'opération pour le fournisseur de services coûtera jusqu'à 7 253 \$ par année, plus un coût supplémentaire de 0,11 \$ par course.

Edmonton a opté sensiblement pour la même option. Le 1er mars 2016 est entrée en vigueur une nouvelle classe de services de transport sous le nom de «private transportation providers». La réglementation prévoit que les taxis et fournisseurs de transport privé devront respecter un tarif de base de 3,25 \$. L'entreprise de covoiturage commercial devra payer un permis d'exploitation de 50 000 \$ par année à la ville et un montant de 20 000 \$ pour alimenter un fonds sur le transport adapté pour un total de 70 000 \$ en droit d'opération annuellement.

Mais, en fait, je vais surtout revenir, en conclusion de... À cette étape-ci, je reviens, en fait, sur l'idée de suspendre le projet de loi n° 100. Alors, je pense que le gouvernement devrait suspendre le projet de loi n° 100, et de retourner à la table à dessin, et de revoir l'ensemble du secteur quand on parle de l'utilisation des capacités excédentaires...

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le député. On a terminé ce bloc. On passe au ministre. Cinq minutes.

M. Daoust : Je vous remercie, M. le Président. Écoutez, je suis un peu étonné de la position de la CAQ actuellement, parce qu'on a l'impression qu'au nom de la technologie il faut oublier le respect des citoyens du Québec. Et on nous demande de retirer le projet de loi n° 100. Pourquoi on retirerait le projet de loi n° 100? On a invité Uber en février à se joindre à nous puis à discuter avec nous. On leur a dit : Écoutez, commencez donc par respecter nos règles. Ils nous ont dit non. Alors, c'est un choix qu'ils ont fait. Et je leur ai dit à l'époque. Rappelons-nous de ça. Je leur ai dit : Vous décidez de ne pas participer au débat. C'est votre décision. Ça ne sera pas la nôtre.

Alors, une des choses aussi qui me surprend un peu dans le débat avec la CAQ actuellement, c'est qu'il y a une distinction qu'on ne fait pas, puis je pense que c'est une mauvaise compréhension du Québec. Le gouvernement du Québec réglemente actuellement son industrie du taxi pour l'ensemble du Québec. On ne fait pas ça pour la ville de Montréal. On ne le fait pas uniquement pour la ville de Québec. Quand vous me parlez de Toronto, là, vous oubliez le reste de l'Ontario. Ici, au Québec, c'est le gouvernement provincial qui réglemente. Et vous avez toujours eu, je pense, à la CAQ, un problème avec les régions, mais vous semblez continuer de l'avoir, parce que, la réglementation dans l'industrie du taxi, l'industrie du taxi est fort différente quand on est en région de quand on est dans des grands centres urbains.

• (11 h 30) •

L'autre chose aussi, c'est que je ne comprends pas pourquoi cette désinvolture que vous avez à l'endroit de dettes importantes qu'ont contractées certains propriétaires de permis de taxi et d'autres qui les ont depuis un bon moment, pour qui c'est leurs fonds de pension. C'est le confort au moment où ils auront de la retraite. De façon un peu désinvoltée, vous décidez que... Au nom de la technologie, vous décidez de tout simplement mettre tout ça de côté, et on va frapper sur le plus faible, M. le Président. Frapper sur le plus faible, ce n'est pas dans les valeurs libérales puis ce n'est pas historiquement des valeurs qui sont québécoises. Alors, ça me déçoit, ça, dans ce sens-là, M. le Président, puis je ne comprends pas comment au nom d'une technologie étrangère qu'on est facilement capables de répliquer chez nous, pour ne pas dire qu'on était déjà en avance dans certains cas, je ne comprends pas au nom de cette technologie-là pourquoi on déciderait aujourd'hui de tout mettre de côté parce qu'une société arrive en ville.

L'autre point aussi que j'aimerais faire... parce que, là, on arrive avec une proposition d'une autre municipalité avec deux catégories de permis, essayez d'imaginer pendant un instant un système à deux vitesses dans les quotas de lait juste pour voir comment vous allez gérer votre situation. J'aimerais ça vous voir face à ces producteurs agricoles là. Dans l'industrie de la volaille à deux vitesses, ça va-tu être les poules blanches puis les poules noires? Essayez d'imaginer pendant un instant ce que ça veut dire d'avoir des systèmes à deux vitesses dans un système de quotas.

Et tout ça pour venir à bout de donner une ouverture de marché à une société qui ne nous respecte pas, et qui nous ont dit ouvertement qu'ils ne nous respectaient pas, et qui nous ont dit : On ne vous respecte pas. Rappelez-vous, M. le Président, ils nous avaient dit : On a passé à côté du système 450 000 fois dans un mois, et ils s'en félicitaient. Bien, moi, je ne suis pas capable d'adhérer à ce genre de valeur là. Moi, je vais respecter celui qui a été... l'écureuil qui a accumulé la valeur de son permis au terme de 25, 30, 35 ans de travail puis pour qui, comme je le disais tantôt, il va avoir sa pension de vieillesse, il va avoir sa Régie des rentes, puis, le petit confort qu'il va s'être doté, ce sera ce permis-là. Et il a fait confiance à la société québécoise puis il a fait confiance pendant des décennies au gouvernement du Québec, parce que le gouvernement du Québec doit être respectueux des valeurs sociales, doit respecter les engagements qu'il a pris, doit respecter les situations qu'il doit tolérer. Le gouvernement du Québec ne changera pas ça. Et ce n'est pas au nom d'une entreprise, qui pourrait très bien se conformer... C'est ça qui est un peu choquant dans cette affaire-là, M. le Président, c'est que cette société-là a la capacité de se conformer. Cette société-là peut décider de devenir un intermédiaire. Il y a des milliers de permis de taxi au Québec. Et d'autres sociétés... Évidemment, mon collègue de Maskinongé a bien expliqué tantôt comment une de

ces sociétés-là avait réussi à le faire dans le respect de toutes nos lois. Je ne comprends pas cette espèce d'acharnement de la CAQ de dire : Nous, là, on supporte contre vents et marées une société qui nous dit tout simplement : J'arrive, ajustez-vous à moi, parce que moi, je ne m'ajuste pas. Est-ce que c'est ça, une société innovante, M. le Président, une société qui dit : Moi, je ne m'ajuste pas, la société dans laquelle j'arrive devra s'ajuster à moi? Je pense que c'est un vieux, vieux, vieux modèle qui n'est pas souhaitable. Alors, je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le ministre. M. le député de Maskinongé, pour votre dernière intervention.

M. Plante : Merci beaucoup, M. le Président. Écoutez, M. le Président, j'ai écouté la dernière intervention de mon collègue de la deuxième opposition qui demande au ministre, qui demande au gouvernement de retirer le projet de loi n° 100. M. le Président, je suis un petit peu perplexe face encore à cette proposition... encore une fois, à cette proposition. Qu'on soit prêt à mettre en péril 22 000 familles, qu'on soit prêt aussi à laisser le «free-for-all» dans l'industrie du taxi encore pour une période, parce que c'est ce qu'ils nous demandent, de suspendre le projet de loi n° 100, qu'on cautionne une entreprise qui ne respecte pas nos lois et nos règlements au Québec, qui ne paie pas leurs taxes et impôts, j'ai un petit peu de difficultés, M. le Président, à comprendre la position ce matin.

Vous savez, on a parlé beaucoup de courage, on a parlé beaucoup... on a scandé «courage» à de nombreuses reprises. Moi, ce que je vous dirais, M. le Président, c'est que le gouvernement a du courage. Et ce courage-là, il est appuyé de l'opposition officielle, il est appuyé aussi des députés indépendants parce que le projet de loi n° 100 fait du sens, parce que le projet de loi n° 100 reconnaît qu'au Québec on a des lois, des règlements, on a des règles fiscales et on a aussi une industrie qui est là depuis de nombreuses années, qui ont acheté des permis, qui se sont conformés, et on supporte ces 22 000 familles là.

Tantôt, on banalisait la pluie des intervenants au projet de loi n° 100, on banalisait en disant : Mais, écoutez, M. le ministre, vous n'avez pas l'appui outre que de tel groupe ou tel groupe. Un bon appui qui vient au projet de loi n° 100, M. le Président, est l'appui du maire de Montréal et de la ville de Montréal, M. le Président, où 60 % des travailleurs de l'industrie du taxi se retrouvent à Montréal. Où à Montréal? On a dit... Et ce qu'on nous demande, ce que le ministre... ce que le maire de Montréal demande au ministre, c'est que... Montréal souhaite la paix sociale, l'équité fiscale et sociale. Le maire de Montréal a clamé, il nous l'a demandé, il l'a redit cette semaine en commission, il l'a dit dans de nombreux médias... et salue l'effort de notre gouvernement et du ministre d'instaurer le projet de loi n° 100, salue le projet de loi n° 100 non pas pour flatter le gouvernement, mais bien pour parler au nom des familles des travailleurs et des travailleuses qui, présentement, voient, par une arrivée technologique extérieure, leur gagne-pain en péril, voient, par cette nouvelle technologie, qu'on se permet de faire fi des lois, qu'on se permet de faire fi des règlements du Québec.

Vous savez, M. le Président, j'ai parlé tantôt amplement de Téo, d'Amigo, j'ai parlé de cette ouverture de notre gouvernement vers la modernité, vers la mise en place d'un nouveau système, mais toujours dans des systèmes où ce qu'ils respectent les lois, les règlements régis... qui régissent ici, pour notre province. Il est important aussi, M. le Président, de mentionner que... Et j'ai bien aimé quand M. le ministre a dit : Bien, pour une nouvelle technologie, on est prêt à tout chambouler, tout jeter à terre et oublier, oublier qu'il y a 22 000 personnes qui ont payé leur permis de taxi, qui ont gagné, qui ont ramassé des économies, qui ont payé des impôts pendant de nombreuses années, des taxes. On oublie ça. Et ça, sous l'oeil... En scandant «nouvelle technologie» ou «nouveau modèle d'affaires», on est prêt de faire fi des lois et des règlements. C'est comme si, M. le Président, aujourd'hui, en tant que gouvernement, on dirait à une certaine partie de la société : Bien, vous, vous n'avez plus besoin de vous conformer aux lois, vous, vous n'avez plus besoin de respecter les règlements du Québec parce que... Écoutez, si on le permet à un, si on le permet à Uber, on va vous le permettre à vous autres. M. le Président, ça n'a pas de sens. Ça n'a pas de sens de permettre à des gens qui, de façon cavalière, se sont carrément foutus de nos lois, nos règlements, ont répété même, en commission, qu'ils ne se conformeraient pas aux règlements qui sont en vigueur, M. le Président... Donc, vous voyez, ce matin, j'ai un petit peu de difficultés à comprendre la position de nos collègues du deuxième groupe d'opposition.

Et je terminerai en saluant le travail qui a été fait en collaboration avec l'opposition officielle tout le long de la consultation, tout le long de la commission et aussi aujourd'hui, et je saluerai, ils ne sont pas là, mais les députés indépendants, qui ont bien compris que ce que le gouvernement veut faire, c'est, oui, encadrer, mais aussi permettre que les 22 000 personnes gagnent leur vie et continuent de gagner leur vie dignement. Et c'est ce que nous voulons faire, M. le Président. Merci beaucoup.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le député de Maskinongé. Mme la députée de Taschereau, c'est à vous.

Mme Maltais : Merci, M. le Président. Alors, j'espère que, dans les remarques finales qui lui resteront, le collègue de la Coalition avenir Québec pourra nous expliquer s'ils sont pour une entreprise qui s'appelle Uber ou pour une technologie moderne. Parce que tout ce dont nous parle jusqu'ici le collègue de Groulx, c'est d'une entreprise. Parce que, s'il voulait parler de technologie, il nous aurait parlé de Téo, il nous aurait parlé de Taxis Coop. C'est drôle, il y a comme, oups, pas un mot là-dessus. Pourquoi?

Parce que ce qui me fatigue ici, ce n'est pas les lobbyistes des chauffeurs de taxi, les chauffeurs de taxi, ce sont des associations en règle, enregistrées, puis qui paient leurs taxes et leurs impôts au Québec, puis qui agissent de façon claire. Alors, les lobbyistes, actuellement... Ah, j'écoute mes collègues puis je suis en train de me demander : Pourquoi ils font un lobby? Est-ce que c'est pour l'entreprise Uber ou si c'est véritablement pour une nouvelle technologie? Bien, qu'il les nomme, les autres technologies, puis qu'il soit fier de ce qui se passe au Québec puis de ce qui s'est bâti au Québec.

Il y a des choses qui sont claires, suite aux auditions en commission parlementaire, suite au jugement de cour, suite aux débats qu'on a aujourd'hui. Uber, ce n'est pas du covoiturage. Alors, est-ce que les collègues sont pour le

covoiturage? Ils ne peuvent pas se cacher derrière le covoiturage pour être derrière Uber. Uber, ce n'est pas de l'économie de partage, c'est de l'évasion fiscale. Est-ce qu'ils sont pour l'économie de partage? Alors, à ce moment-là, ils ne peuvent pas dire : On est pour Uber. Uber, c'est de l'évasion fiscale. Est-ce qu'ils sont pour l'équité fiscale? S'ils sont pour l'équité fiscale, ils ne peuvent pas, de la façon dont fonctionne Uber actuellement, être d'accord avec eux. Est-ce qu'ils sont pour le respect de nos lois au Québec? Est-ce qu'ils sont pour les gagne-pain des familles? C'est ça, les vraies questions. Mais être pour l'équité fiscale, pour le respect des lois, être pour le gagne-pain des familles des chauffeurs ou d'autres, être pour le respect des lois... être pour les nouvelles technologies, ce n'est pas être contre Uber. C'est être pour des valeurs qu'on a ici, qu'on a mises ensemble, puis auxquelles on croit, puis qui sont respectées par l'ensemble des Québécois et des Québécoises.

Alors, moi, je trouve que ces nouvelles technologies là sont intéressantes, sont importantes, les jeunes ont le droit de les réclamer. Maintenant, on va les faire de la façon dont on a toujours fait au Québec : en respectant nos lois, en respectant notre monde et en respectant la solidarité qui est nécessaire dans une société comme la nôtre. J'y crois profondément.

Alors, moi, si on veut parler aux jeunes, si la CAQ veut parler aux jeunes, qu'ils leur disent : Oui, c'est possible. La preuve, on l'a développé : Téo à Montréal, Taxis Coop à Québec. Oui, c'est possible, puis c'est possible en tout respect de ce que nous sommes. Puis, si Uber veut jouer les règles du jeu du Québec, bien là, bienvenue à cette nouvelle technologie, bienvenue à cette nouvelle technologie, mais on parle de technologie, et en respect des lois québécoises. C'est ça qui est fondamental. Puis je pense que c'est le message que tout le monde devrait lancer ici.

• (11 h 40) •

Le Président (M. Bérubé) : Merci, Mme la députée de Taschereau.

Conclusions

M. le ministre, en conclusion, pour une période de 10 minutes.

M. Jacques Daoust

M. Daoust : Merci encore, M. le Président. D'abord, écoutez, alors je vais terminer mon interpellation par une invitation, une invitation où j'inviterai la société Uber à faire preuve d'innovation. On nous reproche de manquer d'innovation, je les invite à faire preuve d'innovation.

On a pris bonne note, vous savez, au moment de la commission, ils voulaient partager ou participer à un projet pilote. Le projet de loi le prévoit. On est capables de faire des projets pilotes à l'intérieur du projet de loi.

Ils ont dit aussi, et ça semblait impossible il y a un certain temps, ça semblait impossible de se conformer à nos lois fiscales, mais ils nous ont annoncé, là, dans le dernier droit, qu'ils étaient prêts à se conformer à nos lois fiscales. Eh bien! C'est une bonne nouvelle.

Le gouvernement du Québec est ouvert à mettre en place avec Uber un projet pilote, on n'a pas de problème avec ça, comme on l'a fait avec Taxelco en 2015. Et, outre le respect des lois fiscales, qui semblait impossible puis qui est devenu possible, bien, ils vont le faire dans le respect de deux autres propositions. La première chose, c'est : il n'y aura pas deux classes de citoyens, chauffeurs de taxi différents. Alors, ils devront tous posséder, se procurer le même type de permis. Que ça soit Uber, que ça soit Diamond, que ça soit Téo ou que ça soit des chauffeurs indépendants, ils devront avoir un permis de taxi. Je ne peux même pas m'imaginer qu'une société de la taille d'Uber ne soit pas capable d'avoir une flexibilité, dans son application, qui lui permette ça.

Alors, moi, je m'installe d'une façon un peu à l'autre bout du spectre en me disant : Imaginons pour un instant que je suis le président de cette société-là. Et cette société-là, elle se fait accepter dans certaines juridictions et elle se fait refuser dans d'autres juridictions. Alors, ce que je me dirais, c'est : Si je veux conquérir les marchés, qu'est-ce qui fait que je suis refusé dans certaines juridictions? Et j'essaierais de, si vous voulez, contrecarrer cet obstacle-là. Cet obstacle-là, on le fait par une application. Une application qui ne peut pas... De penser que l'application actuelle, d'Uber, est une application qui répond à tous les besoins de toutes les juridictions sur toute la planète, il n'y a personne qui est naïf ici, là, de tous les côtés puis dans tous les partis, on est conscients que ça ne fonctionne pas.

Le Québec n'est pas la seule juridiction où il y a des permis de taxi puis il y a des permis de chauffeur. Il y en a d'autres, juridictions, comme ça. Et, si j'étais le détenteur d'une technologie qui a une évaluation qui avoisine les 60 milliards de dollars... Et on me dit qu'on n'est pas capable de développer cette application-là pour aller chercher des nouvelles juridictions? Je l'invite à faire un projet pilote avec nous, mais où on respectera le fait qu'il faut un permis de chauffeur de taxi, où on respectera le fait qu'il faut un permis de taxi aussi. C'est les deux contraintes que nous avons actuellement. Et, le permis de chauffeur de taxi, je suis persuadé qu'ils ont déjà cette application-là, puisque l'Alberta, où ils opèrent, semble-t-il, avec l'assentiment de certaines villes, en Alberta, ils sont obligés d'avoir un permis qui s'appelle 4, et c'est un permis qui s'apparente à ce que nous avons chez nous. Déjà, je pense qu'Uber dispose de cette technologie-là.

La dernière, c'est d'agir comme un intermédiaire. Il y a 8 331 permis de taxi au Québec, je vous annonce qu'il y en a 5 631 qui sont détenus par un seul propriétaire. Des propriétaires qui détiennent un permis unique, il y en a 5 600. Si je veux m'installer comme intermédiaire, je suis capable de m'installer comme intermédiaire. Et le projet de loi que nous avons déposé permet, M. le Président, à Uber d'exister avec des permis comme un intermédiaire. Il est capable de le faire. Il peut louer des permis aussi à ces propriétaires de permis là. Juste à Montréal, où ils sont installés, puis sans compter Québec, il y a 3 712 propriétaires uniques de permis. Ils sont capables de les fédérer, s'ils le veulent. Ils sont capables de le faire. Actuellement, c'est une question de volonté de le faire. Et, s'ils ne l'ont

pas, ce n'est pas des gros développements technologiques. Je ne peux pas imaginer qu'une société qui a une évaluation de 60 milliards ne soit pas capable d'ajuster son application pour répondre à plus de juridictions.

Alors, vous savez, je vais vous faire un parallèle. On parle de quelqu'un qui se prend un loisir puis qui veut devenir un chasseur, il est obligé de suivre un cours de maniement d'armes à feu puis il va consacrer un samedi à aller suivre ce cours-là, parce que c'est la règle pour avoir le droit de se procurer une arme. Puis on va fouiller dans le plumitif pour s'assurer que ce n'est pas un criminel endurci qui s'achète une arme, de sorte que ça va lui prendre un permis d'acquisition d'armes à feu. Alors, c'est des règles auxquelles on se contraint.

Et, nous, ce qu'on dit, c'est que, si tu veux conduire des personnes, on a besoin d'être plus rassurés. Parce que tu as une responsabilité, bien, on va te demander une formation puis on va te demander de passer un test de conduite qui est plus pointu. Les règles ne sont pas énormes. Et, si je me cherchais un revenu d'appoint et j'avais cette contrainte-là, tout comme quand je décide d'avoir un loisir puis d'aller me chercher un permis de chasse, bien, je ferais exactement ça, je dirais : O.K., je me contrains à ça parce que ça me donne maintenant le droit de conduire un taxi. Alors, pour moi, ce n'est pas une demande qui est exagérée.

Et l'autre, bien, c'est que, chez nous, il faut un permis pour être un chauffeur de taxi. Mais, je vous répète, un permis d'intermédiaire, c'est relativement facile à aller chercher. Et l'application qu'ils ont actuellement est une application d'intermédiaire, on leur demande de travailler avec des gens qui ont un permis de taxi.

Alors, vous savez, si je veux simplement avoir une chaloupe à moteur pour aller à la pêche, je suis obligé de suivre un cours. Je ne comprends pas pourquoi, pour conduire des citoyens, on n'aurait pas besoin de suivre une formation. Alors, Uber a dit qu'à Edmonton ils étaient capables de vivre avec la réglementation. Je répète que l'Alberta a décidé d'exiger des permis professionnels.

Alors, la façon... la proposition que je leur fais, c'est que vous avez développé une application qui est formidable, vous voulez faire un projet pilote chez nous?, venez le faire, le projet pilote, chez nous, je suis ouvert à ça. Vous vous êtes décidés à la dernière minute, parce qu'on vous a quand même approchés en février pour le faire, puis vous avez dit non, mais on dit : Écoutez... Ce n'est pas tellement long, là, on leur propose de respecter deux règles : d'aller chercher un permis, comme ça existe ailleurs, pour le chauffeur puis d'aller chercher un permis de taxi, de le mettre dans leur application, de prendre un permis d'intermédiaire. Et je suis convaincu que, s'ils le font, ils vont développer leur application, et ça va leur permettre, M. le Président, d'aller conquérir des nouveaux marchés. Ça va leur permettre d'entrer dans des juridictions où ils ne sont pas actuellement, parce qu'ils n'ont pas cette flexibilité-là. Actuellement, le projet de loi que le gouvernement a déposé, M. le Président, ce n'est pas un projet de loi qui est en retard, c'est un projet qui les incite à être en avance, c'est un projet qui leur dit : Diversifiez votre application, rendez-la plus flexible, votre application. La loi n° 100, là, c'est ce qu'elle fait actuellement.

Alors, c'est pour ça que nous, dans ce contexte-là, on n'a pas l'intention de retirer le projet de loi n° 100. Il permet de faire tout ce que la CAQ nous propose actuellement et tout ce que l'opposition officielle nous promet de faire actuellement. Mais, je le répète, actuellement on a un système où on va respecter les règles. On a eu à clarifier, à travers le projet de loi, certaines définitions, ce qu'on a fait, mais je suis, et je le répète, persuadé que, si Uber veut ajuster son application, non seulement ils vont répondre aux besoins ou aux exigences du Québec, mais ils vont répondre aussi à beaucoup d'autres marchés. Cessons de penser qu'il y a seulement au Québec où il faut un permis de taxi pour opérer des taxis. Ils ont conquis une certaine partie de marché, ils sont loin d'être majoritaires dans ça, il y a plusieurs juridictions qui leur disent non. S'ils faisaient ces ajustements-là...

Et on est prêts à travailler avec eux pour faire un projet pilote, mais un projet pilote qui va respecter les deux règles de base... les trois règles de base. Il y en a une à laquelle ils souscrivent déjà, qui est la fiscalité, une autre règle de base qui est celle d'avoir un permis de chauffeur, ce qu'ils font déjà dans d'autres juridictions, et la dernière qui est de dire : Vous allez aller vous chercher un permis de taxi. Mais, le taxi qui va opérer, parce que c'est du taxi et ça a été décidé par les tribunaux chez nous, on peut toujours dire que ce n'est pas ça, mais c'est ce qui s'est produit, bien, ce qu'on dit, c'est que, quand vous allez chercher ce permis de taxi là, vous pouvez agir comme intermédiaire, parce qu'en bout de ligne votre application, c'est un moyen, ce n'est pas une fin en soi, et il y a d'autres applications qui vont se faire.

Et moi, je vous dis, M. le Président, en terminant, que, si Uber ne le fait pas, ses concurrents qui sont sur le marché, qui vont vouloir venir s'installer chez nous, vont le faire s'ils voient une brèche dans Uber qui est tellement rigide que tu ne peux que desservir certains marchés. Moi, je suis persuadé que les applications de leurs concurrents vont les mettre dans une position telle qu'ils vont les marginaliser. Le député de Granby nous disait tantôt qu'il y en a d'autres qui vont arriver, il a tout à fait raison. Et, moi, je soupçonne les autres d'être plus flexibles. Je soupçonne les autres d'être capables de s'adapter à nos règles. Je soupçonne les autres de vouloir conquérir ces marchés-là qu'Uber abandonne. Je ne pense pas qu'ils soient dans une situation où ils vont abandonner les marchés, M. le Président.

Alors, j'invite Uber à venir s'installer chez nous dans un projet pilote respectueux de nos règles. Je vous remercie, M. le Président.

• (11 h 50) •

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le ministre. C'était votre conclusion. Et le dernier mot revient à M. le député de Groulx pour une période de 10 minutes également, en conclusion.

M. Claude Surprenant

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, comme le dit le gouvernement toujours, une entente négociée est toujours mieux qu'une entente imposée. Alors, on apprécie l'ouverture que vous semblez démontrer auprès d'Uber et... que le ministre, pardon, entend faire, l'ouverture qu'il semble démontrer. Alors, il veut faire un projet pilote à tâtons,

et on comprend que c'est un projet pilote qui concerne la société Uber. On croit comprendre, dans ce qu'il nous dit, sans connaître les modalités exactes, qu'il y a possibilité peut-être d'un permis qui pourrait être différent des permis traditionnels. Alors, on a bien hâte de voir ce qui va en retourner, en tout cas. Donc, ce n'est pas clair, mais on apprécie, à tout événement, l'ouverture au niveau d'un projet pilote.

Mais d'abord, dans ce contexte-là, c'est un peu une dichotomie, là, donc de vouloir absolument continuer de légiférer avec le projet de loi n° 100 qui nous est proposé. On pense, et on le répète, qu'il y a d'abord une perspective globale à aller chercher au niveau de l'utilisation de capacité excédentaire au niveau des transports. Alors donc, de légiférer maintenant, on pense que ce n'est pas opportun. Alors, on demande toujours donc, ce qu'on a fait tantôt, au gouvernement de suspendre le projet de loi n° 100, et de l'étudier éventuellement, et voire même d'arriver... de retourner à la table à dessin et de nous proposer autre chose, autre chose qui va tenir compte de l'ensemble de ce qui s'en vient. Comme mon collègue le député de Granby l'a mentionné tantôt, on parle de l'automobile autonome qui s'en vient, il y a plein d'autres choses, il y a les entreprises, actuellement, comme Apple qui ont des projets qui s'en viennent, il y a Facebook qui s'en vient. Donc, de légiférer maintenant, à tout prix, on croit qu'on fait abstraction de ce qui s'en vient.

Alors, on est trop à court terme, ça prend une perspective plus globale. Il faut que le projet de loi sur lequel on va travailler réponde à ce qui s'en vient, et non pas gérer un contexte où on veut protéger une industrie de taxi traditionnelle. J'en conviens, que ces gens-là ont mis leur chemise sur leur entreprise. Ce sont des gens, bien souvent, qui sont arrivés ici avec des diplômes, des diplômes que le gouvernement tarde à reconnaître. Ça fait 40 ans qu'on tourne en rond avec les deux mêmes gouvernements, on a des gens de qualité, qui ont des belles formations, qui pourraient contribuer, ne serait-ce qu'au niveau des soins de santé, où on a des difficultés au niveau des services à la population, et dans d'autres domaines, des gens qui ont des formations de très haut niveau, et qu'on ne leur permet pas d'exercer dans ce qu'ils font. Alors, bravo à ces gens-là quand même, en attendant, de travailler avec acharnement dans une industrie qui vit dans un statu quo depuis de nombreuses années. Et puis je comprends qu'ils voient les choses changer, ils se sont adaptés, ils ont créé des nouvelles plateformes, alors ils ont réagi, mais n'empêche qu'ils sont bien conscients, eux aussi, parce qu'ils vous ont demandé, entre autres, de les racheter, ils sont conscients de ce qui s'en vient. Alors, on vous demande, au gouvernement, de tenir compte de ce qui s'en vient et puis non seulement de créer une solution qui, à court terme, va acheter la paix. La paix sociale est importante, mais on veut la régler, pas à court terme seulement, puis de revenir dans quelques mois ou dans un an avec un avancement encore en technologie qui va faire que la loi va déjà être désuète. Il faut la travailler, cette loi-là, pour qu'elle soit bonne non seulement pour le court terme, mais le moyen et le long terme.

Alors, on tente actuellement de mettre la charue devant les boeufs, M. le Président. On veut absolument adopter un projet de loi qui va faire plaisir à court terme à une industrie du taxi mais qui ne satisfait pas les groupes de chambres de commerce, ne satisfait pas Équiterre, et qui ne correspond pas à la nouvelle économie, avec le fait que les jeunes d'aujourd'hui, de la nouvelle génération, même des gens aînés aussi, se sont adaptés à ça. On veut diminuer l'auto solo, on s'en va vers ça, puis il faut que ce projet de loi là le reconnaisse, et donc, de la façon qu'il est rédigé présentement, on n'y arrivera pas. Alors, il faut retourner à la table à dessin et préparer un projet de loi qui va pouvoir encadrer tout ce qui est innovation puis non seulement ce qu'on voit puis ce qu'on prétend qui s'en vient, mais ce qui s'en viendra de toute façon aussi éventuellement.

Donc, M. le Président, on a clairement établi ce matin les raisons qui justifient, pour le ministre, de retourner à la table à dessin et de réécrire son projet de loi. Donc, on lui demande de le suspendre, de le réécrire et on s'en saisira lorsqu'il tiendra compte des avancées technologiques et de la nouvelle façon de faire de la société.

Le ministre, donc, nage à contre-courant de l'histoire. Alors, même si on adoptait le projet de loi demain, il serait déjà dépassé de 40 ans. Alors, nous avons expliqué que de vouloir strictement sortir Uber du Québec à coups de pieds ne constitue pas une vision pour repenser la mobilité urbaine du XXI^e siècle. Uber, ce n'est que la pointe de l'iceberg, je l'ai dit plus tôt, l'arbre qui cache la forêt. Uber, c'est un avertissement de ce qui s'en vient, un test, une opportunité.

Nous avons exposé le consensus du milieu économique, des jeunes et des environnementalistes contre le projet de loi n° 100. Est-ce que le ministre réellement fait le choix aujourd'hui de maintenir un système de gestion de l'offre archaïque envers et contre tous, contre l'économie, contre la jeunesse, contre l'environnement et contre la lutte à l'auto solo? Nous avons démontré que des voies de compromis existent et que, peu important les raisons derrière lesquelles se cachent le ministre, il suffit de sortir du Québec pour comprendre que plus on ajoute de joueurs dans le mixte de transports, plus les consommateurs en sortent gagnants. Rien n'indique surtout que l'industrie du taxi ne peut pas en profiter également, à condition de l'aider à compétitionner sur des fondements équitables. L'argument du ministre comme quoi la valeur actuelle des permis le confine au statu quo a également été démolé. Tous les arguments qui justifient le projet de loi n° 100, sinon celui de maintenir le statu quo au seul bénéfice des propriétaires de permis, sont tombés.

Alors, quelqu'un m'a dit récemment : On mesure l'ouverture à l'innovation de quelqu'un à sa tolérance aux bouleversements. L'innovation, oui, amène des bouleversements et de l'incertitude, l'innovation souvent nous déstabilise, modifie nos habitudes et ébranle nos certitudes. On ne peut pas être ouvert à l'innovation et opter pour le statu quo, c'est une contradiction à sa face même. Le ministre n'est malheureusement pas ouvert à l'innovation, et son gouvernement ne l'est pas non plus. Pour mener des réformes importantes pour les projets de société, le gouvernement est impuissant. Derrière les paroles, les bottes ne suivent pas. La semaine que nous venons de passer ensemble, et ce matin encore, est la preuve de cette éloquence.

La CAQ est un parti d'idées qui veut que le Québec se positionne pour l'avenir et la CAQ continuera de s'opposer au statu quo dans lequel nous enlise l'alternance stérile des deux vieux partis, M. le Président. Le débat aux limites de l'absurde que nous avons ici et que nous aurons encore pour plusieurs jours témoigne de la différence fondamentale entre ma formation politique et celle du ministre ou de la députée de Vachon : le courage. En deux ans, le gouvernement n'a démontré aucun courage. Son seul accomplissement, l'équilibre budgétaire, a été fait sur le dos des contribuables à coups

de hausses de taxes et de tarifs, mais, sur le fond des choses, au Québec, rien n'a bougé, sinon que notre déclin tranquille s'accélère, M. le Président. On fait du surplace, voire on recule. Le projet de loi n° 100 est à l'image du bilan de ce gouvernement, le statu quo. L'économie stagne, la création d'emplois est à son plus bas, le Québec possède encore et toujours le revenu disponible par habitant le plus faible au pays. Nous stagnons au 57^e rang sur 61 États en Amérique du Nord pour le PIB par habitant, et que nous propose le ministre aujourd'hui? Plus de statu quo.

Le maintien de la gestion de l'offre dans l'industrie du taxi n'est ni une bonne façon d'améliorer la mobilité urbaine ni une bonne façon de faire progresser les services offerts aux consommateurs, et surtout pas de favoriser un meilleur ratio qualité-prix, et ce n'est certainement pas bénéfique pour l'environnement. En s'attaquant exclusivement à Uber, le gouvernement se trompe de cible. L'ennemi à abattre, je le répète, c'est l'auto solo, M. le Président. Alors, bien sûr, il faut encadrer Uber intelligemment, mais Uber demeure, dans le contexte, un allié dans notre lutte contre des émissions de gaz à effet de serre. On ne veut pas un Uber de moins au Québec, on veut des Uber de plus. La solution, en ce qui nous concerne... le débat d'aujourd'hui, c'est de diversifier le cocktail de transports offert aux consommateurs pour inciter les gens à se débarrasser de leurs voitures. Je ne comprends pas que le ministre ne voit pas ça. Moins de voitures signifie un plus grand bassin de consommateurs potentiels, d'ailleurs, pour le taxi. Le marché de la mobilité n'est pas un jeu à somme nulle, au contraire, plus on y ajoute de joueurs, plus la tarte s'agrandit, au bénéfice de tous. C'est la voie de l'avenir et la seule voie réalistement envisageable.

• (12 heures) •

Je m'étonne aussi de voir le ministre exclure d'emblée Uber de l'économie de partage. C'est un débat sémantique, mais il témoigne de l'hypocrisie du gouvernement. La définition de l'économie de partage, comme son projet de loi, est rédigée pour en exclure Uber.

Alors, je reviens... Encore une fois, M. le Président, le projet pilote qu'on nous annonce semble concerner Uber, et puis on a bien hâte d'en entendre les modalités. Je le répète, en tant que législateurs, on doit s'assurer de bien faire les choses, les faire dans l'ordre, et de ne pas mettre la charrue avant les boeufs. Alors, il faut retirer le projet de loi n° 100, on va aller avec le projet pilote qui s'en vient, puis on devra se rasseoir avec un nouveau projet de loi, M. le Président.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le député de Groulx.

Je lève donc la séance, et la commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 1)