



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

de l'Assemblée

Le mardi 28 mai 2019 — Vol. 45 N° 45

Président de l'Assemblée nationale :  
M. François Paradis

---

2019

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

## Débats de l'Assemblée nationale

Le mardi 28 mai 2019 — Vol. 45 N° 45

### Table des matières

#### Affaires courantes

Déclarations de députés	2883
Souligner le 40e anniversaire de La Maison de l'entraide de Sainte-Julie inc. Mme Suzanne Dansereau	2883
Souligner le travail de l'organisme Arc-en-ciel Vaudreuil-Soulanges Mme Marie-Claude Nichols	2883
Rendre hommage à Mme Laurence Haguenauer, consule générale de France à Québec Mme Nadine Girault	2883
Souligner le 30e anniversaire de l'organisme Les Diabétiques de l'Outaouais inc. Mme Maryse Gaudreault	2884
Souligner le 25e anniversaire de la municipalité des Coteaux Mme Marilyne Picard	2884
Souligner le 40e anniversaire du Club de patinage artistique de Lorraine inc. et la fin de ses activités M. Mario Laframboise	2884
Rendre hommage à M. Lucien Mongrain, maire de Trois-Rives Mme Marie-Louise Tardif	2884
Souligner le 75e anniversaire de la Coopérative de transport maritime et aérien M. Joël Arseneau	2885
Souligner le 30e anniversaire de l'organisme Regard en elle Mme Lise Lavallée	2885
Féliciter l'équipe de hockey des Huskies, de Rouyn-Noranda, gagnante de la coupe Memorial M. Pierre Dufour	2885
Rendre hommage à M. Jean-Guy Cloutier, ex-maire de Lac-Mégantic M. François Jacques	2886
Présence de la consule générale de France à Québec, Mme Laurence Haguenauer	2886
Présentation de projets de loi	2886
Projet de loi n° 15 — Loi sur la Société de développement et de mise en valeur du Parc olympique	2886
Mme Caroline Proulx	2886
Mise aux voix	2887
Dépôt de documents	2887
Plan stratégique 2019-2023 de la Commission d'accès à l'information	2887
Plan stratégique 2018-2022 de la Société de télédiffusion du Québec	2887
Réponses à des pétitions et à des questions inscrites au feuilleton	2887
Lettre du président de l'Assemblée nationale française en réponse à la motion concernant l'incendie de la cathédrale Notre-Dame de Paris	2887
Préavis d'une motion des députés de l'opposition	2887
Dépôt de rapports de commissions	2887
Étude détaillée du projet de loi n° 13 — Loi modifiant la Loi sur les impôts, la Loi sur la taxe de vente du Québec et d'autres dispositions législatives	2888
Consultations particulières sur le projet de loi n° 21 — Loi sur la laïcité de l'État	2888
Questions et réponses orales	2888
Position du gouvernement en matière d'environnement et d'électrification du transport collectif	
M. Pierre Arcand	2888
M. François Legault	2888
M. Pierre Arcand	2889
M. François Legault	2889
M. Pierre Arcand	2889
M. François Legault	2889
M. Pierre Arcand	2889
M. François Legault	2889

## Table des matières (suite)

Mesures pour faciliter la mise en oeuvre de projets environnementaux	
Mme Marie Montpetit	2889
M. Benoit Charrette	2890
Mme Marie Montpetit	2890
M. Benoit Charette	2890
Mme Marie Montpetit	2890
M. Benoit Charette	2891
Consultations sur le projet de déploiement de maternelles quatre ans	
Mme Marwah Rizqy	2891
M. Jean-François Roberge	2891
Mme Marwah Rizqy	2891
M. Jean-François Roberge	2892
Mme Jennifer Maccarone	2892
M. Mathieu Lacombe	2892
Position du gouvernement concernant l'exploration et l'exploitation des gaz de schiste	
Mme Manon Massé	2892
M. François Legault	2893
Mme Manon Massé	2893
M. François Legault	2893
Mme Manon Massé	2893
M. François Legault	2893
Priorités dans le financement des services en milieu scolaire	
Mme Véronique Hivon	2893
M. Jean-François Roberge	2894
Mme Véronique Hivon	2894
M. Jean-François Roberge	2894
Mme Véronique Hivon	2894
M. Lionel Carmant	2895
Plan du gouvernement pour augmenter les exportations d'électricité	
M. Saul Polo	2895
M. Jonatan Julien	2895
M. Saul Polo	2895
M. Jonatan Julien	2896
M. Saul Polo	2896
M. Jonatan Julien	2896
Effets des pénuries de locaux sur les élèves vivant avec un trouble du spectre de l'autisme	
Mme Christine Labrie	2896
M. Jean-François Roberge	2897
Mme Christine Labrie	2897
M. Jean-François Roberge	2897
Mme Christine Labrie	2897
M. Lionel Carmant	2898
Accès à l'égalité en emploi	
M. Marc Tanguay	2898
M. Simon Jolin-Barrette	2898
M. Marc Tanguay	2898
M. Simon Jolin-Barrette	2899
M. Marc Tanguay	2899
Mme Sonia LeBel	2900
Dispositions pénales du projet de loi visant à resserrer l'encadrement du cannabis	
M. André Fortin	2900
M. Lionel Carmant	2901

## Table des matières (suite)

Motions sans préavis	2901
Souligner la Semaine des services éducatifs en CPE et en milieu familial et la Journée mondiale des parents	2901
Mise aux voix	2902
Exiger que le gouvernement mette en place des mesures supplémentaires pour lutter contre le tabagisme et le vapotage dans les écoles	2902
Mise aux voix	2902
Demander au ministre de l'Éducation d'honorer son engagement d'investir de nouveaux fonds gouvernementaux afin d'assurer la pérennité des mesures d'aide alimentaire dans les écoles	2903
Mise aux voix	2903
Rappeler que tout projet de transport d'hydrocarbures doit être soumis à la procédure québécoise d'évaluation environnementale et reconnaître que la Colombie-Britannique a la légitimité d'appeler de la décision rendue sur l'application de ses lois environnementales	2904
Mise aux voix	2905
Demander au gouvernement que le mois de mai devienne, à partir de l'année 2020, le Mois de sensibilisation et de prévention des violences à caractère sexuel au Québec	2905
Mise aux voix	2906
 Avis touchant les travaux des commissions	 2907
 Renseignements sur les travaux de l'Assemblée	 2907
<b>Affaires du jour</b>	<b>2908</b>
 Projet de loi n° 12 — Loi visant à préciser la portée du droit à la gratuité scolaire et à permettre l'encadrement de certaines contributions financières pouvant être exigées	
Reprise du débat sur la prise en considération du rapport de la commission qui en a fait l'étude détaillée et des amendements transmis	2908
M. Harold LeBel (suite)	2908
Votes reportés	2910
 Projet de loi n° 17 — Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile	
Reprise du débat sur l'adoption du principe	2910
Mme Marwah Rizqy (suite)	2910
Mme Manon Massé	2911
Mme Jennifer Maccarone	2914
M. Vincent Marissal	2916
Mme Lise Thériault	2917
Mme Francine Charbonneau	2920
M. Enrico Ciccone	2923
M. Gregory Kelley	2926
Mme Paule Robitaille	2928
 Débats de fin de séance	 2930
Plan du gouvernement pour augmenter les exportations d'électricité	
M. Saul Polo	2930
M. Jonatan Julien	2931
M. Saul Polo (réplique)	2932
Consultations sur le projet de déploiement de maternelles quatre ans	
Mme Marwah Rizqy	2932
M. Mathieu Lacombe	2933
Mme Marwah Rizqy (réplique)	2934
Accès à l'égalité en emploi	
M. Marc Tanguay	2934
Mme Sonia LeBel	2935
M. Marc Tanguay (réplique)	2936

## Table des matières (suite)

Projet de loi n° 17 — Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile	2937
Poursuite du débat sur l'adoption du principe	2937
Mme Paule Robitaille (suite)	2937
M. Gabriel Nadeau-Dubois	2938
Mme Christine St-Pierre	2941
M. Carlos J. Leitão	2942
M. Marc Tanguay	2945
M. Frantz Benjamin	2947
Mme Émilise Lessard-Therrien	2950
M. David Birnbaum	2952
<b>Ajournement</b>	2952

Le mardi 28 mai 2019 — Vol. 45 N° 45

(Treize heures quarante et une minutes)

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Bon mardi après-midi. Veuillez vous asseoir, s'il vous plaît.

#### Affaires courantes

#### Déclarations de députés

À la rubrique Déclarations de députés, Mme la députée de Verchères.

#### Souligner le 40e anniversaire de La Maison de l'entraide de Sainte-Julie inc.

##### Mme Suzanne Dansereau

**Mme Dansereau :** Merci, M. le Président. J'aimerais souligner le 40e anniversaire de La Maison de l'entraide, située à Sainte-Julie.

Mme Denyse Labrecque est la fondatrice de l'organisme, et qui a vu le jour en 1976 par le biais de la guignolée. L'organisme a été incorporé le 4 juillet 1979 afin de poursuivre leur mission. Aujourd'hui, l'organisation apporte un soutien moral et financier aux plus démunis de la communauté de Sainte-Julie.

En janvier dernier, j'ai rencontré des membres de l'équipe, et je peux vous assurer qu'ils font un travail remarquable. J'aimerais saluer la présence dans nos tribunes de Mme Nathalie Garand, Mme Hélène Pelletier, Mme Louise Dore et M. Serge Christin. Félicitations pour ce 40e anniversaire et bonne continuité!

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci, Mme la députée. Je cède la parole à Mme la députée de Vaudreuil.

#### Souligner le travail de l'organisme Arc-en-ciel Vaudreuil-Soulanges

##### Mme Marie-Claude Nichols

**Mme Nichols :** Merci, M. le Président. Je souhaite la bienvenue à l'organisme Arc-en-ciel de Vaudreuil-Soulanges, qui sont présents aujourd'hui et qui sont accompagnés de Mme Micheline Paquin. Bienvenue à l'Assemblée nationale.

Alors, Arc-en-ciel est un organisme communautaire qui offre des services en santé mentale. Il offre un programme d'insertion sociale, de relation d'aide, d'accompagnement, le tout afin de mettre un terme à l'isolement et permettre d'accéder à une meilleure qualité de vie.

D'ailleurs, je tiens à féliciter l'organisme Arc-en-ciel pour tout ce qu'il apporte à notre communauté, autant par son implication lors d'activités de médiation culturelle, des kiosques de sensibilisation. Et même l'animation que vous créez dans les locaux de la gare de Vaudreuil-Dorion rend ce lieu unique. Sachez que je considère comme un privilège d'être invitée pour échanger lors de vos déjeuners et aussi prendre part à vos activités.

Encore félicitations pour votre apport au comté de Vaudreuil, lequel est bien choyé! Je vous souhaite une belle journée à l'Assemblée nationale, la maison du peuple, la maison de tous les Québécois.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci, Mme la députée. Mme la députée de Bertrand.

#### Rendre hommage à Mme Laurence Haguenaer, consule générale de France à Québec

##### Mme Nadine Girault

**Mme Girault :** Merci, M. le Président. En tant que députée à l'Assemblée nationale et au nom du gouvernement du Québec, je tenais à souligner l'important travail d'une grande diplomate, Mme Laurence Haguenaer, consule générale de France à Québec, qui a fortement contribué à soutenir la relation directe, stratégique, privilégiée et structurelle entre le Québec et la France.

Mme Haguenaer a propulsé à un autre niveau les relations entre nos deux nations grâce à son dynamisme, son énergie et son amour du Québec. Elle a su mettre de l'avant dans son action quotidienne nos priorités communes telles que la langue française, la culture, l'économie, l'éducation et l'innovation dans les start-up et le numérique. Elle a aussi parcouru toutes les régions du Québec pour y animer avec exploit le réseau France-Québec et également mettre en valeur les succès québécois.

Mme la consule, Laurence, vous avez créé une complicité unique qui restera chère au coeur des Québécois. Nous reconnaissons en vous, certes, une grande diplomate, mais surtout une grande amie du Québec, et nous vous souhaitons le meilleur pour l'avenir.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci, Mme la députée. Je reconnais maintenant Mme la députée de Hull.

**Souligner le 30e anniversaire de l'organisme  
Les Diabétiques de l'Outaouais inc.**

**Mme Maryse Gaudreault**

**Mme Gaudreault :** Merci, M. le Président. Cette année marque le 30e anniversaire de l'association des Diabétiques de l'Outaouais, un organisme à but non lucratif qui s'est démarqué par sa capacité d'informer, sensibiliser et prévenir le diabète en Outaouais. Je me permets de souligner aujourd'hui le travail remarquable qui est fait par son équipe de personnes dévouées et passionnées pour l'éducation, la prévention, le soutien et le traitement apportés aux personnes vivant avec le diabète.

L'association est plus présente que jamais et connaît de plus en plus de succès grâce à ses bénévoles et membres du conseil d'administration. Leurs nombreux rallyes, conférences, activités de réseautage et cours de cuisine ont remporté un grand succès et ont clairement démontré qu'une personne diabétique bien informée, bien entourée et bien traitée vit en meilleure santé et plus longtemps.

Félicitations à cette grande équipe pour son excellent travail! Et bon 30e anniversaire à l'association des Diabétiques de l'Outaouais. Merci, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci, Mme la députée. Je cède la parole à Mme la députée de Soulanges.

**Souligner le 25e anniversaire de la municipalité des Coteaux**

**Mme Marilyne Picard**

**Mme Picard :** Merci, M. le Président. Le 18 mai 1994 naissait la nouvelle municipalité de Les Coteaux. Cette municipalité est née de la fusion de Coteau-Station et Coteau-Landing. Elle occupe une place importante du canal de Soulanges avec plusieurs espaces verts et une belle piste cyclable reliée aux réseaux local et régional. Plus de 5 500 Coteaulois et Coteauloises bénéficient d'un milieu de vie exceptionnel, d'une qualité de vie, et ce, dans un environnement privilégié au niveau des activités nautiques.

Samedi dernier, j'ai participé au souper du 25e anniversaire de la fusion. Ce souper soulignait, entre autres, l'implication des conseillers municipaux qui ont réalisé la fusion. Je remercie la mairesse des Coteaux, Mme Denise Godin-Dostie, ainsi que les organisateurs, qui ont mis de l'avant un beau programme diversifié d'activités qui se déroulera jusqu'à la fin novembre. J'invite donc tous mes concitoyens et concitoyennes à y participer. Merci.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci, Mme la députée. Je cède la parole à M. le député de Blainville.

**Souligner le 40e anniversaire du Club de patinage artistique  
de Lorraine inc. et la fin de ses activités**

**M. Mario Laframboise**

**M. Laframboise :** M. le Président, aujourd'hui, je veux rendre un hommage tout particulier au CPA de Lorraine à l'occasion de son 40e anniversaire de fondation, mais également à la fin de ses activités.

Encourageant l'enseignement et la pratique de tous les aspects du patinage pour tous ses membres au cours des 40 dernières années, des centaines de jeunes se sont entraînés et ont partagé des moments inoubliables à travers leur passion.

Le 14 avril dernier, le Club de patinage artistique de Lorraine présentait sa 40e et dernière revue sur glace sous le thème *Il était une fois... 40 ans de succès* et offrait un spectacle haut en couleur avec des numéros époustouflants qui mettaient en valeur la créativité et le talent de tous. Cette 40e revue sur glace fut remplie d'émotion et de nostalgie.

À titre de député de Blainville, je félicite et remercie chaleureusement les membres du conseil d'administration et tous les parents pour leur dévouement exemplaire à cette belle organisation au cours des 40 dernières années, qui ont permis d'offrir à ces jeunes de vivre des moments grandioses. Je vous remercie.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci, M. le député. Je cède la parole à Mme la députée de Laviolette—Saint-Maurice.

**Rendre hommage à M. Lucien Mongrain, maire de Trois-Rives**

**Mme Marie-Louise Tardif**

**Mme Tardif :** Aujourd'hui, je veux rendre hommage à un homme qui se dévoue pour sa municipalité à titre de maire, et ce, depuis plus de 37 ans.

M. Lucien Mongrain a été élu pour la première fois en 1981. Depuis ce temps, il a été réélu sans opposition lors de huit élections à la mairie de Trois-Rives, en Mauricie.

Malgré ses 87 ans, il demeure toujours aussi passionné et intéressé à développer sa belle municipalité de 400 habitants. Il est reconnu comme un maire très disponible et respectueux, lui qui siège sur différents comités à la table



de la MRC de Mékinac. Il a plusieurs réalisations à son actif : la rénovation de l'hôtel de ville, de la bibliothèque, l'ajout d'équipement pour les personnes à mobilité réduite, l'accessibilité à de nombreux lacs pour les villégiateurs.

M. Mongrain, le mot «merci» est faible pour vous signifier toute la reconnaissance que nous avons envers une personne de votre qualité pour le développement de Trois-Rives, de la Mauricie et, par le fait même, du Québec. Merci.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci, Mme la députée. Je cède la parole à M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

#### **Souligner le 75e anniversaire de la Coopérative de transport maritime et aérien**

**M. Joël Arseneau**

**M. Arseneau :** Merci, M. le Président. Je suis très heureux de souligner en cette Chambre l'anniversaire de fondation de la Coopérative de transport maritime et aérien le 28 mai 1944, il y a 75 ans jour pour jour.

La CTMA a été fondée dans l'objectif de désenclaver la communauté des Îles-de-la-Madeleine et de lui offrir un service de transport adapté à ses besoins, régulier, fiable et sécuritaire.

Pour traverser le golfe et les époques, les sociétaires et les dirigeants de la CTMA ont dû faire preuve d'audace et de résilience. Ils ont aussi pu compter sur l'engagement des équipages et d'un personnel compétent et dévoué, au service de leur communauté.

La coopérative est ainsi devenue non seulement un moteur de l'activité économique et touristique de l'archipel, mais elle constitue un fleuron de l'industrie maritime québécoise et canadienne détenu, géré et opéré par des Madelinots. À son 75e anniversaire, la CTMA représente le symbole par excellence de la volonté et de la capacité des Madelinots à s'occuper de leurs propres affaires avec compétence, ambition et avec succès.

• (13 h 50) •

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci, M. le député. Je cède la parole à Mme la députée de Repentigny.

#### **Souligner le 30e anniversaire de l'organisme Regard en elle**

**Mme Lise Lavallée**

**Mme Lavallée :** Merci, M. le Président. C'était en juin 1989. Regard en elle déployait ses ailes afin d'aider les femmes victimes de violence conjugale à reprendre le pouvoir sur leur vie.

Ces 30 dernières années, la maison d'hébergement est devenue une oasis de paix pour des milliers de femmes et d'enfants souhaitant être accompagnés sans jugement dans un environnement où règnent la bienveillance, le respect, la justice et l'entraide, un cocon qui leur a permis d'entrevoir de nouveaux horizons et de déployer leurs ailes. C'est donc un privilège pour ma région de compter sur une ressource aussi essentielle que Regard en elle. Même si l'organisme n'est que passager dans le parcours de ces femmes et de ces enfants, son empreinte sur leur vie est durable.

Merci aux intervenantes et aux bénévoles pour votre support dans votre communauté. Par votre mission de soutien et de sensibilisation, vous êtes des actrices de changement. Certaines d'entre vous êtes présentes aujourd'hui, et j'en suis honorée. Merci beaucoup. Merci, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci. La 10e déclaration est à M. le député d'Abitibi-Est.

#### **Féliciter l'équipe de hockey des Huskies, de Rouyn-Noranda, gagnante de la coupe Memorial**

**M. Pierre Dufour**

**M. Dufour :** M. le Président, à titre de ministre responsable de la région de l'Abitibi-Témiscamingue et en tant qu'ancien dirigeant des Foreurs de Val-d'Or, je suis fier de déclarer que le titre de meilleure équipe junior majeure au Canada revient à une équipe de ma région, soit les Huskies de Rouyn-Noranda, champions de la 10e coupe Memorial.

Cet honneur vient mettre la touche finale à une saison d'exception, avec un total de 79 victoires en 93 parties, le tout agrémenté de plusieurs records. Composés...

**Des voix : ...**

**Le Vice-Président (M. Picard) :** M. le député, attendez un petit peu. Ça va? O.K., allez-y. C'est parce que c'était bruyant, là. J'aime bien vous entendre.

**M. Dufour :** Composés de 20 joueurs sur 23, développés par l'organisation, dont Jacob Neveu, que j'ai eu le plaisir de diriger lors des Jeux du Québec de 2013, les Huskies sont un modèle pour les petits marchés qui évoluent dans la LHJMQ. Intégrés à la ligue en 1996, je tiens à souligner l'excellence de la direction, sous la présidence de M. Jacques Blais, et de l'équipe hockey, dirigée de main de maître par Mario Pouliot.

D'ailleurs, j'ai le privilège de porter, dans cette déclaration, le chandail d'un ancien joueur aussi que j'ai entraîné, soit leur ancien capitaine, M. Jeremy Lauzon, récipiendaire de la Coupe du président avec les Huskies de 2016 et aujourd'hui un membre des Bruins de Boston.

Comme leurs partisans le crient : Go, Huskies, go! Merci.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci, M. le député. Est-ce qu'il y a consentement pour permettre à M. le député de Mégantic de faire une 11e déclaration? Consentement. M. le député.

### **Rendre hommage à M. Jean-Guy Cloutier, ex-maire de Lac-Mégantic**

#### **M. François Jacques**

**M. Jacques :** Merci, M. le Président. Aujourd'hui, j'aimerais rendre hommage à un grand Méganticois et concitoyen, M. Jean-Guy Cloutier, décédé le 13 mai dernier.

M. Cloutier a été élu maire de Lac-Mégantic à deux reprises, soit de 1985 à 1989 et de 2015 à 2017. Entrepreneur en construction bien connu dans la région, M. Cloutier s'est dévoué pour le développement économique de sa municipalité en tant que maire et puis administrateur de la société d'aide au développement économique des collectivités de Mégantic. Son implication comme bénévole au sein de divers organismes s'est échelonnée sur quelques décennies et atteste de son profond attachement à Lac-Mégantic.

Lors de son deuxième mandat, M. Cloutier a travaillé à l'obtention de la voie de contournement ferroviaire. L'aboutissement actuel de ce dossier ainsi que le développement économique de Lac-Mégantic font partie de l'héritage qu'il a légué à ses concitoyens. Merci, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci. Cela met fin à la rubrique Déclarations de députés. Et je vais... je suspends les travaux quelques instants.

*(Suspension de la séance à 13 h 53)*

*(Reprise à 14 h 3)*

**Le Président :** Mmes et MM. les députés, nous allons nous recueillir quelques instants. Je vous remercie. Heureux de vous revoir toutes et tous. Veuillez vous asseoir. Alors, bon mardi à toutes et à tous.

### **Présence de la consule générale de France à Québec, Mme Laurence Haguenaer**

D'abord, j'ai le plaisir de souligner la présence, dans les tribunes, de la consule générale de France à Québec, Mme Laurence Haguenaer, à l'occasion de sa visite d'adieu.

Je tiens également à souligner le retour du député de Gatineau en pleine forme. Heureux de vous revoir, M. le député. Il m'a confié avoir rajeuni de 20 ans.

Nous poursuivons les affaires courantes.

Aujourd'hui, il n'y a pas de déclarations ministérielles.

### **Présentation de projets de loi**

À la rubrique Présentation de projets de loi, M. le leader du gouvernement.

**M. Jolin-Barrette :** Oui. Bonjour, M. le Président. Je vous demande d'appeler l'article a, s'il vous plaît.

#### **Projet de loi n° 15**

**Le Président :** À l'article a du feuilleton, Mme la ministre du Tourisme présente le projet de loi n° 15, Loi sur la Société de développement et de mise en valeur du Parc olympique. Mme la ministre.

#### **Mme Caroline Proulx**

**Mme Proulx (Berthier) :** Merci, M. le Président. Ce projet de loi institue la Société de développement et de mise en valeur du Parc olympique, laquelle est substituée à la Régie des installations olympiques.

Le projet de loi prévoit que la société a pour mission de développer, de gérer, de promouvoir et d'exploiter le Parc olympique et de mettre en valeur le patrimoine et l'héritage olympiques.

Le projet de loi permet entre autres à la société de fournir des services reliés à son savoir-faire et à son expérience.

Le projet de loi établit les règles d'organisation et de fonctionnement de la société, notamment quant à la composition de son conseil d'administration et aux mesures de gouvernance qu'elle devra appliquer en constituant

notamment un comité des immobilisations. Il établit également des règles relatives au financement de la société, à ses comptes et à ses rapports.

Enfin, le projet de loi comporte des dispositions transitoires et de concordance nécessaires entre autres à la création de la société.

#### **Mise aux voix**

**Le Président :** Est-ce que l'Assemblée accepte d'être saisie de ce projet de loi? M. le leader de l'opposition.

**M. Proulx :** Bien sûr, M. le Président, nous acceptons la saisie. Peut-être informer le collègue que nous souhaiterons des consultations particulières sur ce projet.

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

**M. Jolin-Barrette :** D'accord, M. le Président, j'accepte les consultations particulières. Le leader de l'opposition officielle nous soumettra très certainement une liste de groupes dans les meilleurs délais.

**Le Président :** Alors, je comprends que le projet de loi est donc adopté.

#### **Dépôt de documents**

À la rubrique Dépôt de documents, Mme ministre de la Justice.

#### **Plan stratégique 2019-2023 de la Commission d'accès à l'information**

**Mme LeBel :** Merci, M. le Président. Je dépose le plan stratégique 2019-2023 de la Commission d'accès à l'information. Merci.

**Le Président :** Ce document est déposé. Mme la ministre de la Culture et des Communications.

#### **Plan stratégique 2018-2022 de la Société de télédiffusion du Québec**

**Mme Roy :** M. le Président. Alors, permettez-moi de déposer le plan stratégique 2018-2022 de la Société de télédiffusion du Québec, Télé-Québec.

**Le Président :** Ce document est déposé. M. le leader du gouvernement.

#### **Réponses à des pétitions et à des questions inscrites au feuillet**

**M. Jolin-Barrette :** M. le Président, je dépose les réponses du gouvernement aux pétitions présentées en Chambre le 2 avril par la députée de Westmount—Saint-Louis, le 2 avril et le 2 mai par la députée de Sherbrooke, le 3 avril par le député de Gatineau, le 16 avril par la députée de Vaudreuil, le 2 mai par le député de Gouin, ainsi qu'aux questions inscrites au feuillet le 9 avril par la députée de Taschereau et le député de Jean-Lesage, le 30 avril par la députée de Marie-Victorin et le 2 mai par le député de Chomedey. Merci, M. le Président.

**Le Président :** Ces documents sont déposés.

#### **Lettre du président de l'Assemblée nationale française en réponse à la motion concernant l'incendie de la cathédrale Notre-Dame de Paris**

Pour ma part, je dépose une lettre que m'a adressée M. Richard Ferrand, président de l'Assemblée nationale française, en réponse à la motion adoptée par l'Assemblée le 16 avril 2019 concernant l'incendie de la cathédrale Notre-Dame de Paris.

#### **Préavis d'une motion des députés de l'opposition**

J'ai reçu préavis d'une motion qui sera inscrite dans le feuillet de demain aux affaires inscrites par les députés de l'opposition, conformément à l'article 97.1 du règlement. Je dépose copie du texte de ce préavis.

#### **Dépôt de rapports de commissions**

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

**Étude détaillée du projet de loi n° 13**

**M. Simard :** Oui, M. le Président. Les vaillants députés de la Commission des finances publiques...

**Des voix :** ...

**M. Simard :** ...ils sont jaloux — les députés se sont à nouveau surpassés. Voilà pourquoi je dépose le rapport de cette commission qui, les 9, 15 et 16 mai 2019, a procédé à l'étude détaillée du projet de loi n° 13, Loi modifiant la Loi sur les impôts, la Loi sur la taxe de vente du Québec et d'autres dispositions législatives. La commission a adopté le texte du projet de loi avec des amendements.

**Le Président :** Ce rapport est déposé. M. le Président de la Commission des institutions et député de Richmond.

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 21**

**M. Bachand :** Merci, M. le Président. Et député de Richmond avec plaisir, effectivement. Je dépose le rapport de la Commission des institutions qui, les 7, 8, 9, 14, 15 et 16 mai 2019, a tenu des audiences publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 21, Loi sur la laïcité de l'État. Merci.

• (14 h 10) •

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

Il n'y a pas de dépôt de pétitions.

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

**Questions et réponses orales**

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

**Position du gouvernement en matière d'environnement  
et d'électrification du transport collectif****M. Pierre Arcand**

**M. Arcand :** Merci, M. le Président. Le chef de la CAQ a promis en fin de semaine de mettre de l'avant un vaste chantier d'électrification des transports. C'est une initiative qui découle du plan d'électrification des transports que nous avons présenté, le plan 2015-2020, et c'est d'ailleurs dans cette optique qu'on avait appuyé le projet du REM à Montréal et également le projet de tramway à Québec. Maintenant, je constate aussi qu'il adhère aux objectifs de la politique énergétique que j'ai moi-même dévoilée ici, cette politique énergétique, il y a déjà trois ans, une politique qui était assortie d'un plan d'action qui, je l'espère, sera mis de l'avant, continuera d'être mis de l'avant par le gouvernement.

Vous êtes évidemment beaucoup plus discrets parce qu'à l'époque ce que vous disiez, c'est que vous vouliez avoir un programme qui prévoyait qu'au Québec l'exploration et éventuellement l'exploitation des ressources pétrolières et gazières pourraient contribuer, en fait, à l'enrichissement collectif. C'est ce que vous disiez à l'époque. Maintenant, vous êtes convertis et, en fin de semaine, vous avez fait un parallèle entre Dominic Champagne et Dieu. C'est toute une conversion.

Et donc, pour obtenir sa bénédiction, est-ce que le premier ministre compte accéder à cette volonté de M. Champagne pour que soient abandonnés les projets de GNL Québec au Saguenay, d'usine IFFCO à Bécancour et le projet du troisième lien à Québec?

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

**M. François Legault**

**M. Legault :** Oui, M. le Président. Peut-être que la plus grande différence entre le Parti libéral et la CAQ, c'est une question de résultats. On a beau faire des discours, mais on juge avec les résultats. Les résultats, c'est qu'au cours des dernières années les émissions de GES ont augmenté au Québec. Donc, malgré les beaux discours libéraux, les résultats n'étaient pas là.

Donc, on va prendre les moyens, on va déposer au cours des prochains mois un plan 2030 pour atteindre les objectifs, contrairement à ce qui avait été fait par le Parti libéral.

Maintenant, je suis surpris d'apprendre que le Parti libéral, qui a déjà été le parti de l'économie, se dit qu'il est contre un projet de 14 milliards de dollars, le projet GNL, et je vois aussi un virage. On a toujours été clair qu'on est pour le troisième lien à Québec. Donc, voilà que le Parti libéral n'est plus pour le troisième lien à Québec. Je ne sais pas si le leader libéral est d'accord avec ça, mais je suis surpris.

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

**M. Pierre Arcand**

**M. Arcand :** Le premier ministre sait très bien que ce n'est pas vrai. Le premier ministre sait très bien et, s'il croit vraiment à l'électrification des transports, pourquoi tarde-t-il encore à donner le feu vert au projet de tramway de Québec? Pourquoi est-ce que c'est si compliqué, ce projet, et aussi simple pour le troisième lien? Peut-il d'ailleurs nous confirmer, en passant, qu'il va prendre l'argent directement de la ville de Montréal? C'est ça actuellement, les négociations que vous avez.

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

**M. François Legault**

**M. Legault :** M. le Président, faut-il rappeler que le fédéral a mis en place deux fonds : un fonds pour les infrastructures vertes, un fonds de 1,8 milliard qui est surutilisé. En tout cas, il y a une demande pour plus que 1,8 milliard de l'ensemble des municipalités. Il y a un autre fonds de 5,2 milliards qui, pour l'instant, est sous-utilisé. Il n'y a pas de projet, à 40 % d'utilisation par le fonds fédéral, qui nous permettrait d'utiliser pleinement le 5,2 milliards. Donc, on essaie actuellement de s'entendre pour qu'on utilise non pas 400 millions de ce fonds, mais 1,2 milliard.

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

**M. Pierre Arcand**

**M. Arcand :** Des montants que vous allez prendre, d'ailleurs, à la ville de Montréal, si j'ai bien compris. D'ailleurs, vous aviez même promis que vous étiez pour partager à parts égales les investissements pour le transport collectif et les projets routiers.

Pourquoi vous n'avez pas respecté cet engagement dans le dernier budget, de faire 50-50, si le transport collectif était à ce point une priorité pour vous?

**Le Président :** Je vous rappelle toujours qu'on s'adresse toujours à la présidence. M. le premier ministre, s'il vous plaît.

**M. François Legault**

**M. Legault :** Oui. M. le Président, une nouvelle découverte, donc, le Parti libéral s'oppose à certains projets de transport routier qui ont été déposés. J'aimerais qu'il m'en nomme seulement un, projet de transport routier avec lequel il n'est pas d'accord. Il vient juste de nous dire que c'était faux, qu'il est maintenant toujours d'accord avec le troisième lien. Donc, peut-il nous donner un projet de transport routier avec lequel il n'est pas d'accord?

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

**M. Pierre Arcand**

**M. Arcand :** J'ai beaucoup de difficultés à suivre le premier ministre, surtout, en plus, quand, en fin de semaine, il a parlé d'une urgence pragmatique en matière environnementale.

Est-ce que le premier ministre peut me dire ce que ça veut dire au juste? Est-ce qu'on doit comprendre qu'il va tenir compte de l'environnement seulement si ça fait son affaire?

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

**M. François Legault**

**M. Legault :** M. le Président, on a deux grands défis au Québec : un défi climatique, réduire les GES par habitant, malgré le fait qu'on est déjà premiers sur les 60 États et provinces en Amérique du Nord, mais on a et surtout... on a surtout le défi de créer de la richesse, de devenir aussi riches que le reste du Canada, de se débarrasser de la péréquation, de créer des jobs payantes, ce que vous n'avez pas fait pendant 15 ans.

**Le Président :** Question principale, Mme la députée de Maurice-Richard.

**Mesures pour faciliter la mise en oeuvre de projets environnementaux****Mme Marie Montpetit**

**Mme Montpetit :** Merci, M. le Président. La fin de semaine dernière, lors de son conseil général, la CAQ a décidé enfin de parler d'environnement et d'économie verte. J'ai entendu beaucoup de discours, beaucoup de généralités, mais assez peu de mesures concrètes.

Chanceux, le ministre, vendredi dernier je lui ai justement proposé une mesure pragmatique comme il dit les aimer, une voie accélérée pour les projets environnementaux. C'est une mesure, M. le Président, qui est demandée par le milieu et qui pourrait être mise en place rapidement.

Les entreprises qui veulent innover et aider à faire face à notre environnement font face à plein d'embûches au niveau du financement au gouvernement. Si on veut relever le défi climatique et atteindre nos cibles de diminution de GES, il faut donner à ces entreprises une voie accélérée pour traiter leurs projets efficacement et rapidement.

Si le ministre de l'Environnement est vraiment sérieux dans sa volonté de faire de la lutte aux changements climatiques une priorité, est-ce qu'il peut s'engager à mettre en place rapidement une voie accélérée pour les projets environnementaux?

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

**M. Benoit Charrette**

**M. Charette :** Merci, M. le Président. J'ai accueilli avec joie la proposition de la collègue la semaine dernière. Cependant, cette proposition arrive 15 ans trop tôt, essentiellement... trop tard, c'est-à-dire. Si la réglementation est à ce point complexe, si les entreprises qui ont une technologie environnementale susceptible d'aider notre lutte aux changements des... au niveau des changements climatiques, c'est sans doute parce que les administrations précédentes n'ont pas su être à l'écoute.

Pour ma part, un des premiers mandats que j'ai reçus du premier ministre, c'est de travailler toute la question des évaluations environnementales et de cette bureaucratie qui, souvent, retarde de belles initiatives. Dès mon entrée en fonction, ce sont des consignes qui ont été transmises aux gens qui m'accompagnent dans ce travail quotidien, et je peux vous assurer qu'on arrive avec des propositions drôlement intéressantes et, dans certains cas, dès les prochaines semaines, sinon les prochains mois.

Donc, dommage que cette belle idée n'ait pas été mise de l'avant alors que le Parti libéral était au pouvoir.

**Le Président :** Première complémentaire, Mme la députée de Maurice-Richard.

**Mme Marie Montpetit**

**Mme Montpetit :** C'est un petit peu toujours le même discours, hein, M. le Président, mais on va revenir à cette question-là. Donc, il y a des entreprises en environnement, là, elles font face à des difficultés très, très concrètes à l'heure actuelle dans l'appareil gouvernemental. En ce moment, on se retrouve, au Québec, avec plein d'entreprises de nouvelles technologies, pas d'il y a 15 ans, hein, d'aujourd'hui, qui pourraient nous aider à faire face à la lutte aux changements climatiques mais dont les projets attendent quelque part dans une pile, sur le bureau, parce que ça ne rentre pas dans la bonne case ou parce que ça tombe entre deux ministères.

Administrativement, là, ce dont on a besoin, c'est une voie rapide, une voie accélérée. Est-ce que le ministre peut s'engager à la mettre en place?

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

**M. Benoit Charette**

**M. Charette :** Tout ce que ma collègue met de l'avant, c'est ni plus ni moins le bilan libéral des dernières années, et ce bilan-là a été obscurci, noirci il y a quelques jours encore avec le dépôt du rapport du Commissaire au développement durable par rapport au Fonds vert, notamment, qui aurait pu être un superbe outil pour favoriser notre lutte aux changements climatiques en appuyant notamment des projets porteurs en matière de technologie. Mais le Commissaire au développement durable dit ceci : Malheureusement, au cours des cinq dernières années, donc, suite à un précédent rapport, on constate encore des problématiques importantes, des conflits de...

**Le Président :** En terminant.

**M. Charette :** ...des conflits avec le ministère de l'Environnement. Donc, c'est ça, le bilan du Parti libéral. Et la problématique...

**Le Président :** Deuxième complémentaire, Mme la députée de Maurice-Richard.

**Mme Marie Montpetit**

**Mme Montpetit :** Et le premier ministre disait hier qu'il était fier que le Québec soit un leader au Canada. C'est ça, le bilan du Parti libéral, M. le Président. Pour soutenir le développement des technologies vertes, nous avons annoncé 147,5 millions. La CAQ ne l'a pas reconduit. Vous parlez de mesures concrètes, vous parlez de mesures pragmatiques. On vous en met une sur la table. Elle est demandée par Écotech, elle est demandée pas le CETECH.

Pouvez-vous vous engager à la mettre en place rapidement ou vous voulez dire non aux entreprises de technologie verte?

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

**M. Benoit Charette**

**M. Charette** : Ce qui est amusant à travers la question de la collègue, c'est qu'elle semble découvrir les vertus environnementales depuis peu. Mais j'ai des citations, ici, de son président de la commission jeunesse, qui se bat littéralement pour que le Parti libéral ajoute comme neuvième priorité l'environnement. Lui-même a déploré à plusieurs reprises que, pendant la dernière campagne électorale, le Parti libéral n'a pas parlé d'environnement, sinon, naturellement, les fameuses pailles de plastique. Donc, cette révélation qui est faite aujourd'hui à la collègue aurait pu survenir bien plus tôt. Et le Québec s'en serait porté mieux.

• (14 h 20) •

**Le Président** : Question principale.

**Des voix** : ...

**Le Président** : S'il vous plaît! Votre attention, s'il vous plaît. La parole appartient à la députée de Saint-Laurent.

**Consultations sur le projet de déploiement de maternelles quatre ans**

**Mme Marwah Rizqy**

**Mme Rizqy** : M. le Président, lorsqu'on veut investir 2 milliards de dollars dans l'éducation, habituellement on s'assure d'avoir un plan de match. Plus on avance dans la maternelle quatre ans, plus on se rend compte que ça n'a jamais été attaché comme il faut puis que ça va dans toutes les directions, sauf les bonnes, c'est-à-dire regarder ce que la science nous propose.

Hier, on a commencé des consultations particulières. Le député de Richelieu nous a un peu surpris. Il nous a dit : J'ai envie d'entendre la science. Et pourtant nous n'avons pas beaucoup... nous avons fait beaucoup de pressions pour entendre des scientifiques québécois — pas new-yorkais, québécois : Dr Jean-François Chicoine, pédiatre à l'Hôpital Sainte-Justine, refus de la CAQ; Carmen Dionne, Département de psychoéducation de l'UQTR, refus de la CAQ; Mylène Drouin, directrice régionale de la santé publique de Montréal, refusée par la CAQ.

Est-ce que la science que la CAQ veut entendre, c'est seulement leur science à eux? Parce que, l'autre fois, j'ai regardé les scientifiques, là, de New York, là, ceux qui sont venus hier, ce n'étaient pas des scientifiques. Et malheureusement ils ont oublié aussi une autre étude, celle du Tennessee, qui dit que finalement la maternelle pour tous a été un échec pour tous.

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

**M. Jean-François Roberge**

**M. Roberge** : M. le Président, en fin de semaine, on a eu un bel exercice démocratique sur l'énergie verte à la Coalition avenir Québec. Puis il y a des rendez-vous comme ça, des conseils nationaux qui sont intéressants parce qu'ils découlent de choses intéressantes.

Donc, moi, je me souviens d'une résolution, en 2016 à Drummondville, qui disait : «Que le gouvernement du Québec travaille à augmenter la fréquentation scolaire et l'engagement de l'élève dans son parcours scolaire en généralisant le déploiement de la maternelle quatre ans le plus rapidement possible, et ce, d'ici 2025, sur l'ensemble du territoire [...] en révisant la progression du cursus scolaire en conséquence.» Et ça, c'est une résolution du conseil général du Parti libéral du Québec, adoptée en 2016 à Drummondville.

Alors, c'est quand même particulier. C'est son parti. On dirait qu'elle vient de découvrir... Elle ne l'a pas fondé, ce parti-là, là. C'est son parti. Et elle nous reproche de ne pas écouter les experts. Elle n'écoute même pas ses membres. Alors, peut-être devrait-elle se reconnecter plutôt que de nous reprocher de développer une offre de service extraordinaire pour amener les jeunes à aller au bout de leurs rêves.

**Le Président** : Première complémentaire.

**Des voix** : ...

**Le Président** : Je vous demande encore une fois votre silence et votre attention. La parole est à la députée de Saint-Laurent.

**Mme Marwah Rizqy**

**Mme Rizqy** : Excusez-moi, M. le Président, mais je n'ai pas entendu un début de commencement de réponse. Dr Jean-François Chicoine, Carmen Dionne, Mylène Drouin. Vous avez beau nous sortir des affaires de 2016, mais ce que vous oubliez de mentionner, c'est que c'est une proposition que nous, on est capables de quantifier. Quand vous avez décidé d'aller de l'avant avec votre maternelle quatre ans, vous avez décidé à quelque part que ça allait coûter

250 millions. Vous n'avez tellement pas fait vos devoirs que c'est l'ancien ministre des Finances qui vous a répondu en campagne électorale que ça va coûter 2 milliards. Vous avez refusé le chiffre de 2 milliards. Et aujourd'hui tout le monde au Québec sait que c'est 2 milliards de dollars, sauf vous autres.

**Le Président :** M. le ministre de l'Éducation. Je vous demande de vous adresser à la présidence et de faire en sorte de ne pas vous interpeler.

**M. Jean-François Roberge**

**M. Roberge :** M. le Président, il y a un collectif pour la réussite éducative qui a publié une lettre ouverte en début de semaine avec des gens extraordinaires qui ne font pas partie de groupes de pression, de groupes de lobby qui ont intérêt à ce que ça ne marche pas, la maternelle quatre ans. Il y a l'association québécoise du personnel aux directions d'école, la Fédération québécoise des directions d'établissement d'enseignement, l'Institut des troubles d'apprentissage, des professeurs de l'Université du Québec à Trois-Rivières, l'Université de Montréal, l'Université du Québec à Chicoutimi, l'Université Laval, l'Institut national de recherche scientifique — ça doit être quelque chose comme de la science, ça — le directeur de l'institut du développement de l'enfance et de la famille. Tous ces spécialistes, tous ces gens qui ne font pas partie de groupes de pression appuient la maternelle quatre ans.

**Le Président :** Deuxième complémentaire, Mme la députée de Westmount—Saint-Louis.

**Mme Jennifer Maccarone**

**Mme Maccarone :** Oui. Merci, M. le Président. Chaque fois que j'ai posé une question au ministre de la Famille sur l'impact des maternelles quatre ans sur le réseau des services de garde, il me répondait qu'eux, ils travaillent en équipe. Hier, on apprenait que le ministre de la Famille et son ministère sont complètement absents des discussions entourant la maternelle quatre ans, entre autres, en commission parlementaire aussi.

M. le Président, je suis inquiète. C'est qui, l'équipe du ministre?

**Le Président :** M. le ministre de la Famille, la parole vous appartient.

**M. Mathieu Lacombe**

**M. Lacombe :** Merci, M. le Président. Oui, on travaille en équipe, M. le Président. Je vous donne le meilleur exemple. Il y a quelques minutes, ce matin, rencontre de travail avec mon collègue ministre de l'Éducation, le ministre délégué à la Santé et aux Services sociaux, regroupements de CPE, gens du milieu de l'éducation, gens du milieu de la santé pour voir comment est-ce qu'on peut faire en sorte qu'on offre les meilleurs services à nos tout-petits. Ça, on appelle ça travailler en équipe. Je peux vous dire qu'entre ministres, entre cabinets, on travaille en équipe.

Parallèlement à tout ça, je vais vous parler quand même du réseau des services de garde éducatifs, qu'on continue de développer, et je suis très heureux de le dire, parce que, si on arrêta d'investir, si on arrêta d'investir du jour au lendemain, je comprendrais l'inquiétude. 400 millions de dollars, c'est ce qu'on va investir tout bientôt.

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

**Position du gouvernement concernant l'exploration  
et l'exploitation des gaz de schiste**

**Mme Manon Massé**

**Mme Massé :** Merci, M. le Président. En fin de semaine dernière, le premier ministre a pris de bonnes résolutions pour lutter contre les changements climatiques; je serais bien la dernière à cracher dans la soupe. Mais, vous savez, l'important, ce n'est pas de prendre des résolutions, c'est de les tenir. Lorsque des choix sont difficiles, lorsque les choix difficiles vont se présenter, est-ce que le premier ministre va faire les bons choix?

Alors, aujourd'hui, je vais demander au premier ministre de faire un premier choix, M. le Président. Je vais commencer tranquillement par quelque chose de pas trop compliqué. Quand les entreprises pétrolières se sont retirées d'Anticosti, le gouvernement du Québec a dû leur verser 62 millions pour compenser l'abandon des titres miniers, les fameux claims. Aujourd'hui, Pétrolia, qui a été, bien sûr, grassement compensée, est devenue Pieridae, comme vous le savez, Energy. Saviez-vous que Pieridae Energy veut abandonner 21 claims, M. le premier ministre, dans la péninsule gaspésienne?

M. le Président, les gens de la Gaspésie qui nous écoutent présentement retiennent leur souffle parce que ces claims-là, s'ils se retrouvent sur le marché des enchères, pourraient relancer l'exploration, alors que le gouvernement, actuellement, a le plein pouvoir, là. Il a le plein pouvoir, ça ne coûterait pas un sou.

Est-ce que le premier ministre peut aujourd'hui faire un premier choix, passer un premier test et dire : On ne remettra pas ces claims-là sur le marché parce que, dans le fond...

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



**M. François Legault**

**M. Legault :** M. le Président, je suis content que la cheffe du deuxième groupe d'opposition dise qu'elle ne va pas cracher dans la soupe. Ce n'est pas le fun non plus d'avoir des poils dans la soupe. M. le Président...

**Des voix :** ...

**M. Legault :** M. le Président, actuellement, il y a au Québec un système qui permet de s'assurer que tous les projets, incluant les projets miniers, soient faits dans le respect de l'environnement. Ça s'appelle le BAPE. Et donc tous les projets devront passer par le BAPE, subir les questions du BAPE. Donc, on va s'assurer, M. le Président, peu importe qui sont les propriétaires des claims, que ce soient les propriétaires actuels ou des nouveaux propriétaires, que les lois et le BAPE fassent son travail.

**Le Président :** Je vous demanderais d'être prudent dans l'utilisation de certains mots, s'il vous plaît. Première complémentaire, Mme la cheffe du deuxième groupe d'opposition.

**Mme Manon Massé**

**Mme Massé :** M. le Président, retirer les claims de Pieridae, qui est une entreprise gazière, c'est bon pour le climat, c'est bon pour nos finances publiques. Quand l'économie du combustible fossile va s'effondrer, va-t-il falloir tout rembourser ces claims-là à tout le monde?

Le premier ministre a répété maintes fois qu'Anticosti, c'est un échec lamentable. Il a l'opportunité d'éviter un deuxième Anticosti sans que ça nous coûte quelque chose. Il va-tu le faire?

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

**M. François Legault**

**M. Legault :** M. le Président, quand on travaille sur un plan de transition énergétique, il y a des énergies qui ne sont pas idéales, mais qui sont préférables à d'autres formes d'énergie. J'ai parlé la semaine dernière de l'hydroélectricité versus le charbon. On pourrait parler aussi du gaz versus le pétrole ou versus le charbon. Donc, il y a des énergies de transition qui peuvent permettre de réduire les GES. Et, M. le Président, tous les projets vont être réalisés après un BAPE, donc après avoir fait les études environnementales requises.

**Le Président :** Deuxième complémentaire, Mme la cheffe du deuxième groupe d'opposition.

**Mme Manon Massé**

**Mme Massé :** En fait, ce que je comprends de mon premier test, c'est que le premier ministre est en train d'ouvrir la porte à l'exploitation gazière et/ou pétrolière, ce que tous les scientifiques considèrent... comme quoi on ne doit pas faire ça.

Alors, M. le premier ministre, est-ce que vous êtes en train de me dire que vous êtes en faveur de l'exploitation gazière dans la péninsule gaspésienne?

• (14 h 30) •

**Le Président :** Je vous demanderais encore une fois de vous adresser à la présidence. M. le premier ministre.

**M. François Legault**

**M. Legault :** Oui, M. le Président. D'abord, il n'y aura pas d'exploitation de gaz de schiste au Québec. Ça, c'est important de le dire. Parce que, quand on regarde ce qui se passe aux États-Unis, c'est du gaz de schiste. Il y a un risque effectivement pour l'environnement, pour l'eau. Nous, ce qu'on parle, c'est peut-être d'un projet de gaz naturel, peut-être, si ça respecte le BAPE, si ça respecte toutes les évaluations environnementales. Il faut voir le gaz comme étant une énergie de transition qui permet de réduire les GES, puis on va le faire seulement si, en bout de ligne, on réduit les GES. On va arriver à des résultats.

**Le Président :** Question principale, Mme la députée de Joliette.

**Priorités dans le financement des services en milieu scolaire****Mme Véronique Hivon**

**Mme Hivon :** Alors que, dans le débat sur la maternelle quatre ans, le ministre de l'Éducation répète comme un de ses principaux arguments que les enfants de quatre ans doivent aller à la maternelle parce qu'il y aura dépistage et qu'ils pourront recevoir les services spécialisés, voilà qu'aujourd'hui deux médias rapportent deux situations profondément choquantes pour des élèves actuels.

D'une part, on apprend qu'à Montréal des enfants autistes se voient envoyés dans des placards lorsqu'ils font une crise, faute d'espace adapté, qu'on a invité le ministre à venir visiter l'école il y a deux mois, mais il a préféré aller à New York. D'autre part, on apprend qu'un garçon de 11 ans atteint de dyslexie ne sait toujours ni lire ni écrire, en Montérégie, parce qu'il n'arrive pas à recevoir les services adaptés à sa situation.

Est-ce que le ministre peut admettre que les besoins sont criants en ce moment dans le réseau de l'éducation? Est-ce qu'il peut s'engager aujourd'hui que tous les enfants qui ont des besoins, à l'heure actuelle, qui sont là en ce moment, vont les recevoir, avant de se lancer tête baissée dans cette idée fixe des maternelles quatre ans?

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

#### **M. Jean-François Roberge**

**M. Roberge :** M. le Président, les deux situations nommées par ma collègue sont deux situations inacceptables, inacceptables. Il ne faut plus que ça se produise ni dans un cas ni dans l'autre. Quand j'ai vu les photos dans le reportage, ce matin, j'étais très choqué.

J'ai eu à travailler avec des enfants qui ont un trouble du spectre de l'autisme puis j'ai eu à intervenir sur de tels enfants en crise. Il faut le faire avec tact en prenant soin d'eux, même s'ils sont en crise. Ils ont besoin qu'on prenne soin d'eux, et de les envoyer dans un placard à balais, dans un endroit où il y a des dispositifs électriques, des vis apparentes, c'est dégueulasse. Ce n'est pas une façon de faire acceptable au Québec.

Quand je l'ai su, j'ai rapidement communiqué avec la présidente de la CSDM pour comprendre comment on en était arrivés là, pour apprendre qu'il y avait eu une classe qui s'était ajoutée en cours d'année. Mais, pour moi, ce n'est pas une excuse. J'ai eu l'assurance que ça allait être réglé dans les prochains jours, non pas cet été, mais dans les prochains jours, au maximum d'ici lundi prochain. Et j'ai dit que, si c'était une question d'argent, on pouvait trouver de l'argent dans ces cas-là. Ce n'était pas une question d'argent.

Pour ce qui est de la lettre...

**Le Président :** En terminant.

**M. Roberge :** ...avec la demande de la visite, je ne pense pas qu'il y a de lien, même si j'avais visité le lieu. Il fallait que la commission scolaire agisse.

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

#### **Mme Véronique Hivon**

**Mme Hivon :** Je veux juste rappeler au ministre qu'il n'y a pas juste les situations qu'on voit dans les médias. À tous les jours, il y a des manques graves de services.

Est-ce qu'on peut parler de consolider les services avant de se lancer dans un nouveau projet encore toujours mal ficelé, avec des nouveaux chiffres hier? Est-ce que le ministre va accepter de voir qu'hier les représentants des centres de la petite enfance nous ont dit : On en fait, du dépistage, mais, quand on demande des services, les services ne suivent pas? Comment le ministre des Services sociaux et le ministre de la Famille peuvent accepter que leur gouvernement mette 2 milliards dans les maternelles quatre ans, alors qu'ils ne peuvent pas donner les services à leurs propres enfants?

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

#### **M. Jean-François Roberge**

**M. Roberge :** Pour ce qui est de la question d'ajout de services, mais c'est ce qu'on fait. C'est dans le budget qu'a déposé mon collègue. On fait précisément ça alors qu'il y a eu des années de compressions lors des deux derniers gouvernements. Parce qu'il faut le dire aussi, lors du dernier gouvernement du Parti québécois, il y a eu des compressions dans le réseau de l'éducation aussi. Ça n'a pas commencé sous le règne libéral. Mais nous, on rajoute plus de 47 millions dès notre première année de mandat, et ça continuera, pour embaucher plus de 650 professionnels qui vont aider nos enfants, qui vont aider nos enseignants à aider nos enfants et qui vont donner des services directs aux élèves. Ce n'est pas de l'argent qui va dans la bureaucratie. C'est de l'argent qui va dans les classes. Et on est au travail pour soutenir les enfants qui sont en difficulté pour qu'ils n'aient pas besoin d'aller au privé pour se faire aider.

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

#### **Mme Véronique Hivon**

**Mme Hivon :** Je rappelle au ministre que, selon les syndicats d'enseignants, c'est 2 000 spécialistes qu'il manque en ce moment. Mais je veux revenir au ministre des Services sociaux. Moi, j'aimerais ça l'entendre comme expert dans la commission sur les maternelles quatre ans.

J'aimerais ça qu'il nous dise «agir tôt», ça veut dire quoi. Est-ce que ça veut dire seulement agir à quatre ans en envoyant les enfants à la maternelle quatre ans pour des services qu'ils ne pourront pas avoir ou ça veut dire d'avoir les

services, d'avoir des passerelles avec les CPE, avec les services de garde à un an, à deux ans, à trois ans, à quatre ans? Est-ce qu'il peut nous dire aujourd'hui que son engagement, il est ferme, et que ces services-là vont être là en septembre?

**Le Président :** M. le ministre délégué à la Santé et aux Services sociaux.

**M. Lionel Carmant**

**M. Carmant :** J'aimerais remercier la députée de Joliette de sa question. Ça me fait vraiment plaisir de répondre. Donc, Agir tôt, ça commence à zéro mois, à la naissance, dès qu'il y a une identification d'un retard de développement. J'ai même demandé que le programme soit précédé et que les affichages débutent dès le mois de juin pour qu'on puisse commencer le plus rapidement possible, à tous les CIUSSS de faire cette exception-là, qu'ils n'affichent pas normalement pendant l'été. Je prévois faire une tournée de tous les CISSS et les CIUSSS du Québec pendant l'été pour m'assurer que les choses vont bon train et qu'on peut commencer dès le mois de septembre. On commence à agir tôt le plus tôt possible, M. le Président.

**Le Président :** Question principale, M. le député de Laval-des-Rapides.

**Plan du gouvernement pour augmenter les exportations d'électricité**

**M. Saul Polo**

**M. Polo :** M. le Président, depuis le début du gouvernement, le premier ministre nous a habitués à des séances d'improvisation. Mais, une fois de plus, la semaine dernière, il nous a montré qu'il en était le maître. Lorsque le premier ministre est allé en Ontario, il a offert au premier ministre de l'Ontario un deal sur l'achat d'électricité qui comprenait une participation dans les nouveaux barrages au Québec, des emplois au Québec pour les travailleurs ontariens et de l'électricité pas chère pour les Ontariens. Mais le deal a été refusé. La semaine dernière, le premier ministre est allé à New York et il s'est réessayé. Il a proposé de leur vendre de l'électricité juste au-dessus de zéro, M. le Président. Ça veut dire quoi, M. le Président? Ça veut dire de vendre vraiment pas cher juste pour écouler les surplus. C'est bon pour qui, une proposition comme ça? C'est bon pour la ville de New York, c'est bon pour les entreprises de New York.

Nous voulons tous nous enrichir et enrichir le Québec, mais est-ce que c'est vendre à rabais, la seule façon de s'enrichir? M. le Président, est-ce que c'est ça, la vision économique de la Coalition avenir Québec?

**Le Président :** M. le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles.

**M. Jonatan Julien**

**M. Julien :** Oui, merci, M. le Président. Écoutez, le premier ministre a effectué une mission sur New York, une mission sur Washington, tellement en cohérence avec ce que notre gouvernement a annoncé. Et c'est une mission que je qualifierais, honnêtement, de fantastique. M. le premier ministre est allé à la rencontre, en réalité...

**Des voix :** ...

**Le Président :** S'il vous plaît!

**M. Julien :** ...des plus hautes autorités de New York pour discuter avec eux de notre plan, de notre plan conjoint. Et, quand je parle de cohérence, M. le Président... Nous avons, au Québec, une richesse extraordinaire. On en convient tous et effectivement on a des surplus. On a des surplus qui peuvent à la fois servir au développement économique du Québec et à la fois servir, par cette énergie renouvelable, cette énergie propre, servir, M. le Président, à faire la réduction des GES chez nos voisins.

Alors, c'est un terreau fertile. C'est un terreau, en réalité, qu'on compte bien exploiter, et le premier ministre a pavé la voie à des discussions. M. Martel, d'Hydro-Québec, continuera les négociations pour le bénéfice économique du Québec.

**Le Président :** Première...

**Des voix :** ...

**Le Président :** Première complémentaire. Je vais vous demander votre attention également, s'il vous plaît. Moi, je trouve ça bruyant. Alors, attention aux questions, attention aux réponses. M. le député de Laval-des-Rapides, vous êtes le seul à avoir la parole.

**M. Saul Polo**

**M. Polo :** Merci beaucoup, M. le Président. Elle a été tellement fantastique, la mission, que le P.D.G. d'Hydro-Québec n'était même pas présent. Elle était tellement fantastique que le premier ministre est revenu pas de deal.

M. le Président, est-ce que le gouvernement va vraiment laisser... devrait laisser Hydro-Québec faire les négociations? Pour essayer de nous rassurer, le premier ministre a dit que, dans son deal, le prix de vente augmenterait dans le temps.

Le test de la réalité, M. le premier ministre, c'est... lorsqu'on regarde les données d'Hydro-Québec, on se rend compte que la valeur de chaque térawattheure vendu par Hydro-Québec diminue d'année après année. C'est ça, le test de la réalité. Alors, comment pouvez-vous...

**Le Président :** M. le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles.

**M. Jonatan Julien**

**M. Julien :** Oui, merci, M. le Président. Je pense que mon collègue de Laval-des-Rapides a une très mauvaise compréhension d'un processus de négociation. Alors, essentiellement...

**Des voix :** ...

**Le Président :** S'il vous plaît!

**M. Julien :** ...Hydro-Québec travaille depuis des mois. Parce que le maire de Blasio l'a clairement mentionné : On est intéressés par l'énergie du Québec. Naturellement, «the tone from the top», là, quand le premier ministre va rencontrer les autorités pour avoir ces discussions-là, c'est essentiel. C'est essentiel pour asseoir notre crédibilité puis pour paver la voie des négociations qui vont mener leurs fruits. Hydro-Québec travaille inlassablement, comme au Massachusetts, pour trouver un prix économique, rentable pour le Québec. Ça va être un contrat qui va nous donner beaucoup de retombées économiques et surtout...

**Le Président :** En terminant.

**M. Julien :** ...qui va contribuer à la réduction des GES. C'est tellement cohérent avec notre mandat.

**Des voix :** ...

**Le Président :** Deuxième complémentaire... Encore une fois, je suis obligé de vous rappeler, s'il vous plaît, un peu de silence et d'attention. Je vous entends tenter de le faire. Bien, faisons-le ensemble, attentifs aux questions, attentifs aux réponses. La parole est au député de Laval-des-Rapides.

**M. Saul Polo**

**M. Polo :** M. le Président, ce sur quoi j'ai une très bonne compréhension, c'est le manque de confiance du premier ministre envers son ministre de l'Énergie, puisqu'il était absent en Ontario, tout comme il était absent à New York. Plusieurs secteurs économiques établis ici, au Québec, demandent, eux aussi, à avoir des tarifs plus avantageux. Le gouvernement doit faire des choix. Si le gouvernement pense qu'il peut vendre à rabais l'électricité du Québec, pourquoi ne pas en faire bénéficier aux entreprises d'ici? Comment le ministre va-t-il expliquer aux entreprises qui emploient des Québécois, des gens d'ici, qu'ils n'auront pas accès à ces mêmes tarifs? Merci.

• (14 h 40) •

**Le Président :** M. le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles.

**M. Jonatan Julien**

**M. Julien :** Oui. M. le Président, encore là, quand on regarde la négociation qui se fait avec le Mass. actuellement, on parle de 0,088 \$ en tarif médian sur la durée du contrat. C'est la même nature de contrat qu'on va négocier avec New York, et naturellement tout le travail reste à faire pour venir le peaufiner. Et un n'empêche pas l'autre. C'est comme de venir dire qu'au Québec on a des surplus qu'on peut vendre et exporter et qu'on n'aura plus suffisamment d'énergie pour développer l'industrie du Québec. C'est n'importe quoi. La grande différence avec le Parti libéral, c'est qu'on ne manque pas d'ambition de ce côté-ci de la Chambre. Et, oui, on va exporter notre énergie pour le développement économique du Québec, et ce n'est pas vrai qu'on va se laisser impressionner par des commentaires de leadership.

**Le Président :** Question principale...

**Des voix :** ...

**Le Président :** S'il vous plaît! Mme la députée de Sherbrooke.

#### **Effets des pénuries de locaux sur les élèves vivant avec un trouble du spectre de l'autisme**

**Mme Christine Labrie**

**Mme Labrie :** Merci, M. le Président. La pénurie de locaux à la commission scolaire de Montréal est tellement grave que des enseignants sont forcés d'isoler des élèves autistes dans une garde-robe. L'école primaire de l'Étincelle,

qui accueille 134 élèves atteints des troubles les plus graves du spectre de l'autisme, leur nombre de classes a tellement augmenté, dans cette école-là, qu'il manque de locaux d'apaisement, et ils sont parfois obligés d'utiliser la garde-robe d'à peine plus de 2 mètres carrés sans fenêtre, sans aération, avec des tuyaux, des panneaux électriques, des vis exposées. Même dans une prison, il y a des fenêtres dans les cellules d'isolement, M. le Président. En mars, la commission scolaire de Montréal et le personnel de l'Étincelle ont écrit au ministre pour l'inviter à constater l'urgence et la gravité de la situation, et, en deux mois, ils n'ont obtenu absolument aucune réponse du ministère. Et ce matin, comme par magie, on apprend que le ministre est en mode solution et que les travaux vont commencer dès ce soir.

Comment ça se fait que les profs doivent interpeler les journalistes pour que les solutions arrivent? Est-ce qu'on doit envoyer Radio-Canada faire une tournée de toutes les écoles pour que le ministre prenne conscience de tous les feux qu'il a à éteindre et qu'il puisse mieux gérer ses priorités?

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

**M. Jean-François Roberge**

**M. Roberge :** M. le Président, ce qu'on a appris ce matin, c'est quelque chose qui n'a pas de bon sens, je le répète, d'envoyer des enfants qui sont en crise dans un local exigü, mais surtout qui n'est pas adapté et qui peut même être dangereux. C'est supposé être un local d'apaisement pour que les jeunes passent à travers leur crise et retrouvent leur calme et c'est un local qui est mésadapté, dans lequel ils peuvent se blesser puis dans lequel les adultes qui interviennent peuvent aussi se blesser. Ça n'a pas de bon sens.

Ceci étant dit, de m'envoyer une lettre, envoyer une lettre au ministre en disant : Venez visiter le local dangereux, ce n'est pas la bonne technique. Il y a des gens dans les écoles qui constatent ça. Il y a des commissions scolaires dont le travail, c'est de s'assurer que les bâtiments sont en bon état.

Alors, j'ai un message, là, pour l'ensemble des administrations scolaires, pour les élus scolaires, là, qui disent : Nous autres, on est des élus scolaires, on est bien importants, là, c'est nous autres qui gérons les commissions scolaires. S'il y a un problème, un local est dangereux, n'appellez pas le ministre, appelez l'ébéniste. Quand il y a un problème, ne me demandez pas d'aller visiter l'école, réparez-la. Et, si vous avez besoin d'argent, faites-nous des demandes, on ne laissera pas les enfants dans des locaux dangereux.

**Le Président :** Première complémentaire, Mme la députée de Sherbrooke, à vous la parole.

**Mme Christine Labrie**

**Mme Labrie :** La prochaine fois qu'il y a le mot «urgence», dans une lettre, ce serait le fun que le ministre rappelle pour dire c'est quoi, la bonne façon de procéder pour avoir des services d'urgence.

Comme dans bien des écoles au Québec, l'Étincelle est pleine à craquer. La population de cette école-là a doublé dans les 15 dernières années. Bien, dans cet endroit-là en particulier, ça pose un problème de danger physique immédiat aux élèves et au personnel parce que les élèves autistes ont besoin de calme; le bruit peut faire augmenter leurs crises. Depuis le début de l'année scolaire, il y a 12 membres du personnel qui sont partis en arrêt de travail parce qu'ils ont subi des blessures aussi graves qu'un pied cassé ou une commotion cérébrale.

Est-ce que le ministre va intervenir pour imposer un plafond sécuritaire à la population de l'Étincelle?

**Le Président :** M. le ministre de l'Éducation, à vous la parole.

**M. Jean-François Roberge**

**M. Roberge :** M. le Président, oui, on va intervenir, on intervient déjà. On va mettre en place des politiques qui découlent du budget. Parce que faire des discours, avoir des grandes intentions, c'est bien intéressant, mais, si on est dans une période où on coupe dans les services, ça ne fonctionne pas. Nous, on investit dans les services directs aux élèves. On investit là où ça compte, dans le capital humain, dans les professionnels qui vont donner des services directs aux élèves ou qui vont aider les enseignants à aider les élèves.

Et, quand il y a des profs ou des intervenants qui se font blesser parce qu'ils ne sont pas assez nombreux ou parce qu'ils sont dans des locaux inadéquats, moi, ça m'interpelle. Je veux que les ressources soient là. Et notre PQI est suffisamment élevé...

**Le Président :** En terminant.

**M. Roberge :** ...pour répondre aux besoins de rénovation. Notre budget est assez élevé pour répondre aux besoins de personnel.

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

**Mme Christine Labrie**

**Mme Labrie :** Ça va aussi prendre un plafond, M. le Président. Les diagnostics du trouble du spectre de l'autisme sont en augmentation. Un enfant sur 66 reçoit un diagnostic d'autisme au Canada. Le gouvernement veut

agir tôt pour diagnostiquer, mais, quand on voit ce qui se passe dans nos écoles, on se demande ils sont où, les services.

C'est quoi, le plan du ministre pour offrir des services adéquats au nombre croissant d'élèves autistes et à tous les autres enfants à besoins particuliers dans le réseau d'éducation? Parce qu'eux aussi méritent de grandir et d'apprendre dans la dignité.

**Le Président :** M. le ministre délégué à la Santé et aux Services sociaux.

#### **M. Lionel Carmant**

**M. Carmant :** J'ai parlé du diagnostic précoce du trouble de l'autisme, qui... la plupart des parents sont inquiets, dès l'âge de deux ans, donc, bien avant l'entrée à l'école. Nous, ce qu'on veut mettre sur pied, c'est un système qui va permettre de repérer et dépister le plus tôt possible ces enfants-là et intervenir le plus rapidement possible. On pense que l'intervention avant d'entrer à l'école peut permettre même de dévier le parcours de ces enfants-là et leur permettre d'aller dans un parcours scolaire normalisé.

Maintenant, là, je vais mettre mon point sur la maternelle quatre ans, là, qui est superimportant. C'est qu'il y a des enfants qui ont des problèmes sévères, qui seront non modifiables, même après l'intervention précoce. Donc, ces enfants-là vont avoir besoin de ressources qui sont beaucoup plus abondantes que celles qu'on a actuellement et qui nous sont offertes par la maternelle quatre ans, avec des professionnels qui vont être sur place.

**Le Président :** Question principale, M. le député de LaFontaine. Encore une fois, votre attention.

#### **Accès à l'égalité en emploi**

#### **M. Marc Tanguay**

**M. Tanguay :** Oui, M. le Président. Au Québec, la discrimination en emploi est certes interdite par la charte québécoise des droits et libertés de la personne, mais aussi, depuis 2000, nous avons une loi qui vise à assurer une meilleure représentation des personnes issues de groupes qui sont victimes de discrimination sur le marché du travail. Il s'agit de la Loi sur l'accès à l'égalité en emploi dans les organismes publics. Cette loi a notamment pour objectif d'assurer que les femmes, puissent-elles porter un signe religieux, soient mieux représentées au sein des organismes publics.

Avec son projet de loi n° 21, on sait que le gouvernement veut, par la clause dérogatoire, suspendre tous les droits et libertés prévus à notre charte québécoise. Par contre, pour ce qui est des autres lois du Québec, telles que la Loi sur l'accès à l'égalité en emploi, il y a un dangereux flou.

La ministre de la Justice peut-elle assumer les choix de son leader et nous dire si le projet de loi n° 21 aura pour effet de mettre au rancart la Loi sur l'accès à l'égalité en emploi?

**Le Président :** M. le leader du gouvernement, ministre de l'Immigration.

#### **M. Simon Jolin-Barrette**

**M. Jolin-Barrette :** M. le Président, dans le cadre du projet de loi n° 21, ce qu'on fait, c'est qu'on sépare l'État des religions. On s'assure également, M. le Président, que, pour certains emplois bien précis dans la société québécoise, pour les gens qui sont en situation de position d'autorité, des gens qui ont un pouvoir extraordinaire, notamment les juges, les policiers, les agents de services correctionnels, les enseignants, les directeurs d'école, qu'ils ne pourront pas porter de signes religieux durant leur prestation de travail.

Je pense qu'au Québec M. le Président, après 10 ans de débats, après la commission Bouchard-Taylor, après le projet de loi n° 94 qui a été déposé, le projet de loi n° 60 qui a été déposé par le Parti québécois, après le projet de loi n° 394 qui a été déposé par la précédente députée de Gouin, on est arrivés, au Québec, avec un projet de loi qui est un projet de loi qui est modéré, qui est applicable, qui est consensuel, qui vise autant les hommes que les femmes, qui vise toutes les religions, qui fait en sorte qu'on va avancer au Québec, pour une fois, en termes du débat sur la laïcité de l'État.

Et donc je suis très fier...

**Le Président :** En terminant.

**M. Jolin-Barrette :** ...de la proposition que le gouvernement a choisi de déposer et j'espère que vous allez nous appuyer dans cette démarche-là.

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

#### **M. Marc Tanguay**

**M. Tanguay :** M. le Président, le leader du gouvernement ne peut pas être fier de la discrimination en emploi, ne peut pas être fier du fait qu'on va mettre de côté cette loi qui vise, entre autres, les groupes de femmes, M. le Président. Et ça, c'est un effet direct de son projet de loi. Est-il au courant? Est-ce que la ministre est au courant de cela? C'était une

des préoccupations soulevées par la Commission des droits de la personne, qui est chargée d'appliquer cette loi d'égalité en emploi, M. le Président.

La ministre de la Justice peut-elle enfin se lever? On aimerait entendre sa voix nous rassurer. Au Québec, y a-t-il toujours un accès à l'égalité à l'emploi?

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

**Des voix :** ...

**Le Président :** Encore une fois, prudence et attention, s'il vous plaît!

#### **M. Simon Jolin-Barrette**

**M. Jolin-Barrette :** M. le Président, le député de LaFontaine fait une campagne de peur comme c'est toujours le cas pour les collègues du Parti libéral. On le sait, on se retrouve dans une situation où la laïcité de l'État, c'est important pour la nation québécoise. L'objectif du projet de loi est de s'assurer que les services publics soient donnés à visage découvert et soient reçus à visage découvert. J'aimerais savoir, M. le Président, est-ce que le député de LaFontaine est contre ça, le fait qu'on donne les services publics à visage découvert.

**Le Président :** M. le leader de l'opposition officielle.

**M. Proulx :** M. le Président, j'ai laissé le leader et ministre répondre la première fois. Je lui en donnais l'occasion pour le début de sa deuxième réponse. Vous connaissez le règlement. La question, elle est très claire, s'adressait à une collègue. C'est une question d'ordre juridique, pas le blabla du ministre.

**Des voix :** ...

**Le Président :** Faites attention aux propos blessants, de un. M. le ministre.

**M. Jolin-Barrette :** Bien, sur la question de règlement. M. le Président, écoutez, je sais que le leader de l'opposition officielle est un gentilhomme. Et, comme vous le dites, c'est blessant d'utiliser des propos comme «blabla». Alors, j'aimerais qu'il retire ses propos blessants, tels que vous les avez qualifiés.

**Le Président :** Je vous demande de faire attention évidemment aux propos que vous utilisez. M. le ministre, veuillez poursuivre.

**M. Jolin-Barrette :** M. le Président, le projet de loi, ce qu'il fait, c'est qu'il s'assure de mettre toutes les religions sur le même pied d'égalité et que, pour certaines fonctions bien particulières dans le cadre de l'État, en raison de leur pouvoir particulier, on interdit le port de signes religieux.

**Le Président :** En terminant.

**M. Jolin-Barrette :** Il me semble que ce n'est pas compliqué à comprendre. M. le Président, il est temps que le Parti libéral appuie ce projet de loi là.

• (14 h 50) •

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

#### **M. Marc Tanguay**

**M. Tanguay :** M. le Président, une conception dépassée de l'égalité, c'est de dire : On a la même norme pour tout le monde. Ça, c'est discriminer. Ça, ce qu'il vient d'affirmer, c'est de la discrimination, M. le Président. Quand on a une même règle pour tout le monde...

**M. Jolin-Barrette :** Question de règlement.

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

**M. Jolin-Barrette :** Oui. On est en train de prêter des intentions aux propos que je tiens en cette Chambre. On qualifie une situation qui n'a pas lieu d'être. Honnêtement, je crois que le député de LaFontaine devrait être très prudent dans ses propos lorsqu'on tente de me prêter des intentions qui ne sont aucunement le cas. Et, à la lecture du projet de loi, M. le Président, le député de LaFontaine pourrait constater...

**Des voix :** ...

**M. Jolin-Barrette :** C'est sur la question...

**Des voix :** ...

**Le Président :** ...compris, je m'excuse, là. Il y a des...

**Des voix :** ...

**Le Président :** S'il vous plaît! Il y a des opinions qui peuvent être exprimées dans une question. Je viens de vous entendre comme leader du gouvernement. J'entends le leader de l'opposition officielle, pour ensuite poursuivre la discussion.

**M. Proulx :** Oui, M. le Président. Deux choses : la première, c'est que le leader réponde à une question de règlement, c'est une chose, qu'il réponde à la question, c'en est une autre. Deuxièmement, la décence, dans ce dossier-là, M. le Président, implique que ça devrait être le leader adjoint. Il est directement interpellé comme ministre et il rend lui-même sa propre décision parce qu'il se sent touché.

M. le Président, soyons très clairs. La question du collègue est une question juridique. Il exprime ce qu'a dit le ministre dans sa réponse. Alors, maintenant, laissez-le terminer sa question parce que c'est du temps pour l'opposition qui est amputé en ce moment.

**Le Président :** Je vous demande votre collaboration. On poursuit sur le fond de la question, M. le ministre, poursuivez la... M. le député...

**Des voix :** ...

**Le Président :** Non, écoutez!

**Des voix :** ...

**Le Président :** Non, non. M. le député, poursuivez, s'il vous plaît.

**M. Tanguay :** M. le Président, je suis sur l'aspect juridique et je suis sur l'aspect où on aimerait tous entendre la voix de la ministre. En vertu de la loi dont je vous parle, M. le Président, l'article 34, c'est qui, la ministre responsable? C'est la ministre de la Justice.

Est-ce qu'on peut l'entendre enfin pour nous... est-ce qu'elle peut assumer ses fonctions, M. le Président? C'est ce qu'on demande.

**Le Président :** Mme la ministre de la Justice.

**Des voix :** ...

**Le Président :** S'il vous plaît! Vous souhaitez entendre une réponse. On écoute la ministre de la Justice.

#### **Mme Sonia LeBel**

**Mme LeBel :** Est-ce qu'on est prêts à m'écouter, M. le Président? Alors, merci, merci, surtout qu'on a passé l'avant-midi ensemble dans une autre commission parlementaire. Merci de me donner l'occasion de m'exprimer. Alors, je rassure tout le monde, mes parents, mes proches, mes amis, je ne suis pas disparue. Alors, tout va bien.

Mon collègue, toutefois, porte-parole en Justice, membre du Barreau et avocat, sait pertinemment que, sur les concepts juridiques, je ne peux intervenir ici, en Chambre, et je ne peux vous faire valoir mon opinion. Par contre, je rassure tout le monde. Mon opinion, je pense qu'on l'a entendue, on l'a vue, hein, en fin de semaine, je la fais valoir. On travaille en équipe, autant avec mon collègue le ministre de l'Immigration et tous mes autres collègues. Je suis là pour les aider à faire en sorte que les projets de loi soient les mieux possible, mais dans l'intérêt des Québécois.

**Le Président :** Question principale.

**Des voix :** ...

**Le Président :** Question principale. La parole appartient maintenant au député de Pontiac.

#### **Dispositions pénales du projet de loi visant à resserrer l'encadrement du cannabis**

#### **M. André Fortin**

**M. Fortin :** M. le Président, amendes, judiciarisation, le projet de loi cannabis va avoir un impact majeur pour bien des citoyens. Pourtant, des fois, on a l'impression que la première vraie réflexion, elle se fait en commission



parlementaire. Première version qu'on a entendue, M. le Président, la loi proposée indiquait qu'un adulte de 19 ans en possession de cannabis aurait une amende de 100 \$. Deuxième version, la semaine dernière, le ministre nous disait que c'était le policier sur place qui jugeait si le jeune avait les moyens ou non de payer l'amende. Troisième version, cette semaine, le ministre avoue que c'est le jeune qui décidera lui-même s'il paye ou s'il suit une formation ou, s'il n'a pas les moyens de la payer, qu'il fasse du bénévolat.

Et la fameuse formation, M. le Président, n'est pas prête. Quand est-ce qu'elle va être prête? On ne sait pas. Qu'est-ce qu'elle va inclure? Le ministre ne le sait pas — ça, M. le Président, du ministre qui voulait que son projet de loi soit adopté en mars. Enfin, M. le Président, le ministre refuse d'inclure sa fameuse formation dans sa loi. Elle va parler d'amende, point.

Pourquoi on adopterait une loi quand le ministre lui-même avoue qu'il va faire le contraire de ce qu'il a dit?

**Le Président :** M. le ministre délégué à la Santé et aux Services sociaux.

#### **M. Lionel Carmant**

**M. Carmant :** M. le Président, comme je m'efforce d'expliquer au député de Pontiac en commission parlementaire, notre but, c'est vraiment de ne pas judiciariser les jeunes. Ce n'est pas de les pénaliser financièrement, mais c'est vraiment d'aller avec des processus d'éducation.

Maintenant, le projet de loi antérieur a été approuvé, devait permettre de faire de l'éducation, de la prévention. Mais rien n'est actuellement en place dans le projet de loi. Je m'efforce jour et nuit de travailler pour améliorer les conditions, pour permettre aux jeunes, tant les mineurs que les jeunes adultes, d'avoir accès au plus possible à une réduction des méfaits du cannabis.

Maintenant, encore une fois, là, le projet de loi n° 2, c'est un projet de prévention de la santé mentale de nos adolescents. Vous irez voir, aujourd'hui... depuis qu'on est ici, on a eu des articles sur l'augmentation du risque de psychose, de l'augmentation du risque de dépression, augmentation du risque de syndrome amotivationnel, et, aujourd'hui, on lit qu'une seule dose de cannabis peut affecter les fonctions cognitives de nos jeunes.

Maintenant, est-ce qu'on peut aller de l'avant, et aller avec la commission, et permettre d'adopter ce projet de loi n° 2 qu'on puisse protéger la santé...

**Le Président :** En terminant.

**M. Carmant :** ...mentale de nos enfants? Merci, M. le Président.

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

#### **Motions sans préavis**

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Comme il n'y a pas de votes reportés, nous allons passer à la rubrique Motions sans préavis.

En fonction de nos règles et de l'ordre de présentation des motions sans préavis, je reconnais un membre formant le gouvernement. M. le ministre de la Famille.

#### **Souligner la Semaine des services éducatifs en CPE et en milieu familial et la Journée mondiale des parents**

**M. Lacombe :** Merci beaucoup, M. le Président. Je demande le consentement de cette Assemblée pour déposer la motion suivante conjointement avec la députée de Westmount—Saint-Louis, la députée de Sherbrooke, la députée de Joliette, le député de Chomedey et la députée de Marie-Victorin :

«Que l'Assemblée nationale souligne la tenue de la Semaine des services éducatifs en CPE et [en] milieu familial, qui se déroule à travers le Québec, du 26 mai au 1er juin[...];

«Qu'à cette occasion, elle souligne l'expertise et la bienveillance dont le personnel des services de garde éducatifs à l'enfance fait preuve quotidiennement dans son travail avec les enfants;

«Qu'elle exprime sa reconnaissance envers ces personnes qui ont à coeur le bien-être des tout-petits et qui mettent tout en oeuvre pour leur offrir des milieux de vie accueillants et stimulants;

«Qu'elle reconnaisse leur grande contribution à la qualité des services de garde éducatifs offerts aux familles au Québec, qui permettent aux enfants de se développer et qui représentent pour les parents un appui important;

«Que l'Assemblée nationale souligne également la tenue de la Journée mondiale des parents qui est célébrée le 1er juin de chaque année;

«Qu'à cette occasion, elle souligne le rôle essentiel que jouent les parents dans l'éducation, la protection et le développement global des enfants;

«Qu'elle réaffirme l'engagement du gouvernement de soutenir les parents du Québec aux différentes étapes de la vie et, notamment, dans l'atteinte d'un meilleur équilibre entre leurs nombreuses responsabilités.»

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci, M. le ministre. Y a-t-il consentement pour débattre de cette motion?

**M. Schneeberger** : Alors, consentement, sans débat.

#### Mise aux voix

**Le Vice-Président (M. Picard)** : Est-ce que cette motion est adoptée?

**Des voix** : Adopté.

**Le Vice-Président (M. Picard)** : Adopté. Un membre du groupe formant l'opposition officielle, M. le député de Pontiac.

#### Exiger que le gouvernement mette en place des mesures supplémentaires pour lutter contre le tabagisme et le vapotage dans les écoles

**M. Fortin** : M. le Président, je sollicite le consentement de cette Assemblée afin de présenter la motion suivante conjointement avec le député de Jean-Lesage, la députée de Joliette, le député de Chomedey et la députée de Marie-Victorin :

«Que l'Assemblée nationale reconnaisse que le tabagisme est, encore aujourd'hui, un enjeu majeur de notre société;

«Qu'elle considère que les mini-cigarettes électroniques sont un véritable fléau pour les jeunes, particulièrement dans nos écoles;

«Qu'elle exige que le gouvernement mette en place des mesures supplémentaires pour lutter contre le tabagisme et le vapotage dans les écoles, notamment, avec une campagne de sensibilisation et de prévention et ce, d'ici la prochaine rentrée scolaire.»

**Le Vice-Président (M. Picard)** : Merci. Y a-t-il consentement pour débattre de cette motion?

**M. Schneeberger** : Consentement, sans débat.

**Le Vice-Président (M. Picard)** : Oui, M. le leader de l'opposition officielle.

**M. Proulx** : Oui, M. le Président, je vous demanderais un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

#### Mise aux voix

**Le Vice-Président (M. Picard)** : Donc, nous allons procéder au vote par appel nominal. Que les députés en faveur de cette motion veuillent bien se lever.

• (15 heures) •

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

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

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

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

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

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Que les députés contre veuillent bien se lever. Est-ce qu'il y a des abstentions?  
M. le secrétaire général.

**Le Secrétaire :** Pour : 112  
Contre : 0  
Abstentions : 0

**Le Président :** Merci. La motion est adoptée. Maintenant, un membre du deuxième groupe d'opposition. Je reconnais Mme la députée de Sherbrooke.

**Demander au ministre de l'Éducation d'honorer son engagement d'investir  
de nouveaux fonds gouvernementaux afin d'assurer la pérennité  
des mesures d'aide alimentaire dans les écoles**

**Mme Labrie :** M. le Président, je demande le consentement de la Chambre pour débattre de la motion suivante conjointement avec le ministre de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur, la députée de Saint-Laurent, la députée de Joliette, la députée de Marie-Victorin et le député de Chomedey :

«Que l'Assemblée nationale prenne acte des propos tenus vendredi dernier par le ministre de l'Éducation, qui s'engageait à ce que de nouveaux fonds soient investis par le gouvernement afin d'assurer la pérennité des mesures d'aide alimentaire dans les écoles du Québec à l'automne prochain, y compris dans celles qui ont récemment subi un changement à leur indice de défavorisation;

«Que l'Assemblée nationale demande au ministre de l'Éducation d'honorer cet engagement, en ajoutant le plus rapidement possible les sommes nécessaires afin qu'aucun élève ne perde son aide alimentaire durant la prochaine année scolaire.» Merci.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci. Est-ce qu'il y a consentement pour débattre de cette motion?

**M. Schneeberger :** Consentement, sans débat.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Consentement, sans débat. M. le leader du deuxième groupe d'opposition.

**M. Nadeau-Dubois :** Oui, merci, M. le Président. Je vais vous demander qu'on procède à un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

**Mise aux voix**

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Donc, nous allons procéder au vote. Que les députés en faveur de cette motion veuillent bien se lever.

**Le Secrétaire adjoint :** Mme Massé (Sainte-Marie—Saint-Jacques), M. Nadeau-Dubois (Gouin), Mme Ghazal (Mercier), M. Marissal (Rosemont), Mme Labrie (Sherbrooke), M. Fontecilla (Laurier-Dorion), Mme Lessard-Therrien (Rouyn-Noranda—Témiscamingue), M. Leduc (Hochelaga-Maisonneuve), Mme Dorion (Taschereau), M. Zanetti (Jean-Lesage).

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

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

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

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

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Que les députés contre veuillent bien se lever. Y a-t-il des abstentions? M. le secrétaire général.

**Le Secrétaire :** Pour : 113  
Contre : 0  
Abstentions : 0

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci. La motion est adoptée. Maintenant, je reconnais un membre du troisième groupe d'opposition. M. le député de Jonquière.

**Rappeler que tout projet de transport d'hydrocarbures doit être soumis à la  
procédure québécoise d'évaluation environnementale et reconnaître que  
la Colombie-Britannique a la légitimité d'en appeler de la décision  
rendue sur l'application de ses lois environnementales**

**M. Gaudreault :** Oui, M. le Président. Je sollicite le consentement des membres de cette Assemblée afin de présenter, conjointement avec le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, le député de Laval-des-Rapides, la députée de Mercier et la députée de Marie-Victorin, la motion suivante :

«Que l'Assemblée nationale réitère que la nation québécoise est souveraine sur son territoire;

«Qu'elle rappelle que par conséquent, tout projet pouvant avoir un impact environnemental, notamment ceux ayant trait au transport d'hydrocarbures, doit être soumis à la procédure québécoise d'évaluation environnementale;

«Qu'elle rappelle également que ces projets ne peuvent aller de l'avant sans l'accord du gouvernement du Québec;

«Enfin, qu'elle reconnaisse que le gouvernement de la Colombie-Britannique a toute la légitimité pour aller en appel de la décision de sa cour d'appel dans son renvoi sur l'application de ses lois environnementales.»

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci. Est-ce qu'il y a consentement pour débattre de... Oui, M. le leader.

**Une voix :** ...

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Oui, attendons. Est-ce qu'il y a consentement pour débattre de cette motion?

**M. Schneeberger :** Juste vérifier, est-ce que c'est bien «qu'elle accorde son appui au gouvernement de la Colombie-Britannique»?

**Des voix :** ...

**Le Vice-Président (M. Picard) :** S'il vous plaît! M. le leader du gouvernement.

**M. Jolin-Barrette :** Je vais vous demander de suspendre une minute, s'il vous plaît.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Je suspends les travaux quelques instants.

*(Suspension de la séance à 15 h 7)*

*(Reprise à 15 h 9)*

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Nous reprenons.

Donc, est-ce qu'il y a consentement pour débattre de cette motion?

**M. Schneeberger :** Alors, M. le Président, il y a consentement, sans débat.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Consentement, sans débat. M. le leader du troisième groupe d'opposition.

**M. Ouellet :** Oui, merci beaucoup, M. le Président. Donc, je vous demanderais d'appeler le vote par appel nominal, s'il vous plaît.

#### Mise aux voix

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Donc, nous allons procéder à la mise aux voix de la motion présentée par M. le député de Jonquière. Que les députés en faveur de cette motion veuillent bien se lever.

• (15 h 10) •

**Le Secrétaire adjoint :** M. Bérubé (Matane-Matapédia), M. Ouellet (René-Lévesque), M. LeBel (Rimouski), Mme Richard (Duplessis), M. Roy (Bonaventure), Mme Hivon (Joliette), M. Gaudreault (Jonquière), M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine), Mme Perry Mélançon (Gaspé).

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

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

Mme Massé (Sainte-Marie—Saint-Jacques), Mme Ghazal (Mercier), M. Marissal (Rosemont), Mme Labrie (Sherbrooke), M. Fontecilla (Laurier-Dorion), Mme Lessard-Therrien (Rouyn-Noranda—Témiscamingue), M. Leduc (Hochelaga-Maisonneuve), Mme Dorion (Taschereau), M. Zanetti (Jean-Lesage).

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

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Que les députés contre cette motion veuillent bien se lever. Est-ce qu'il y a des abstentions? M. le secrétaire général.

**Le Secrétaire :** Pour : 111  
Contre : 0  
Abstentions : 0

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci. La motion est adoptée. Maintenant je reconnais Mme la députée de Marie-Victorin. Oui, M. le leader du troisième groupe d'opposition.

**M. Ouellet :** Merci, M. le Président. Donc, on aimerait transmettre cette motion au premier ministre du Canada, au premier ministre de la Colombie-Britannique ainsi que le premier ministre de l'Alberta.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** O.K., la motion sera transmise, tel que votre demande a été effectuée. Maintenant, je reconnais Mme la députée de Marie-Victorin.

#### Demander au gouvernement que le mois de mai devienne, à partir de l'année 2020, le Mois de sensibilisation et de prévention des violences à caractère sexuel au Québec

**Mme Fournier :** Oui, merci, M. le Président. Je tiens d'abord à souligner la présence, dans nos tribunes, de Mme Myriam Jouglaud, représentante de la Fondation Marie-Vincent, un organisme qui vient en aide aux enfants et aux adolescents victimes de violences à caractère sexuel et qui vise à les prévenir.

Je sollicite maintenant le consentement des membres de cette Assemblée afin de présenter, conjointement avec la ministre de la Justice, la députée de Marguerite-Bourgeoys, la députée de Sherbrooke, la députée de Joliette et le député de Chomedey, la motion suivante :

«Que l'Assemblée nationale souligne que, notamment grâce au financement public du milieu communautaire, le Québec est un leader dans la sensibilisation et la prévention des violences à caractère sexuel;

«Que l'Assemblée nationale prenne néanmoins acte des statistiques troublantes à l'effet qu'encore de nos jours au Québec, une fille sur cinq et un garçon sur dix rapportent avoir été victimes d'une agression sexuelle avant l'âge de 18 ans;

«Qu'elle prenne acte que dans plusieurs législatures voisines, le mois de mai est reconnu comme le Mois de sensibilisation et de prévention des violences à caractère sexuel;

«Qu'elle reconnaisse l'importance de faire en sorte qu'au Québec, les décideurs, les professionnels de divers milieux et la population en général se mobilisent et agissent formellement au moins une fois par année pour prévenir les violences à caractère sexuel sous toutes leurs formes qui touchent encore trop d'enfants, d'adolescents et d'adultes;

«Qu'elle demande par conséquent au gouvernement du Québec que le mois de mai devienne, à partir de l'année 2020, le Mois de sensibilisation et de prévention des violences à caractère sexuel au Québec.»

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci, Mme la députée. Est-ce qu'il y a consentement pour débattre de cette motion?

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

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Consentement. Oui, M. le leader du troisième groupe d'opposition.

**M. Ouellet :** Oui, M. le Président, au nom de la collègue de Marie-Victorin, je vous demande d'appeler le vote par appel nominal, s'il vous plaît.

#### Mise aux voix

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci. Nous allons maintenant procéder à la mise aux voix de la motion présentée par Mme la députée de Marie-Victorin. Que les députés en faveur de cette motion veuillent bien se lever.

**Le Secrétaire adjoint :** Mme Fournier (Marie-Victorin).

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

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

Mme Massé (Sainte-Marie—Saint-Jacques), Mme Ghazal (Mercier), M. Marissal (Rosemont), Mme Labrie (Sherbrooke), M. Fontecilla (Laurier-Dorion), Mme Lessard-Therrien (Rouyn-Noranda—Témiscamingue), M. Leduc (Hochelaga-Maisonneuve), Mme Dorion (Taschereau), M. Zanetti (Jean-Lesage).

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

M. Ouellette (Chomedey).

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Que les députés contre cette motion veuillent bien se lever. Est-ce qu'il y a des abstentions? M. le secrétaire général.

**Le Secrétaire :** Pour : 110  
Contre : 0  
Abstentions : 0

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci. La motion est adoptée.

#### Avis touchant les travaux des commissions

À la rubrique Avis touchant les travaux des commissions, M. le leader du gouvernement.

**M. Schneeberger :** Oui, alors, M. le Président, j'avise cette Assemblée que la Commission des relations avec les citoyens poursuivra l'étude détaillée du projet de loi n° 9, Loi visant à accroître la prospérité socio-économique du Québec et à répondre adéquatement aux besoins du marché du travail par une intégration réussie des personnes immigrantes, aujourd'hui, après les affaires courantes jusqu'à 18 heures et de 19 h 30 à 21 h 30, à la salle du Conseil législatif;

La Commission de la culture et de l'éducation poursuivra les consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 5, Loi modifiant la Loi sur l'instruction publique et d'autres dispositions à l'égard des services de l'éducation préscolaire destinés aux élèves âgés de 4 ans, aujourd'hui, de 16 h 15 à 17 h 45 et de 19 h 30 à 21 h 15, à la salle Louis-Hippolyte-La Fontaine;

La Commission de la santé et des services sociaux poursuivra l'étude détaillée du projet de loi n° 2, Loi resserrant l'encadrement du cannabis, aujourd'hui, après les affaires courantes jusqu'à 18 heures et de 19 h 30 à 21 h 30, à la salle des Premiers-Ministres. Voilà, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci. Pour ma part, je vous avise que la Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles se réunira en séance publique aujourd'hui, de 15 h 30 à 18 h 30 et de 19 h 30 à 21 heures, à la salle Louis-Joseph-Papineau. L'objet de cette séance est de procéder à des consultations particulières et de tenir des auditions publiques dans le cadre du mandat d'initiative portant sur les impacts des pesticides et de tenir des auditions publiques dans le cadre du mandat d'initiative portant sur les impacts des pesticides disponibles et à venir dans les secteurs de l'agriculture et de l'alimentation, et ce, en reconnaissance de la compétitivité du secteur agroalimentaire québécois.

#### Renseignements sur les travaux de l'Assemblée

Aux renseignements sur les travaux de l'Assemblée, M. le leader de l'opposition officielle.

**M. Proulx :** Oui, M. le Président. Très rapidement, alors, je voulais informer la partie gouvernementale que, la semaine dernière, j'ai proposé, dans le cadre du projet de loi n° 25, M. le Président, que nous puissions tenir rapidement des consultations particulières. Nous avons soumis, dans la même journée, je pense bien, quelques groupes. Nous avons même proposé, M. le Président, que nous puissions tenir ces consultations le 28 mai dernier... bien, présent, même, dans les faits. Alors, écoutez, M. le Président, je voulais connaître les intentions du gouvernement à l'égard de ce projet de loi là. J'avais entendu la ministre de la Sécurité publique dire à plusieurs occasions qu'il fallait une entente, qu'il fallait discuter avec les oppositions de ce projet de loi pour permettre son adoption. Alors, jusqu'à maintenant, nous n'avons pas eu de retour. Alors, je voulais connaître les intentions du gouvernement à l'égard de ce projet de loi là, puisque nous devons, et nous le souhaitons, M. le Président, tenir des consultations quand même assez courtes autour de ce projet de loi là qui modifie le registre. Merci.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci. M. le leader du gouvernement.

• (15 h 20) •

**M. Jolin-Barrette :** Merci, M. le Président. Écoutez, le processus va suivre son cours. On a reçu la liste de groupes du Parti libéral du Québec. Vous savez, il y a plusieurs projets de loi, notamment, qui doivent être adoptés d'ici la fin de la session, il y a nécessairement un engorgement aussi au niveau des commissions parlementaires. Donc, plus rapidement les projets de loi qui sont à l'étude dans les différentes commissions parlementaires vont pouvoir être adoptés, notamment le projet de loi n° 9 en matière d'immigration, notamment le projet de loi n° 17 sur le taxi, il y en a plusieurs, M. le Président...

Alors, nous verrons à la bonne marche des travaux, le tout en collaboration avec les collègues de l'opposition officielle, je l'espère, et c'est ce que j'irai constater dans quelques instants l'autre côté, au salon rouge, avec mes collègues de Saint-Henri—Sainte-Anne, de Nelligan et de Bourassa-Sauvé, la bonne foi du Parti libéral.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci. M. le leader de l'opposition.

**M. Proulx :** Oui, M. le Président, je ne veux pas faire de débat, puis je ne voulais surtout pas qualifier les intentions de l'un et de l'autre. Ce que je voulais porter à votre attention, M. le Président, c'est que l'intention a été démontrée par le gouvernement, la ministre l'a dit à quelques occasions, et c'est dans la revue de presse, qu'elle souhaitait une adoption rapide de ce projet de loi là. Encore faut-il commencer les consultations. Je ne vois pas le lien à faire avec le projet de loi n° 9, on n'est même pas dans les mêmes forums.

Ce que je dis, c'est : Si le gouvernement veut tenir ces consultations, qu'il nous revienne. Si on peut le faire, on donnera le coup de main nécessaire pour le faire, mais on ne va pas, M. le Président, mettre en opposition les différents projets. On ne parle pas des mêmes ministres, on ne parle pas des mêmes commissions. On parle ici d'un projet de loi que nous souhaitons aussi... avec lequel collaborer. Et j'ai présumé, jusqu'à maintenant, de la bonne foi du ministre dans bien des dossiers. Je lui demande de faire la même chose dans notre travail au quotidien. Merci.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci. M. le leader du gouvernement.

**M. Jolin-Barrette :** Bien, bien sûr, M. le Président, je présume de la bonne foi du Parti libéral du Québec. Cela étant dit, vous savez, M. le Président, il y a plusieurs projets de loi qui sont présentement à l'étude. Donc, ça va suivre son cours, et le leader de l'opposition officielle sera le premier informé lorsque nous tiendrons les consultations en lien avec le projet de loi n° 25. Merci.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci. Je vous informe que demain, lors des affaires inscrites par les députés de l'opposition, sera débattue la motion inscrite par M. le député de Robert-Baldwin. Cette motion se lit comme suit :

«Que l'Assemblée nationale reconnaisse l'importance du crédit d'impôt RénoVert pour la rénovation domiciliaire et sur le plan de l'efficacité énergétique;

«Qu'elle demande au gouvernement caquiste de revenir sur sa décision et de reconduire dès maintenant le crédit d'impôt RénoVert pour l'année financière 2019-2020.»

#### Affaires du jour

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

**M. Schneeberger :** Oui, alors, M. le Président, pour débiter nos affaires du jour, je vous demanderais d'appeler l'article 15 du feuillet.

#### Projet de loi n° 12

##### Reprise du débat sur la prise en considération du rapport de la commission qui en a fait l'étude détaillée et des amendements transmis

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci. L'Assemblée reprend le débat ajourné le 14 mai 2019 sur la prise en considération du rapport de la Commission de la culture et de l'éducation sur le projet de loi n° 12, Loi visant à préciser la portée du droit à la gratuité scolaire et à permettre l'encadrement de certaines contributions financières pouvant être exigées, ainsi que les amendements transmis en vertu de l'article 252 du règlement par Mme la députée de Saint-Laurent et par Mme la députée de Sherbrooke.

Lorsque nous avons mis fin à nos travaux, il restait 8 min 20 s à M. le député de Rimouski. Vous avez la chance de poursuivre votre intervention.

#### M. Harold LeBel (suite)

**M. LeBel :** Merci, M. le Président, pour cette chance. Bon, je vais essayer de... Je ne me souviens plus trop de mes deux premières minutes, mais je vais me rattraper.

Dans le fond, ce que je voulais parler, c'était d'égalité des chances. Puis ce que je voulais parler, essayer d'expliquer, c'est que, dépendamment de la richesse des familles, dépendamment d'où tu viens, il y a des différences, et ces différences-là, c'est sûr que ça n'amène pas les mêmes chances pour avoir accès à certaines formations. Et ce qu'on nous propose, ça ne vient pas améliorer la situation.

Ce que j'ai aussi lu, c'est le Conseil supérieur de l'éducation, qui, eux-mêmes, dans leur rapport qu'ils déposaient, ils disaient que le projet de loi n° 12 «peut constituer un recul préoccupant pour les acquis du Québec en matière de justice sociale». Ce n'est quand même pas rien comme affirmation. «Selon le conseil[...], un élève sur cinq de l'école secondaire publique est inscrit à un programme particulier reconnu par le ministère, ce qui ne comprend pas les concentrations ou profils lancés à l'initiative de l'école.» Ces programmes commandent des frais de scolarité de 1 000 \$, 3 000 \$, et plus quand on parle de programmes sport-études.

La présidente du Conseil supérieur de l'éducation disait aussi que «seulement 16 % des écoles secondaires publiques dont l'indice [sociodémographique] est faible proposaient à leurs élèves des programmes particuliers, contre 43 % pour les écoles dans des milieux à revenus moyens ou élevés.» C'est assez clair, quand on regarde ça, qu'il y a des jeunes, dépendamment d'où ils sont venus au monde, ou dans quelle famille, ou la richesse de leurs parents, qui n'ont pas accès... même si ça peut être des excellents sportifs, des gens superintelligents qui pourraient être dans des programmes d'éducation à l'international, entre autres, les PEI, c'est des gens qui n'auront jamais accès à ça à cause de leur situation financière.

Et des fois on a l'impression que tout va bien puis qu'il n'y a pas de pauvreté au Québec. Mais on lisait récemment que... puis, quand tu lis ça dans *Le Devoir*... les plus grands utilisateurs des banques alimentaires sont les enfants et les célibataires. Ça dit que les enfants totalisent 35,2 % des personnes ayant recours aux banques alimentaires. Je ne suis pas



sûr qu'on doit accepter ça comme société. Et ces 35 % d'enfants de familles qui ont recours aux banques alimentaires, c'est clair qu'ils n'ont pas le 1 000 \$, ou 2 000 \$, ou 3 000 \$, ou 4 000 \$ pour aller dans des programmes particuliers sport-études ou d'autres concentrations.

Quand j'ai terminé l'autre jour, j'ai essayé de démontrer... Selon le dernier rapport de Statistique Canada, par MRC, les MRC où le taux de familles en situation de pauvreté... on fait un moyen saut à des places : Les Jardins-de-Napierville, 20 % de la population qui a de... de taux de familles en situation de pauvreté; L'Île-d'Orléans, pourtant je le... 20 %, 20,5 % des familles qui sont en situation de pauvreté, c'est énorme; Le Haut-Saint-Laurent, 15 %; La Tuque, 13 %; Avignon, 11 %; Pontiac, 11,5 %; La Haute-Gaspésie, 10 %; la Minganie, 9 %. Il y en a 16, MRC qui ont un sur 10 de familles qui sont en situation de pauvreté. C'est une situation qui est claire, qui est là, et c'est certain que ces familles-là, selon le Conseil supérieur de l'éducation, n'ont pas accès à des écoles qui ont des formations particulières.

Dans d'autres statistiques, on voyait que des familles, des ménages locataires qui consacrent 50 % et plus du revenu à leurs dépenses de logement... Dans Terrebonne, 13 % qui dépensent plus que 50 % de leur revenu pour leur logement; Salaberry-de-Valleyfield, 13 %; Saint-Jérôme, 17 %; Saint-Eustache, 16 %, c'est beaucoup; Rimouski, 14 %, chez nous, de familles qui consacrent 50 % de leur revenu à leur logement; Montréal, 17 %, c'est beaucoup de monde, Montréal, c'est 86 000 personnes, au-delà de 86 000 ménages qui consacrent 50 % de leur revenu au logement; Longueuil, 14 %; Laval, 15 %; Châteauguay, 17 %. C'est des situations qui existent aujourd'hui où on voit la pauvreté. Et, quand le Conseil supérieur de l'éducation vient nous dire que le projet de loi qui est déposé consacre une différence entre ces gens-là ou ne ramène pas... renonce au concept de l'égalité des chances, je pense que, là, on le voit que ça touche vraiment du monde.

Et ce que j'expliquais aussi, c'est, quand on demeure en région... Un jeune, je ne sais pas, moi, de Gaspé, ou de Percé, ou de la Gaspésie en général qui veut faire un sport-études en hockey, il est obligé de se déplacer à Rivière-du-Loup, peut-être Mont-Joli, mais c'est clair qu'il se déplace, ça fait que ça coûte au-dessus de 3 000 \$, puis il faut qu'il soit déplacé dans une autre école, c'est des frais pour les parents, c'est énorme. C'est la même chose pour la Côte-Nord, qu'il faut qu'ils se déplacent au Lac-Saint-Jean. Ça fait qu'il y a aussi un impact au niveau des... Si on veut donner l'égalité des chances non seulement par rapport au revenu mais par rapport aux régions où tu veux vivre, bien, par ces formules-là, c'est sûr que tu ne donnes pas l'égalité des chances.

Les parents qui doivent faire ça parce qu'ils ont un enfant qui veut absolument faire du sport-études, le ministre dit : Bien, ils n'ont qu'à se virer vers des fondations. Je suis loin d'être certain que c'est un... Ce n'est pas une façon de gérer, ce n'est pas une façon de prendre soin de nos enfants, de dire : Toi, tu viens de la Gaspésie, tu veux faire du sport-études, bien, contrairement à celui qui vient de la ville, bien, si tu veux en faire, du sport-études, bien, mets-toi à vendre du chocolat, mets-toi à faire une fondation, va quêter, va essayer de chercher de l'argent à quelque part pour payer tes frais. Ça aussi, c'est des situations qui existent, qui sont là. Puis les parents sont pris souvent avec ça. Ils veulent envoyer leurs enfants dans ces écoles-là. Un enfant qui a du talent au niveau des arts, il voudrait bien faire ça, mais, quand tu n'as pas les moyens ou quand tu demeures dans une région éloignée, des écoles qui donnent cette formation-là, bien, tu n'y arrives pas.

• (15 h 30) •

Derrière ce projet de loi, derrière cette idée-là d'égalité des chances puis derrière ce phénomène qu'il y a là, il y a un choix de société. Quelle sorte de société qu'on veut? Est-ce qu'on veut une société qui accepte ça, qui accepte ce clivage entre des familles plus pauvres — puis il y en a, je viens de le démontrer — le clivage entre des familles qui vivent dans les régions, qui n'ont les mêmes chances d'avoir accès à des écoles ou à des formations que les gens qui vivent en ville? Je me dis : C'est une décision, c'est un choix de société. C'est plus loin encore que le projet de loi. Est-ce qu'on accepte un Québec cassé en deux? Est-ce qu'on accepte un Québec qui va être à deux vitesses? Est-ce qu'on accepte qu'il va y avoir des écoles à deux ou à trois vitesses? C'est ça, le fond de la question.

Et moi, je ne peux pas croire qu'on arrive là. Moi, je pense qu'on est capables de faire en sorte que les jeunes qui soient dans les milieux défavorisés, qu'ils puissent avoir accès à la même formation que ceux qui vivent en milieu plus favorisé. Je pense que des jeunes qui vivent en Gaspésie ou sur la Côte-Nord, dans le Bas-du-Fleuve, en Abitibi doivent avoir les mêmes services, avoir les mêmes droits, les mêmes pouvoirs de s'émanciper que les autres qui vivent dans les villes ou ailleurs. C'est ça, le Québec de demain. C'est un Québec qu'on va occuper dans l'ensemble du territoire... qu'on va permettre aux jeunes d'étudier dans l'ensemble du territoire puis qu'on va permettre à ceux qui sont peut-être exclus par la malchance ou autrement... mais d'avoir accès à des services ou avoir accès à de la formation pour s'en sortir. C'est le Québec que je rêve. Merci, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci, M. le député de Rimouski. Est-ce qu'il y a d'autres interventions?

S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais mettre aux voix l'amendement proposé par Mme la députée de Saint-Laurent. Oui, Mme la députée de Verdun?

**Mme Melançon :** Alors, M. le Président, je vous demanderais, s'il vous plaît, de faire un appel par vote nominal, en faisant la lecture, bien sûr, de l'amendement de la députée de Saint-Laurent, s'il vous plaît.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** M. le leader du gouvernement.

**M. Schneeberger :** Alors, M. le Président, je demanderais de reporter les votes à la prochaine période des affaires courantes.

### Votes reportés

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Donc, le vote est reporté à demain, durant la période des affaires courantes. M. le leader du gouvernement, pour la suite des choses.

**M. Schneeberger :** Oui. Alors, pour la suite de nos travaux, je vous demanderais d'appeler l'article 3 du feuillet, M. le Président.

### Projet de loi n° 17

#### Reprise du débat sur l'adoption du principe

**Le Vice-Président (M. Picard) :** À l'article 3, l'Assemblée reprend le débat ajourné le 16 mai 2019 sur l'adoption du principe du projet de loi n° 17, Loi concernant le transport rémunéré des personnes par automobile. Il restait 7 min 5 s à Mme la députée de Saint-Laurent. Donc, si vous voulez poursuivre, la parole est à vous.

#### Mme Marwah Rizqy (suite)

**Mme Rizqy :** Merci beaucoup, M. le Président. Je me permets de quand même résumer mes propos de la dernière fois pour ceux qui se joignent à nous puis qui nous écoutent pour la première fois dans ce dossier fort important.

Il y a quelques semaines, mes collègues et moi sommes allés à une rencontre au sommet avec les taxis. Il y avait d'ailleurs ma collègue qui est ici présente, la députée d'Anjou—Louis-Riel, ma collègue de Bourassa-Sauvé, mon collègue de Viau, mais aussi le porte-parole en matière de transports chez nous, le député de La Pinière. Nous avons rencontré environ 1 000 chauffeurs de taxi. Puis évidemment vous comprendrez qu'il n'y avait aucun représentant du gouvernement qui était présent lors de cette rencontre parce que, s'il y en avait juste eu un seul de présent, il aurait pu sentir dans cette salle l'émotion, la détresse que nous avons vue, qui était véhiculée, la charge émotive de ces gens qui ont vu leur vie anéantie, parce que, bien au-delà de la licence de taxi, on parle d'êtres humains.

Ces chauffeurs nous l'ont dit : Quand on est arrivés ici, en achetant cette licence, on s'est acheté un droit de travailler, on s'est acheté, en quelque sorte, un emploi. L'un d'entre eux est venu me voir et m'a dit : Mme Rizqy, regardez bien ma dentition, regardez mes dents. Il en manquait puis il me les montrait. Il me dit : Je ne me suis jamais payé de dentiste parce que moi, là, j'étais occupé à payer mon hypothèque, le prêt que j'ai contracté, j'ai tout fait pour que mes deux enfants aient une scolarité. Puis il a réussi, hein, parce qu'un de ses enfants est rendu en médecine, M. le Président. Mais lui, en attendant, il est arrivé bientôt à l'âge de la retraite. Que fera-t-il? C'est quoi, lui, son bas de laine?

C'est sincèrement, là, désolant de voir qu'il n'y a pas une seule personne du gouvernement qui a osé se présenter pour vraiment comprendre la situation. Certains nous ont parlé avoir des idées suicidaires. Certains nous ont dit : Nous, là, notre vie s'arrête ici, comment que je fais pour annoncer à mes enfants, là, qu'on va peut-être tout perdre, incluant la maison familiale? J'aurais bien aimé avoir un début d'une réponse du gouvernement de la CAQ, de l'un de leurs représentants, qui ne parle pas uniquement de licences mais qui parle des êtres humains, ceux qui sont derrière le volant. C'est eux autres qui comptent parce que ces gens-là, M. le Président, là, ils s'occupent aussi non seulement des gens qui font le transport, mais, vous savez, ceux qui ont du transport adapté pour se rendre, par exemple, à un CLSC ou à un hôpital, c'est les chauffeurs de taxi qui font ça. Ce n'est pas les chauffeurs Uber ou Lyft.

La réponse du porte-parole de la CAQ en matière de transport a été : Bien, savez-vous quoi? On va mettre de l'argent, puis ça suffit. Puis savez-vous qui qui va payer cet argent pour le rachat, cette compensation? C'est tous les Québécois. Comment? Avec la nouvelle taxe Bonnardel. La taxe, M. le Président, cette nouvelle taxe, c'est-à-dire que pour chaque course de taxi, non pas faite uniquement chez Uber ou Lyft, mais même les chauffeurs de taxi dits traditionnels, c'est tous les Québécois qui la paient. Alors que nous, là, on leur a proposé une autre solution. On a dit : Savez-vous quoi? Lorsqu'Uber, par exemple, fait des courses de taxi, il y a un pourcentage qui va au chauffeur mais un autre pourcentage qui va dans les coffres de cette entreprise étrangère, une entreprise multinationale étrangère. Ce pourcentage qui va dans les coffres de cette entreprise étrangère, M. le Président, là, il n'aboutit pas dans les coffres de l'État québécois. Ça aboutit ailleurs dans le monde, loin de chez nous, où est-ce qu'on n'en paie pas, d'impôt, alors que les profits étaient générés ici, en territoire québécois.

Nous, ce qu'on demande, M. le Président, c'est, quand ils disent qu'ils veulent plus et faire mieux que nous autres, là, bien je les réinvite à faire plus et faire mieux que nous autres. Bonne chance, par contre, parce qu'en matière d'équité fiscale, nous avons agi. Ils nous font toujours des leçons du passé, alors permettez-moi de leur faire une vraie leçon du passé.

2014, un nouveau gouvernement a été élu, le gouvernement libéral. Dès lors qu'il a été élu, une commission parlementaire a été enclenchée pour parler de fiscalité, la commission Godbout. Je le connais bien, j'étais collègue avec lui à l'université. Savez-vous qu'est-ce qu'ils ont fait dans cette commission? Ils ont donné des tâches à tout le monde pour revisiter, là, notre fiscalité québécoise. Il était grand temps de le faire. J'ai même écrit là-dedans un rapport avec d'autres de mes collègues. On parlait de quoi? Bien, de la fiscalité numérique. On parlait de quoi? Des Uber, des Amazon, des Netflix de ce monde, et on disait que ça prenait davantage de mordant dans nos lois. On disait quoi aussi? Bien, on veut de l'équité fiscale.

Alors, savez-vous qu'est-ce que le gouvernement libéral a fait, de l'époque? Bien, il a pris les recommandations, il ne les a pas tablettées, il les a mises dans son budget. C'est ça qu'il a fait. Il y a d'autres gouvernements qui tablettent des rapports, pas celui-là. Donc, dans ce rapport-là, on disait que ça prenait des modifications législatives. Savez-vous quoi?

Pendant qu'Ottawa a dit : On ne peut rien faire, c'est tellement difficile de courir après les entreprises multinationales, bien, notre collègue le ministre des Finances de l'époque, le député de Robert-Baldwin, a dit : Vous ne voulez pas, vous autres, agir à Ottawa? Nous, on va s'en occuper parce que nous sommes autonomes en matière de fiscalité et nous avons toute la latitude pour agir, et on va aussi donner les ressources nécessaires à Revenu Québec. Ça, ça a été fait. Des modifications législatives ont été aussi entamées pour s'assurer de collecter la taxe de vente.

Maintenant, qu'est-ce qui reste à faire, c'est de collecter les impôts. Puis inquiétez-vous pas, M. le Président, ils n'ont pas besoin de chercher de midi à 14 heures, le libellé législatif, je l'ai écrit. Le projet de loi n° 997, ils peuvent le retrouver, ils peuvent le reprendre, ils peuvent un petit peu le mettre à la saveur caquiste en autant qu'ils gardent l'essentiel, mais l'important, c'est d'agir, c'est d'arrêter de parler puis c'est surtout d'arrêter de taxer les Québécois. Il faut qu'on s'occupe des entreprises qui n'en paient pas d'impôt. C'est eux autres le problème. Moi, les entreprises qui ne paient pas d'impôt, s'ils veulent faire des affaires ici, ce ne sera pas sur le dos des entreprises québécoises, sur nos entrepreneurs québécois, pas sur les familles québécoises.

Je vois que la ministre de la Culture est présente, puis ça l'a fait sourire, ça a fait même réagir. Alors, je l'invite à répondre si elle trouve ça drôle de savoir qu'on a des entreprises québécoises qui, elles, paient des impôts, mais qu'on a des entreprises étrangères qui n'en paient pas, d'impôt, et qu'à la place le ministre du Transport, lui, dit aux Québécois : C'est vous qui allez payer pour ça. Pour moi, ce n'est pas aux Québécois de payer, c'est aux entreprises comme Uber de payer et de s'acquitter de leurs charges fiscales dans leur entièreté. Merci, M. le Président.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Mme la députée, je vous demanderais à l'avenir de faire attention. Il ne faut pas susciter de débat, des réactions des autres parlementaires aussi. Oui, Mme la députée.

**Mme Rizqy :** M. le Président, vous comprenez que, si j'ai une ministre qui rit d'une situation précaire et importante, je vais demander qu'elle intervienne puis qu'elle réponde puis je peux en faire une question de règlement.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Mme la députée, il reste que, si une personne sourit, ça ne veut pas dire qu'elle sourit suite à vos propos. Est-ce que... M. le leader du gouvernement.

• (15 h 40) •

**M. Schneeberger :** Regardez, on a laissé la députée de Saint-Laurent intervenir dans les règles. Il y a des députés ici... je pense que c'est normal qu'on ait des sourires ou à moins qu'ils veuillent qu'on ait, comme on dit, la gueule de boeuf, hein? On peut faire ça aussi. Mais je pense qu'on est sourires et puis on écoute attentivement les propos.

**Le Vice-Président (M. Picard) :** ...la collaboration de tous les parlementaires, surtout. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur... Oui, Mme la députée. Mais, avant de vous céder la parole, je vous informe que trois débats de fin de séance se tiendront aujourd'hui.

Le premier débat, sur une question adressée par M. le député de Laval-des-Rapides au ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, concerne l'absence de vision du gouvernement caquiste en matière de vente d'hydroélectricité.

Le deuxième débat, sur une question adressée par Mme la députée de Saint-Laurent au ministre de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur, concerne l'improvisation du gouvernement caquiste dans le dossier des maternelles.

Et le troisième débat, sur une question adressée par M. le député de LaFontaine à la ministre de la Justice, concerne le silence de la ministre sur la contradiction entre le projet de loi n° 21 et la Loi sur l'accès à l'égalité à l'emploi dans les organismes publics.

Je cède maintenant la parole à Mme la cheffe du deuxième groupe d'opposition.

#### Mme Manon Massé

**Mme Massé :** Merci, M. le Président. Alors, vous savez, depuis l'avènement du néolibéralisme, dans les années 1980, le rôle de l'État a changé continuellement. La façon dont pensent les gens qui prennent les décisions gouvernementales, elle-même, a changé. Le recul de la classe moyenne, l'accroissement des inégalités en sont une des preuves. Qui paie le plus cher le prix des dérèglementations — parce qu'il y en a eu plusieurs — des privatisations — parce qu'il y en a encore plusieurs — des optimisations, parce que ça existe encore? C'est toujours les plus vulnérables, M. le Président.

Quand tu ne possèdes pas grand-chose, quand tu as de la misère à joindre les deux bouts, tu as tendance à défendre ce que tu as parce que ce que tu as, c'est si peu. Cette tendance-là, elle est fondamentale et c'est normal. Et, quand tu es en situation... quand tu vis avec un handicap, la vie est vraiment plus difficile. La mobilité devient un enjeu à chaque jour, à chaque heure du jour.

Dans les dernières années, avec l'austérité, on n'a pas beaucoup pris soin des plus vulnérables. Le gouvernement leur a tellement enlevé qu'ils n'ont plus confiance au gouvernement. On dit souvent : Chat échaudé craint l'eau froide. Et c'est ce que vivent les personnes qui vivent en situation de handicap et qui s'appuient sur le transport adapté pour pouvoir se déplacer, pour aller à l'école, pour aller travailler, pour aller aux rendez-vous médicaux, pour aller ne serait-ce que voir un film.

Pourquoi ces personnes vivent cette insécurité, M. le Président? C'est parce qu'encore une fois elles ont été oubliées. Et, cette fois-ci, c'est plutôt flagrant. Le projet de loi n° 17 du ministre du Transport omet complètement la question du transport adapté. C'est une réforme qui est évidemment injuste pour les chauffeurs, les chauffeuses de taxi. Mes collègues vont vous en parler, vous en ont parlé à plusieurs reprises. Mais mon propos, cet après-midi, porte et portera

plus sur la question du transport adapté et sur les personnes vivant en situation de handicap qui vont très probablement vivre une injustice à cause de ce projet de loi là. Je vous explique.

Je tente de comprendre ce que le ministre veut faire avec son projet de loi n° 17. Je n'y arrive pas. Est-ce qu'en déréglementant l'industrie du taxi, il pense que les personnes vivant en situation de handicap vont en bénéficier? On ne peut pas laisser la main invisible régler tout ça, M. le Président, parce que, je vous le dis tout de suite, si on fait ça, de laisser la main invisible régler tout ça, bien, encore une fois, ce sont les plus vulnérables qui vont recevoir une claque en arrière de la tête. Le projet de loi est muet sur le transport des personnes vivant en situation de handicap. Et le ministre n'a rassuré personne avec ses propos. Les gens se posent encore une multitude de questions.

Ce qui va rassurer les gens vivant en situation de handicap, M. le Président, c'est des mesures législatives. C'est du concret que les personnes ont besoin. C'est du concret que les personnes vivant en situation de handicap... pour les rassurer, pour qu'elles puissent réellement se dire qu'elles ne vont pas perdre leurs services. M. le Président, ils en ont besoin pour vivre. En fait, ce n'est pas eux qui vivent avec un handicap, c'est tout ce qu'on n'a pas développé comme société qui les limite dans ce qu'ils vivent.

Alors, en ce moment, dans le projet de loi, c'est le flou total. Je le répète, il faut rassurer ces gens-là. Sans nos lois, ils seront 120 000 personnes inquiètes à chaque jour qu'on va avancer dans le développement de ce projet de loi là, 120 000 personnes au Québec qui utilisent le transport adapté, 120 000 personnes qui ont besoin que leurs législateurs se rappellent qu'ils sont des Québécois et des Québécoises à part entière, M. le Président.

L'industrie du taxi réalise plus de 70 % des déplacements des personnes admises au transport adapté sur l'ensemble du Québec. 70 %. Il y a très peu de sociétés de transport maintenant qui ont les outils nécessaires, qui ont le financement nécessaire aussi, pour pouvoir assumer un financement public des déplacements des personnes vivant en situation de handicap. Donc, 70 % de leurs déplacements se font par taxi, ce qui n'est pas rien. Alors, quand le ministre s'attaque à la loi sur le taxi, au transport des personnes, 70 % des déplacements des personnes vivant en situation de handicap, ces gens-là ont des craintes, ils ont peur. Ça, c'est près de 6 millions de déplacements par année. C'est normal, ces gens-là travaillent, vont à des rendez-vous médicaux, vont manger avec leurs parents un week-end. Ces gens-là ont une vie et ils ont besoin que le projet de loi qui est sur la table leur assure que, dans le fond, leurs 6 millions de déplacements par année, bien, on ne va pas les abandonner là-dessus.

Et d'ailleurs on ne va pas laisser aller... Je recommence. On ne peut pas laisser ça, comme disait ma mère, au plus fort la poche, donc à ceux qui, comme Uber, ont beaucoup de moyens, mais n'ont pas les responsabilités qui viennent avec, parce qu'on le sait, avec la déréglementation, c'est exactement ce qui est en train de se passer présentement avec ce projet de loi là, moins de chauffeurs de taxi vont être intéressés à assurer le service de transport adapté, ça demande de... En fait, je veux juste être sûre d'être bien comprise, là, c'est moins de chauffeurs et non pas moins de chauffeurs de taxi parce que les chauffeurs de taxi répondent aux exigences du transport adapté présentement. Il y a de la formation qui est nécessaire, de l'adaptation de véhicules, etc. Ce n'est pas simple, ça, là, là. Il faut y arriver.

Alors, le ministre répète toujours qu'il a à coeur le sort des usagers. Il répète sans cesse qu'il a écrit sa réforme en pensant aux consommateurs. D'ac. Mais qu'en est-il des usagers les plus vulnérables? Ils ne sont pas que des consommateurs. Ils sont de nos concitoyens, desquels nous devons assurer que les lois ne viennent pas les pénaliser. Alors, qu'en est-il de ces usagers et usagères du transport adapté? Est-ce que le ministre fait confiance à Uber pour prendre soin des personnes vivant en situation de handicap, des personnes extrêmement vulnérables?

Moi, je veux que le gouvernement se tienne la colonne vertébrale bien droite face à cette multinationale qui fait ce qu'elle veut à travers la planète et je veux qu'on ait des modèles d'affaires... je ne veux pas, pardon, qu'on ait des modèles d'affaires basés sur l'exploitation. Il faut maintenir un système de gestion de l'offre dans l'industrie du taxi. C'est ça qui a permis d'offrir un revenu décent aux chauffeurs et aux chauffeuses. C'est pareil partout. C'est pareil en agriculture, etc. Il faut maintenir une gestion de l'offre du taxi pour nous assurer que ces gens-là puissent vivre dans la dignité. L'idée, là, ce n'est pas juste de s'assurer que tous les salaires vont diminuer. Les gens de chez Uber, ce n'est pas pour rien qu'ils commencent à sonner l'alarme puis dire : Nos conditions, là, ne sont pas faciles, nos conditions ne sont vraiment pas faciles. C'est sûr, il y a une multinationale, là, qui tire les ficelles, alors que les gens sur le terrain, eux autres, se retrouvent dans des situations malaisées et parfois malaisantes.

• (15 h 50) •

Pour reprendre les mots de ma collègue de Mercier, dont je salue la fougue et la détermination dans ce dossier-là, elle disait : «On ne fait pas d'argent avec le transport adapté. La crainte, c'est que ce ne soit pas assez rentable et qu'on n'offre plus [le] service aux personnes les plus vulnérables [de notre société].» Ça, c'est une responsabilité collective. Et là-dessus elle a complètement raison.

Il ne faut jamais oublier que le transport adapté, c'est plus qu'un simple lift qu'on donne à quelqu'un entre deux places. C'est un service d'accompagnement. Il s'établit une relation, une relation d'aide, M. le Président, avec le chauffeur ou la chauffeuse. Maintenant, est-ce que l'abolition des territoires d'agglomération auxquels les chauffeurs et chauffeuses sont soumis pourrait permettre aux villes et aux municipalités d'améliorer les services dans la région? Sur ce point, je suis prête à discuter. Il faudrait être à l'écoute. Il faudrait être à l'écoute du milieu aussi et il faudrait être aussi à l'écoute des gens qui utilisent les services de transport adapté. Il faut protéger les consommateurs, certes, mais spécialement les plus vulnérables contre les fluctuations de tarifs lorsque la demande croît. C'est ça, un service public. Et je réitère, je réitère, et ça, le ministre doit l'entendre, le transport adapté devrait être un transport public. Mais malheureusement ou heureusement — malheureusement, ce n'est pas d'adon — mais ce transport-là, à 70 %, est offert par les chauffeurs et les chauffeuses de taxi.

Alors donc, c'est une responsabilité qu'on a. Et, inévitablement, dans des propositions comme celle d'Uber, on le voit partout à travers la planète, quand il y a une forte demande, c'est de valeur, là, mais tu n'as pas le choix. Souvent,

quand tu es une personne vivant en situation de handicap, tu n'as pas le choix de prendre le transport adapté. Tu ne peux pas prendre ton vélo. Tu ne peux pas prendre, dans bien des endroits, des autobus. Tu n'as pas le choix, ça te prend un transport adapté. Alors donc, inévitablement, ces gens-là ont besoin qu'on les rassure que le projet de loi qui est sur la table développe des filets de sécurité pour ces gens-là.

Autre question importante, toute la question de la formation, M. le Président, la formation des chauffeurs, chauffeuses de taxi. Ceux et celles qui utilisent le transport adapté ont besoin qu'ils soient formés, les gens qui les conduisent. Mais il n'y a rien dans le projet de loi sur la question de la formation particulière des chauffeurs et chauffeuses. Bien sûr, Uber, il veut qu'il y ait le moins de cadres possible. Mais ces gens-là sont en droit. Lorsque tu as l'ataxie de Friedreich, tu as besoin que la personne qui va te conduire d'un point a à un point b se sente à l'aise, qu'elle n'ait pas de difficulté à se mettre à ton écoute puisque tu as des défis d'élocution. Et ça, bien, ça s'appelle la formation.

On a le droit de se demander si on ne retourne pas, dans le fond, un peu au far west, où les inquiétudes du milieu sont tout à fait compréhensibles. On ne peut pas laisser le transport adapté à n'importe qui, n'importe quand, c'est un service public, alors parce que le transport adapté, au fond, c'est quoi? C'est une mesure indispensable pour soutenir la participation sociale des personnes vivant en situation de handicap. Ce type de transport sert à l'accès au marché du travail, à l'éducation, M. le Président, à l'accès au système de santé ou toute autre activité. Il faut maintenir ce mode de transport et il faut l'améliorer — ça fait tellement longtemps qu'on le dit — pour qu'il soit accessible partout au Québec. Mais le projet de loi n° 17 n'en parle pas. Il omet la question. Pourtant c'est une question fondamentale quand on a à coeur les services publics.

Maintenant, je veux aborder le projet de loi de façon plus générale dans les minutes qui me restent. Le géant Uber doit être mort de rire, M. le Président, mort de rire en voyant que l'industrie du taxi, industrie à qui on a nous-mêmes, collectivement, donné des cadres, des règles, des lois, un cadre légal, que cette même industrie-là doit se compenser elle-même parce qu'Uber débarque en ville, parce que ce n'est même pas seulement Uber qui va payer les compensations, parce que, pour nous, ça devrait être Uber qui compense les chauffeurs de taxi. C'est lui qui veut changer les règles. C'est une multinationale. «Come on.» Il change les règles, il veut qu'on change les règles, il veut que le gouvernement change les règles pour lui, bien il me semble que c'est lui qui devrait financer, lui étant la symbolique de cette multinationale-là.

Ces multinationales profitent de la concurrence déloyale depuis trop longtemps, et ce, avec l'aide de l'ancien gouvernement libéral et maintenant avec le gouvernement caquiste. Pendant ce temps-là, les taxis, eux autres, subissent des impacts. C'est au tour d'Uber de faire sa juste part, M. le Président. Les chauffeurs et chauffeuses de taxi ont déjà donné et ont donné en masse. Ça prend une étude d'impact précise ainsi qu'une évaluation indépendante de la valeur des permis de taxi. Le ministre nous dit et il n'arrête pas de se vanter de compenser correctement, mais avec des chiffres qui ne concordent pas du tout avec ceux de l'industrie du taxi.

Au lieu de persister dans son entreprise d'élimination de l'industrie du taxi au profit de la multinationale Uber, le ministre du Transport devrait plutôt faire preuve d'écoute. Les chauffeurs et chauffeuses de taxi ne demandent pas que l'on fasse payer les contribuables québécois pour les dégâts causés par Uber. Ils demandent seulement d'assurer leur avenir, de pouvoir cohabiter sur des bases équitables avec les Uber de ce monde et ils demandent aussi que justement les Uber de ce monde respectent les règles du jeu, ce qu'ils ne font pas depuis des années.

Pour cela, ça prend une évaluation, une évaluation rigoureuse, transparente des impacts du projet de loi n° 17. Il faut sortir de la logique du plus fort et adopter une approche humaine pour une sortie de crise satisfaisante pour tout le monde, parce que, pour côtoyer plusieurs chauffeurs de taxi et une chauffeuse, c'est une réelle crise, M. le Président. C'est une réelle crise. Ces gens-là, pour plusieurs, avaient dans leur pays des formations, ils ont travaillé parfois pour l'État, ils ont été enseignants, ils ont été ingénieurs, puis, parce qu'on n'est pas capables de les intégrer, se sont trouvés une autre façon de le faire, notamment en respectant les règles puis en achetant des permis de taxi. Et aujourd'hui on leur dit : Désolés, on sort puis on change les règles. Bien, ça crée une crise, ça. Ça crée une crise.

Puis je pense, là, à mon vieux chum chauffeur de taxi dans Hochelaga-Maisonneuve qui, lui, a acheté ça, je pense que ça fait 30 ans, puis pas riche, c'est clair, pas scolarisé non plus, mais convaincu que, parce qu'il a fait un bon placement voilà une couple d'années, bien il va pouvoir avoir une retraite digne de ce nom, parce que chauffeur de taxi, là, ça n'a pas de fonds de retraite, ça, là, là. Bien, lui, là, sa famille, on leur dit : Ah! on va donner une compensation. Tu l'as payé tant, voilà tant. M. le Président, ça ne tient pas la route. Uber, il n'en a pas de problèmes de retraite. Le P.D.G. d'Uber, là, combien de millions déjà qu'il gagne? Pas de problèmes de retraite, lui.

Alors, je le répète et je ne le dirai jamais assez, ce n'est pas une économie de partage. On parle d'Uber, une multinationale milliardaire, protégée par les paradis fiscaux, qui a profité pendant des années du laisser-faire libéral pour imposer ses méthodes déloyales puis prendre le contrôle du marché. Il n'y a aucune, aucune raison pour qu'on se mette à plat ventre pour une multinationale qui, en plus de créer une nouvelle classe de cheap labor, n'engendre aucune retombée économique là où elle s'installe, puisqu'Uber c'est ailleurs. Le chauffeur de taxi du coin de la rue, M. le Président, là, c'est ici qu'il les investit, ses dépenses quotidiennes, les dépenses de ses enfants, de sa famille. Uber, c'est ailleurs, d'ailleurs dans un ailleurs où le management fiscal profite généralement aux multinationales.

Alors, M. le Président, je terminerais là-dessus, je veux vraiment, vraiment, vraiment dire aux chauffeurs et aux chauffeuses de taxi : Ne lâchez pas. Et je dis au ministre, yeux dans les yeux, il est assis en face de moi : Ne laissez pas tomber, M. le ministre, les personnes vivant en situation de handicap. Le transport adapté, c'est essentiel pour ces personnes-là, et c'est important qu'on les protège. Merci, M. le Président.

• (16 heures) •

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci, Mme la députée. Je reconnais maintenant Mme la députée de Westmount—Saint-Louis.

**Mme Jennifer Maccarone**

**Mme Maccarone :** Merci, M. le Président. À mon tour d'intervenir sur le projet de loi n° 17, Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile, une loi où la compensation proposée est inéquitable avec la valeur réelle des permis de taxi. Le projet de loi n° 17 propose de la modernisation. Et je suis d'accord que nous désirons améliorer le système de transport de personnes rémunéré, mais je crois qu'une trop grande déréglementation pourrait aussi être négative.

Le projet de loi prévoit l'abolition du système actuel de permis de taxi, et ce, sans offrir de formule de rachat du permis de taxi. Notre suggestion a été d'utiliser le processus d'expropriation qui existe déjà au gouvernement du Québec afin de déterminer le montant final à octroyer aux chauffeurs propriétaires. Le gouvernement, lui, choisit d'établir un montant maximal à dépenser de 250 millions de dollars, en plus d'introduire une redevance de 0,90 \$ par course afin de rembourser les pertes des chauffeurs. Comme l'a dit mon collègue le député de La Pinière, cette méthode est inéquitable car elle détermine le niveau de compensation, de manière arbitraire, à la valeur d'achat du permis et non pas à sa valeur marchande. Ainsi, elle avantage grandement les chauffeurs propriétaires qui ont acquis leur permis dans les dernières années à gros prix.

Le projet de loi n° 17 ne dit pas grand-chose sur ce que sera l'industrie du transport de personnes rémunéré. C'est un projet de loi qui est un projet de loi de déréglementation. Partout, on fait des déréglementations massives. On a fini par revenir avec un minimum de réglementation. La déréglementation, M. le Président, absolue n'est pas un principe économique viable. Il est viable pour les peu nombreux qui y trouvent leur compte. Mais il y a trop de gens qui sont lésés d'une manière ou d'une autre, et ce, ce n'est pas quelque chose qui est acceptable. La déréglementation établie dans ce projet de loi aura des lourdes conséquences humaines et financières de manière irréparable. La ville de New York fait actuellement marche arrière pour avoir déréglementé l'industrie du taxi. J'ai de la misère à comprendre pourquoi nous prenons un pas vers l'arrière au lieu d'avancer.

Dans mon comté de Westmount—Saint-Louis, j'ai l'honneur de représenter le centre-ville de Montréal. L'industrie du taxi, dans mon comté, est non seulement nécessaire, elle est incontournable. Moi-même, j'utilise régulièrement des taxis pour me déplacer aux réunions car je ne peux pas marcher. Alors, j'ai eu l'occasion de parler aux chauffeurs propriétaires et aussi aux utilisateurs de taxis, ainsi que des Uber. Voici quelques inquiétudes que ces personnes ont partagées avec moi par rapport au projet de loi n° 17 : numéro un, aucune exigence envers les conditions de travail des chauffeurs, aucune protection des clients en ce qui concerne la sécurité et fiabilité des voitures, aucune exigence à propos du transport adapté destiné aux personnes à mobilité réduite, aucune exigence réelle de formation pour les chauffeurs, aucune exigence en matière de code d'éthique ou de discipline, aucune exigence envers les véhicules permis pour exécuter le transport de personnes.

Ce sont des préoccupations sérieuses et valables, auxquelles le ministre doit répondre dans son projet de loi. Ce sont des préoccupations qui concernent non seulement les chauffeurs et les propriétaires, mais également les utilisateurs, les citoyens et les électeurs, que le ministre représente également.

Mais ça n'arrête pas ici. C'est quoi, les autres enjeux par rapport au transport de taxi et ce projet de loi? Les consommateurs préfèrent utiliser une application mobile pour commander leur transport, notamment en raison de la facilité d'accès à ces technologies et aussi car le cours des courses est connu à l'avance.

Je peux vous dire une expérience personnelle. Très récemment, ça fait cinq semaines, mon fils Samuel a pris le mauvais autobus pour se rendre à l'école. Il prend le transport municipal. J'étais en retard pour mon caucus cette journée-là parce qu'il m'a appelée en mode panique pour dire : Maman, j'ai pris l'autobus, mais on prend un pont. Je ne reconnais pas où je suis. Alors, je lui ai dit de débarquer tout de suite, et c'est la première fois où j'ai téléchargé l'application de Uber parce que, pour moi, c'était beaucoup plus sécuritaire, étant donné que mes enfants ont quand même des difficultés intellectuelles et autres. C'était facile pour moi de payer, je savais quelle voiture, j'ai pu le diriger, j'ai pu le rassurer pour dire c'était une voiture blanche, c'était une Toyota Corolla, puis ça serait à telle heure que ça va arriver, voici le nom du monsieur, puis c'est tout payé, puis je savais même le chemin qu'il était pour prendre pour amener mon garçon à l'école.

Alors, je raconte cette histoire-là parce que j'aurais aimé aussi comme consommateur, surtout québécoise, avoir le choix d'une entreprise québécoise. Ça m'aurait plu de le faire. J'aurais aimé supporter les gens d'ici et je comprends que les chauffeurs, eux, collaborent d'une bonne foi pour moderniser leur industrie. Mais maintenant qu'ils font face à encore plus d'obstacles qui vont sûrement emmener des retards... et des consommateurs comme moi qui auraient choisi local et québécois, il faut attendre.

Alors, encore plus longtemps avant d'avoir une vraie concurrence de choix, parce que le projet de loi n° 17 ne va pas aider l'industrie du taxi à se moderniser. On ne prévoit pas une façon d'aider les chauffeurs de taxi actuels pour faire ce qu'ils font aujourd'hui, Uber, pour aider des personnes comme moi, comme mon fils dans des cas urgents, quand on veut s'assurer une sécurité, pour les parents, par exemple, pour aider nos enfants.

Et, en parlant des personnes handicapées ou à mobilité réduite qui ne sont pas prises en compte de ce projet de loi, M. le Président, j'aimerais parler un peu de ceci. En effet, dans les 76 pages du projet de loi n° 17, le mot «adapté» est absent et le terme «accessibilité» n'est présent que dans deux des 235 articles. Quant à l'analyse d'impact réglementaire préliminaire, document également produit par le ministère des Transports, c'est le terme «accessibilité» qui est absent, tandis que celui de «transport adapté» n'est mentionné que dans la narration de l'évolution passée de l'entreprise de taxi, non comme une préoccupation pour la suite.

Le projet de loi n° 17 vise à offrir des services efficaces et modernes, mais oublie pourtant de tenir compte de l'ensemble des usagers, y compris les personnes ayant des limitations. Rappelons que le transport adapté est une mesure adaptative essentielle et indispensable pour soutenir la participation sociale des personnes handicapées qui y sont admises. Sous la responsabilité des municipalités et des organismes de transport adapté, ce type de transport permet notamment

l'accès au marché du travail, à l'éducation, aux activités de la communauté pour de nombreuses personnes handicapées. M. le Président, je vous rappelle l'importance du maintien de l'amélioration continue des services de transport adapté partout au Québec. Pour une personne ayant des limitations fonctionnelles, l'utilisation de taxis est ainsi une nécessité qui demande une planification anticipée, généralement la veille, souvent avant le midi, le jour précédant la course demandée.

• (16 h 10) •  
I have a large riding, it's a very interesting riding, it's a very diverse riding. We have many poor sectors and we certainly have areas because people in general don't have cars and we do have individuals that require the use of adapted taxis or those kinds of supports. I see, on a regular basis, people that require the support, people that require this help. And only as recently, as last week, when we had our week in the riding, there was a woman that I saw getting out of a taxi. She had a walker, and she had bags, and as she got out, before she even had a chance to get out, the taxi driver got out, the taxi driver helped her up, the taxi driver opened up her walker, made sure that she was safe and secure on the sidewalk. She waited for him. He helped her up the stairs. He went and got her groceries and her bags. He opened the door for her and he placed them inside.

This is something that needs to continue. This is an essential service. And I could not imagine this woman having the flexibility, the liberty, the dignity that she has right now, the independence to be able to live her life and do what she needs to do, if she didn't have access to this kind of service. And that's the training that these people received. It is particular, and it's useful, and it's necessary. And I don't imagine us being able to move forward with a bill of this magnitude, that will have a direct impact on her life. I worry about this. I worry about her and I don't know her. It's door-to-door service, «porte-à-porte». There's nothing to replace this.

70 % des courses pour le transport adapté au Québec sont assumées par des taxis, et aucune mesure n'est apportée dans le projet de loi pour favoriser la desserte de transport adapté. Dans la région de Montréal, comme dans mon comté de Westmount—Saint-Louis, 80 % des services de transport adapté sont assumés par des chauffeurs de taxi. Le projet de loi n° 17, M. le Président, propose l'introduction d'un régime unique pour l'ensemble des services de mobilité ainsi que la mise en place de mesures visant la fin des permis de propriétaire de taxi, dont les permis pour besoins particuliers, les permis restreints. La mise en place des permis restreints vise à répondre à un besoin particulier de la population comme le transport des personnes handicapées. Le titulaire d'un permis restreint devrait exploiter son service avec un véhicule accessible aux fauteuils roulants motorisés et ne desservir uniquement que les personnes handicapées, les personnes à mobilité réduite ayant des besoins d'assistance ainsi que leur accompagnateur. L'abolition des permis, dont ceux pour besoins particuliers... Les chauffeurs pourront utiliser leur véhicule accessible pour le transport rémunéré de personnes par automobile sans être restreints à une clientèle spécifique. Une absence d'obligation en la matière résultera sûrement en une réduction de service.

Par contre, M. le Président, le projet de loi n° 17 évoque la formation des chauffeurs, mais sans énoncer précisément en quoi elle consistera. L'article 9 se lit : «...complété une formation sur les matières et selon les modalités prévues par règlement du ministre.» Dans le cadre des transports publics et privés de personnes ayant des limitations fonctionnelles, l'ensemble des chauffeurs doit être formé aux différentes limitations, aux besoins particuliers qui peuvent en découler et en outils utilisés pour pallier le handicap, comme je décrivais tantôt. Selon la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec, actuellement, la formation de sept heures obligatoire pour obtenir un permis de classe 4C est insuffisante pour envisager une autre grande variété de situations telles que limitations motrices, organiques, neurologiques, intellectuelles, visuelles, troubles d'apprentissage, de langage, du spectre de l'autisme, etc. Pourquoi ne pas bonifier cette formation de base puisque toute personne qui conduit une automobile dans le cadre du transport rémunéré de personnes doit être apte à intégrer, avec discrétion, respect, dignité et patience... pour assurer le bien-être des usagers, notamment ceux qui ont des limitations fonctionnelles?

En plus d'approfondir les connaissances quant aux besoins particuliers, cette formation devrait tenir compte des aspects techniques et humains des interactions. Des personnes ayant des troubles du comportement se sont vu refuser l'admission au transport adapté en raison de l'inaptitude du chauffeur à intervenir dans une telle situation. La principale utilisatrice du transport adapté étant la clientèle ayant une déficience intellectuelle ou un trouble du spectre de l'autisme, il importe de mieux former les chauffeurs du transport adapté. Mieux outillés, ils seront également plus enclins à maintenir leur engagement et à contribuer à la pérennité du transport adapté. De fait, pour des personnes qui peuvent être les plus vulnérables à certaines situations, par exemple celles qui ont une déficience intellectuelle ou un trouble du spectre de l'autisme, des difficultés de communication ou de troubles de comportement, il est plus sécurisant de se faire transporter par des chauffeurs qui les connaissent. Malheureusement, on sait, puis même un cas, c'est trop, M. le Président, il y a des chauffeurs mal intentionnés, abusent de la vulnérabilité des personnes ayant des limitations. Il importe donc d'établir des moyens efficaces, divers pour prévenir d'éventuels abus par la formation.

J'ai parlé de mon fils, je vais parler de ma fille qui est également sur le spectre d'autisme. Je peux vous dire que je ne me sens pas en sécurité de savoir... parce qu'ils sont totalement différents. Elle a beaucoup de difficulté de compréhension expressive. C'est une enfant qui se fait abuser d'elle-même parce qu'elle comprend mal des situations. Je ne peux pas imaginer de la mettre dans un taxi puis de sentir en sécurité sans avoir cette formation pour les chauffeurs, une formation de sensibilité pour ces personnes-là, une façon pour moi de faire comme j'ai fait autrement avec mon fils, de savoir ce serait quoi, le chemin, de payer d'avance, de savoir qu'il y aura une mesure de sécurité pour elle aussitôt qu'elle va embarquer dans un type de transport tel que les taxis.

Je n'ai pas d'espoir qu'elle va conduire, alors je présume, pour elle, que ce serait une des mesures de transport pour elle pour se rendre que ce soit au travail, aux activités... j'aimerais sentir en sécurité, savoir que ces personnes-là ont eu une formation de comprendre puis qu'il y a des examens, qu'il y a des mesures disciplinaires, de savoir qu'on peut protéger ces personnes qui sont vraiment vulnérables. Je sais que je ne suis pas seule, je parle au nom de plusieurs personnes

qui ont la même inquiétude. Alors, ce serait un élément que je pense qu'il faut vraiment prendre en conséquence et sérieux, et on devrait prendre du recul pour en discuter plus profondément au nom de ces personnes vulnérables. L'implication des personnes ayant des limitations est importante pour assurer une formation pertinente et de qualité et elle pourrait inclure des mises en situation pour faciliter la compréhension des différentes réalités.

I said it once before in this room, it's different not less. These are people that require our support, our attention, and I know that, in their name and in their families' names, they would be grateful. It is not just something that would be nice to do, it's necessary and it's time. And while we have an opportunity to address it and to support them today, I find it very difficult to know that we're not moving forward, and we're not mobilizing for them, and we're not meeting their needs or addressing their concerns, when we have a perfect opportunity to do so.

De plus, changement de propos, M. le Président, l'implantation de tarifications variables amène un certain sentiment d'incertitude concernant les coûts futurs des courses, notamment lors des fortes périodes de pointe. Ça, c'est un autre élément que les chauffeurs ont amené pendant qu'on... je me promène partout à mon comté de Westmount—Saint-Louis en taxi, parce qu'il n'y a vraiment pas de stationnement, M. le Président, puis je peux marcher, mais je ne peux pas marcher vraiment partout, mais c'est quand même une autre inquiétude. Comment que ça va être géré? Ce n'est pas adressé. Alors, c'est un autre élément manquant dans le projet de loi n° 17.

Alors, en résumé et en terminant, M. le Président, tel qu'il est bien décrit dans le mémoire du regroupement des taxis du Grand Montréal, ce projet de loi permettra à n'importe qui de transporter les clients avec n'importe quel véhicule contre rémunération sans établir les exigences minimales à propos de la sécurité des clients, de la congestion routière, de l'environnement, de la pérennité du service ou des conditions de travail des chauffeurs. On met les personnes les plus vulnérables à risque, qui ont absolument besoin de ce transport. Pour ces raisons, M. le Président, je vais voter contre le projet de loi n° 17. Merci.

• (16 h 20) •

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci, Mme la députée. Je reconnais maintenant M. le député de Rosemont.

#### **M. Vincent Marissal**

**M. Marissal :** Merci, M. le Président. Alors, à mon tour de commenter le projet de loi n° 17, projet de loi n° 17 qui était probablement parti d'une bonne intention, mais qui s'est perdu en chemin, c'est-à-dire que le projet de loi n° 17 voulait faire ce qu'on voulait faire depuis longtemps au Québec, c'est-à-dire moderniser l'industrie du taxi, une industrie, il est vrai, qui avait bien besoin d'un certain coup de fraîcheur. Les chauffeurs et les chauffeuses, moins nombreuses, seront probablement les premiers et les premières à le dire.

Mais, dans les faits, le projet de loi n° 17, ce qu'il fait, c'est qu'il va tracter l'industrie du taxi telle qu'on la connaît, sans ménagement. Le gouvernement, en quelque sorte, se rend complice d'Uber, Uber qui est le «bully» ici, qui débarque dans le marché, qui ne respecte pas les lois, qui change les règles du jeu. Dans mon ancien métier, ce que le gouvernement de la CAQ fait envers Uber, il y a une expression pour ça : le gouvernement de la CAQ a acheté le «spin» d'Uber. Les plus méchants diraient même que le gouvernement de la CAQ a bu le Kool-Aid d'Uber. Ce n'est pas bon signe; Uber qui affirme faire dans l'économie de partage.

Si ce n'était pas si triste pour les gens qui vont perdre leur job, peut-être même leur famille — on a vu des gestes terribles en direct à la télévision de gens qui sont acculés à la faillite, qui sont désespérés — si ce n'était pas de ces gens-là, ça me ferait presque rire que d'entendre des gens dire qu'Uber, c'est du partage. Voyons! Retournons s'il vous plaît, tout le monde, quelques minutes, à nos dictionnaires. Dans le mot partage, là — le mot partage, c'est un beau mot, c'est un beau mot — il y a quelque chose de généreux, il y a quelque chose d'ouvert, il y a quelque chose d'humain, il y a surtout, M. le Président, quelque chose de désintéressé. C'est ça, le partage. Il y a quelque chose de respectueux, mais il y a quelque chose de désintéressé. C'est tout le contraire, Uber : ils sont parfaitement intéressés par ce qu'ils viennent faire ici. Et ensuite ils le font selon leurs propres règles du jeu. Le partage, M. le Président, ce n'est pas d'envahir un marché au mépris des lois, à commencer par les lois fiscales, au mépris des acteurs en place, pour s'imposer et étouffer toute forme de concurrence, selon le bon vieux principe de prédation économique, à la vie à la mort, direct sur la jugulaire, puis tant que l'adversaire ou le concurrent va gigoter, on ne le lâchera pas. C'est ça qu'Uber fait. Il débarque dans le marché, étouffe les concurrents sans respect, même primaire, pour les lois fiscales du Québec.

Le partage, pour parler spécifiquement d'Uber, M. le Président, ce n'est pas d'attendre des événements fortuits, des événements sur lesquels on n'a pas de contrôle, pour hausser les tarifs jusqu'à la limite de l'arnaque. C'est ça qu'Uber fait constamment. Une panne majeure du métro à Montréal? Quelle aubaine! Uber en profite automatiquement pour jacker ses prix, je dirais même de façon qui s'approche de l'arnaque. Les pluies diluviennes, ça va arriver, l'été va revenir, ne désespérons pas : on jacker les prix. Il y a affluence au supermarché, les personnes âgées ont des sacs à porter : quelle aubaine! On jacker les prix. Même le jour de l'An, M. le Président, est une occasion pour Uber. S'il y a bien une journée dans l'année où on devrait justement partager et pratiquer le partage, c'est bien le 31 décembre au soir. Bien non! Uber jacker les prix, il en profite. Vous savez, M. le Président, comme moi, qu'à chaque fois qu'il y a une panne dans le métro de Montréal, les prix d'Uber grimpent systématiquement, systématiquement. Et on en profite avec des gens qui doivent se rendre à des rendez-vous médicaux, ou qui sont en retard à leurs cours, ou qui doivent aller rendre visite à quelqu'un puis qui sont à pied, qui n'ont pas de vélo, qui ne sont pas capables de se déplacer rapidement et qui vont parfois à des distances assez grandes. Uber passe tout d'un coup ses prix d'une course moyenne de 14 \$ à 42 \$. C'est des faits vécutés, c'est documenté. Ce n'est pas de la fiction, ça existe.

Ce n'est pas du partage, ça, M. le Président, c'est du parasitage, au mettre titre que, d'ailleurs, les autres géants du Web et de la soi-disant nouvelle économie qui se donne des airs, des grands airs de modernité, mais qui, dans le fond, je l'ai dit, ne font que pousser encore un peu plus loin le bon vieux concept de prédation économique.



Je cherchais une image pour illustrer Uber et autres créatures de cette économie nouvelle. Il y a une image qui m'est revenue. Elle n'est pas sympathique. Si vous avez suivi un peu l'actualité cette dernière décennie, ça va vous dire quelque chose, surtout si vous n'êtes pas trop loin d'un lac. Uber et les géants de la nouvelle économie, ce sont les moules zébrées de l'économie. Ce sont des moules zébrées. Je regarde mon collègue d'Orford, il sait de quoi je parle avec le lac Memphrémagog, la baie Missisquoi pas très loin. Uber, c'est une moule zébrée. La moule zébrée est entrée ici en douce. Au début, tout le monde la pensait inoffensive. En fait, on ne la voyait même pas parce qu'elle était sous la coque des bateaux. Tout d'un coup, on se rend compte que la bibitte, on s'en rend compte trop tard, n'est pas inoffensive, elle n'est pas du tout inoffensive, que derrière son aspect peu menaçant, elle étouffe et elle était effectivement en train d'étouffer l'écosystème d'adoption. C'est exactement ce que Uber est en train de faire ici et ailleurs : rentrer en douce, se la jouer cool, se la jouer «cute», se la jouer nouvelle économie puis utiliser les bons vieux trucs les plus connus du grand livre pour étouffer la concurrence.

Le pire, M. le Président, c'est que c'est nous qui allons payer. C'est nous qui allons payer pour permettre à notre moule zébrée, là, à Uber, de s'implanter durablement ici et de tuer comme il faut l'industrie du taxi telle qu'on la connaît. 770 millions pour le rachat des permis. Qui va payer ça? Les fonds publics évidemment. Le reste, bien, c'est les usagers d'Uber. Parlez-moi de partage. Je n'ai pas compris la définition de partage. Je n'ai vraiment pas compris, mais je pense que je ne suis vraiment pas tout seul.

En plus, c'est le pire des deux mondes parce que le rachat des permis à 770 millions, ce n'est pas suffisant pour contrer les pertes de ces permis de taxi, de ces propriétaires de permis de taxi qui perdent ainsi leur gagne-pain et qui font face à des problèmes financiers extrêmement graves.

En plus, toujours pour rester dans le domaine du partage, Uber ne paie pas d'impôt. C'est sûr, ils ne font pas de profits, alors ils ne paient pas d'impôt. Ils s'en foutent, de toute façon, des juridictions fiscales nationales, ils font partout pareil. En fait, Uber ne paie rien, comme ma moule zébrée de tantôt qui est entrée, là, pour la première fois en dessous de la coque d'un bateau, puis qui a proliféré, puis qu'on a considérée comme inoffensive jusqu'au jour où on se rend compte qu'elle est en train de tuer nos lacs. C'est exactement ce qu'Uber est en train de faire.

Je vous rappelle qu'Uber, l'an dernier, Uber n'a pas fait d'argent, mais ils ont les poches profondes puis ils sont patients. Uber, l'an dernier, a déclaré des pertes de 4 milliards de dollars... 2017, pardon. Lyft, le petit concurrent, presque 1 milliard, 910 millions de pertes en 2017. Ça, ça ne veut pas dire que ça ne sera pas profitable, Uber et Lyft. Ça ne veut pas dire que ce n'est pas un bon modèle d'affaires pour faire de l'argent. Ça veut juste dire qu'ils sont très, très, très patients et qu'ils savent qu'avec la complicité de certaines juridictions, de certains gouvernements, comme malheureusement le nôtre, ils vont pouvoir tranquillement s'implanter ici et, un jour, ils récupéreront sur leurs pertes.

Que le gouvernement, M. le Président, de la CAQ laisse proliférer Uber au nom du service aux usagers, c'est navrant et c'est aussi un manque de sensibilité frappant, saisissant envers les artisans d'une industrie qui ont assisté impuissants à l'arrivée du nouveau joueur qui a bouleversé les règles du jeu à son profit avec, je le répète, la complicité du gouvernement.

Alors, évidemment, le cas Uber soulève d'autres questions puisqu'il y a d'autres moules zébrées. Il y a d'autres parasites de la nouvelle économie qui rôdent et certains sont même déjà en train d'ubériser l'économie à leur façon. Je pense évidemment à Airbnb, un autre cas galopant de parasitage.

Il y a eu des mesures annoncées la semaine dernière, notamment sur Airbnb. On les salue, quoiqu'elles sont certainement incomplètes, et on encourage le gouvernement à ouvrir très grand les yeux, d'aller voir en dessous de la coque du bateau le nombre de moules zébrées qui vont entrer dans nos marchés, dans nos économies selon leurs propres règles pour foutre le bordel et s'approprier des marchés en irrespect total de nos juridictions.

En fait, le projet de loi n° 17, M. le Président, et je termine là-dessus, c'est la capitulation du gouvernement devant Uber et ce n'est pas bon signe parce que ça nous rappelle un peu ce qui se passe aussi à Ottawa avec le gouvernement fédéral qui, depuis quelques années, est en pâmoison devant les Facebook, Google, Uber de ce monde, qui a abdiqué ses juridictions fiscales et qui est même prêt à donner des terrains aux Google de ce monde pour faire des expérimentations aux frais des contribuables.

Alors, évidemment, sans grande surprise, nous voterons contre le projet de loi n° 17. Merci, M. le Président.

• (16 h 30) •

**Le Vice-Président (M. Picard) :** Merci, M. le député. D'autres interventions? Oui. Mme la députée d'Anjou—Louis-Riel.

### Mme Lise Thériault

**Mme Thériault :** Merci, M. le Président. M. le Président, il me fait plaisir de prendre la parole sur le projet de loi n° 17 qui est, comme vous l'entendez depuis que nous avons terminé la période de questions, des interventions sur le projet de loi qui a été déposé par le ministre des Transports concernant l'industrie du taxi.

Vous savez, M. le Président, quand on prend la parole sur un projet de loi, il y a toujours le porte-parole mon collègue de La Pinière qui a suivi tous les débats, qui a rencontré différents intervenants, qui a écouté les groupes en commission parlementaire, les collègues députés qui ont siégé sur la commission parlementaire, il y a les autres députés qui, comme nous, regardent, écoutent, mais qui ne participent pas activement aux débats, ce qui nous oblige à faire certains devoirs avant de prendre la parole, M. le Président, pour ne pas dire n'importe quoi, évidemment.

Donc, M. le Président, vous savez, je suis une femme de dossier de fond. Je vais voir, je m'informe, je lis énormément. Et je me suis posé la question : L'industrie du taxi existe depuis quand? Et pourquoi c'est une industrie qui est réglementée? Quelle est l'histoire de l'industrie du taxi, M. le Président? Pourquoi sommes-nous aujourd'hui à parler d'un projet de loi qui libéralise et qui vient changer complètement les règles de l'industrie? Toutes des questions aussi

pertinentes et intéressantes les unes que les autres, Mme la Présidente, puisqu'il y a eu un changement de président. Je n'ai pas un problème de vision. Nous sommes rendus avec Mme la présidente maintenant. Et, vous savez, ça m'a permis vraiment d'aller m'approprier un peu plus le dossier.

Je dois dire d'entrée de jeu, Mme la Présidente, que je n'ai jamais pris Uber, ni ici, ni à Québec, ni à Montréal, ni en Floride, ni à New York, ni nulle part ailleurs dans le monde. Je n'ai jamais pris Uber, jamais. Par contre, Mme la Présidente, je dois dire également que dans mon magnifique comté d'Anjou—Louis-Riel, sur la rue Beaubien, j'ai une compagnie de taxi, Taxis Hochelaga/Beaubien, qui a son siège social dans mon comté, et que des chauffeurs de taxi, j'en rencontre régulièrement, je les vois régulièrement, je les prends régulièrement aussi, Mme la Présidente. Et, à chaque fois que j'ai l'occasion de prendre le taxi, je pose la question suivante à la personne qui conduit : Est-ce que vous êtes un propriétaire de votre permis ou si vous êtes un chauffeur? Que pensez-vous de la loi que vous avez devant vous présentement? Mme la Présidente, je ne répéterai pas tout ce qu'on m'a dit ici parce qu'il y aurait certainement beaucoup de propos antiparlementaires. Pas besoin de vous dire qu'il y a les chauffeurs de taxi, les propriétaires de taxi et il y a Uber. On a devant nous, vraiment, une formule qui est un peu hybride.

Vous savez, Mme la Présidente, quand Uber est arrivé puis qu'il y avait un gouvernement libéral, ce qu'on a décidé de faire, ce n'est pas de déréglementer et de libéraliser le tout. On a décidé de faire un projet pilote. Savez-vous pourquoi on fait des projets pilotes, Mme la Présidente? On fait des projets pilotes pour être capable de voir les bons côtés, les mauvais côtés, être capable de voir comment on peut changer les règles dans une industrie. Et, à partir du projet pilote, si c'est concluant, on peut aller de l'avant. Si ce n'est pas concluant, on peut prolonger un projet pilote, on peut modifier un projet pilote. Qui décide des règles? Évidemment, Mme la Présidente, sans surprise aucune, je vous dirai : Le gouvernement du Québec, puisque l'industrie est réglementée par le gouvernement du Québec, donc le ministre des Transports, Mme la Présidente.

Donc, évidemment, lorsque le projet pilote est arrivé, bien, on a testé des affaires. Puis il y avait des choses qui étaient bonnes puis il y a des choses qui étaient moins bonnes. Puis je ne dis pas que c'est une panacée puis je ne dis pas vraiment qu'on avait la meilleure solution, mais toujours est-il, Mme la Présidente, qu'on n'a pas pensé à déréglementer complètement cette industrie-là. C'est une option qui n'avait pas été envisagée. En tout cas, pas à ma connaissance, Mme la Présidente. Et il est évident que, lorsqu'on fait face à une déréglementation totale d'une industrie, il faut se poser la question : Pourquoi on déréglemente? Qu'est-ce qu'on déréglemente? Quelle règle nous venons changer? Est-ce qu'il y a quelque chose qui ne fonctionne pas dans l'industrie présentement? Mais vous comprendrez, Mme la Présidente, que, pour être capable de répondre à ces questions-là, il faut être capable de voir d'où est-ce qu'on est partis, c'est quoi, l'historique.

Et là, Mme la Présidente, je vais faire un petit survol historique avec vous. J'ai du temps devant moi. Vous allez me permettre de faire un peu de lecture parce qu'évidemment je n'ai pas eu l'occasion de tout apprendre ça par coeur, mais il y a eu un texte qui a été publié par les taxis de Montréal, qui avaient 108 ans d'histoire, et ça a été publié en décembre... ne bougez pas, en décembre 2016, Mme la Présidente. Donc, ça relate quand même assez bien l'historique.

Vous savez qu'en 1909, Mme la Présidente, 110 ans exactement, «le premier permis de taxi automobile a été émis pour la compagnie Bernu Motors and Taxi Auto Limited. [Et c'était] sur la rue Saint-Jacques que le premier client [a monté] à bord d'un véhicule [de taxi]», Mme la Présidente.

«En 1922, la Diamond Taxi Association est créée alors qu'elle ne compte que sept membres. [Et] à cette époque, le tarif de base par course est de 0,05 \$», Mme la Présidente.

«Pendant les années qui suivent, le nombre de permis monte en flèche pour atteindre 3 000 permis en 1929 — en à peine sept ans de différence. Malheureusement, la crise économique fait en sorte qu'il ne reste plus que 1 500 permis à la fin de cette même année. [Et] un an plus tard, le nombre de permis décline encore [environ] à 800.

«En 1936, c'est au tour de l'Association Lasalle de voir le jour, avec plus de 350 voitures.

«Mais la situation est difficile. L'économie de la ville n'est pas encore tout à fait remise de la récession, les taxis sont trop nombreux. Les chauffeurs peinent alors à faire le salaire "légal" de l'époque, soit 11,25 \$ par semaine — le salaire légal de l'époque.

«En 1941, Montréal compte 840 permis. La guerre améliore ironiquement la situation économique des chauffeurs, qui vont jusqu'à retrouver une certaine prospérité.

«À la fin de la guerre, la demande est forte, et les permis sont émis avec plus ou moins de contrôle. [Donc] en 1945, leur valeur est de 16,20 \$ chacun. Une seule petite année plus tard, elle grimpe à 162 \$!» Je vous parle de ça, on est en 1945, Mme la Présidente. Un an, on a bondi de 1 000 %.

À l'été 1947 : «Les taxis sont propulsés dans l'avenir avec l'arrivée des premiers radiotéléphones.» Tiens donc, nouvelle technologie. «"L'appareil est déjà très au point, et l'on songe maintenant à éliminer l'usage du cornet téléphonique, qui sera remplacé par un microphone qui laissera au conducteur le libre usage de ses deux mains", peut-on lire dans un article de *La Presse*. Une étrange ressemblance avec notre Bluetooth [d'aujourd'hui], n'est-ce pas?» Il y a beaucoup de parallèles à faire entre ce qui s'est passé avant et ce qui se passe maintenant, Mme la Présidente. C'est pour ça que j'ai trouvé intéressante cette petite recherche là. Et je me permets vraiment de vous lire.

«Toutefois, au début des années 1950, les taxis sont encore une fois trop nombreux. L'industrie replonge dans le marasme, et les hommes refusent de travailler pour des salaires aussi bas. À titre de comparaison, la ville américaine de Chicago, qui compte 3,5 millions d'habitants en 1952, dispose de 3 000 taxis. Au même moment, Montréal concentre 4 295 voitures de taxi pour 1,2 million de population.» Donc, la ville a gelé l'émission des permis. On comprend pourquoi on a des permis, Mme la Présidente, on comprend qu'on a régulé un domaine complet qui ne l'était pas.

Ça, ça va vous intéresser, Mme la Présidente. Alors, que les taxis de Montréal s'apprentent à vivre une autre révolution, c'est les femmes qui font leur entrée dans le métier. «Mademoiselle Ève Laws est probablement la toute première "femme chauffeur". Engagée par l'Association Diamond, elle effectue son premier quart de travail en mai 1951.

*La Presse* couvre l'événement et publie un article dans lequel on peut lire : "Un règlement municipal qui interdit aux femmes de s'asseoir sur la banquette avant avec un chauffeur a dû, pour les besoins de la cause, être inversé. [Et] dorénavant, si une femme est au volant, ces messieurs devront être conscients des distances et s'asseoir sur la banquette arrière."» Les temps ont bien changé, Mme la Présidente.

«Le mois suivant, 14 autres femmes joignent les rangs de Diamond, ce qui fait titrer au *Petit Journal* : *L'invasion des femmes jette l'émoi dans le monde du taxi*. En effet, selon l'article, les 4 000 gaillards de l'industrie "ne cachent pas leur désapprobation et espèrent que cette situation ne sera que temporaire". [Et] même la vignette, [qui est] inscrite au bas de la photo d'une chauffeuse [de taxi] au volant de sa voiture pour accompagner l'article est du plus mauvais goût — et on disait : "L'un des jolis minois qui sillonnent maintenant Montréal, en quête de clients pour son taxi." Heureusement, les temps ont beaucoup changé.» Mme la Présidente, vous faites bien de lever les yeux au ciel. De tels propos aujourd'hui seraient tout à fait inacceptables, Mme la Présidente.

• (16 h 40) •

«Tout au long des années 1950, les commissions et les rapports sur la problématique du taxi s'enchaînent. Au sein de l'industrie, les associations, coalitions, regroupements et comités [s'en] font et [s'en] défont. Puis, en 1952, le maire Drapeau légifère pour limiter le nombre de taxis qu'un propriétaire peut obtenir, tout en conservant les droits acquis. À l'époque, un seul propriétaire peut posséder jusqu'à 500 taxis!

«Les années 1960 et [70] sont relativement stables. En 1971, sur un total de 4 400 permis de taxi dans Montréal, on compte environ 1 400 chauffeurs propriétaires.

«Les années 1980 : vers une professionnalisation du métier.

«Dès 1983, la Communauté urbaine de Montréal décide de prendre les choses en main. Les cours de formation sont dorénavant obligatoires pour l'obtention du permis. C'est aussi l'année de l'apparition du "pocket" — "pocket number", comme on dit, Mme la Présidente — cette pochette "plastifiée, inaltérable, avec une photo couleur renouvelée chaque cinq ans". La tarification, les règles [...] les obligations des chauffeurs sont affichées à l'intérieur des véhicules. Les taximètres sont régis par règlement, tout comme d'ailleurs le poste d'attente. Il faut compter deux années pour que ce nouvel encadrement se mette en place.

«À la même époque, le gouvernement du Québec met sur pied un plan de rachat des permis excédentaires. L'industrie se prononce en faveur de cette opération.» Donc, vous voyez, Mme la Présidente, que même dans les années 80, le gouvernement du Québec a compensé et a racheté les permis pour faire en sorte que les gens puissent gagner dignement leur vie. Tout au long de ce que je vous ai lu, c'est de ça dont il est question, Mme la Présidente : la quantité de permis de taxi pour que les gens puissent gagner leur vie correctement.

«Quatre années plus tard, la ville de Montréal ouvre son Bureau du taxi.

«[Cette dernière] célébrera d'ailleurs ses 30 ans d'existence. Le mandat du BTM, auparavant concentré sur l'encadrement réglementaire, est étendu au développement de l'industrie depuis 2014.

«La première politique sur l'industrie du taxi est d'ailleurs publiée par la ville de Montréal à l'été 2014 et est toujours en cours d'implantation.»

Mme la Présidente, je vous ai lu un petit document que j'ai trouvé sur Internet puis je vais rajouter à l'histoire, Mme la Présidente, parce que je pense que c'est important aussi de comprendre.

En 1900... Ça, c'est un texte qui a été fait par Radio-Canada, et c'est Claude Brunet de Radio-Canada qui a produit ce texte-là.

«Le dépôt du projet de loi n° 17 visant [de] réglementer l'industrie du taxi [...] a suscité des vives réactions des artisans au cours des derniers jours. Ce n'est toutefois pas la première fois que les chauffeurs se mobilisent. Cela a été le cas à la fin des années 1960, au début des années 1970 au sein du Mouvement de libération du taxi. Retour sur ces années fertiles en rebondissements», parce que je pense que c'est important de comprendre notre histoire aussi, Mme la Présidente. Donc, évidemment, le dépôt du projet de loi, comme je vous dis, a fait en sorte qu'il y a eu des rebondissements.

Donc : «En 1968, [les] chauffeurs et des petits propriétaires de taxis se regroupent au sein de Mouvements de libération du taxi. Leur première lutte vise la compagnie Murray Hill, qui détient l'exclusivité de la desserte de l'aéroport international de Montréal, située à Dorval.» Donc, ce qui veut dire que les chauffeurs de taxi ne pouvaient pas aller à Dorval pour aller chercher les gens. C'était une compagnie qui détenait l'exclusivité des droits.

«Les chauffeurs des autres compagnies peuvent y amener des passagers, mais n'ont pas le droit d'en prendre. Cette situation — évidemment, vous comprendrez — fait monter la tension.

«Le 30 octobre 1968, 400 chauffeurs et un millier d'étudiants manifestent violemment à l'aéroport de Dorval. [Les] véhicules de la Murray Hill sont vandalisés. Des cocktails Molotov sont lancés. La circulation est bloquée pendant trois heures.»

Mme la Présidente, Robert Bourassa intervient à ce moment-là : «Le député de la circonscription de Mercier à Montréal — puisqu'il n'était pas encore premier ministre — demande au gouvernement fédéral de mettre fin au monopole de la Murray Hill.»

Un peu plus tard, M. Bourassa, maintenant chef du Parti libéral du Québec, qui est devenu premier ministre de la province le 29 avril 1970, donc moins de trois mois après son élection, «demande au député de Dorion, Alfred Bossé, d'enquêter sur la situation des chauffeurs de taxi.

«L'objectif que vise le premier ministre est d'abord d'améliorer les conditions des chauffeurs de taxi. Le milieu demande des changements en profondeur», expliquait à l'époque M. Bossé.

«Le député conclut qu'il y a trop de permis à Montréal. Tandis qu'il y a un taxi pour 660 habitants à New York, la métropole compte un taxi pour 326 habitants.

«"Il n'est pas étonnant que les propriétaires et chauffeurs crèvent de faim même en fournissant une somme inouïe de travail." — issu du rapport de M. Bossé.

«Le gouvernement [libéral] retire le monopole de la Murray Hill à l'aéroport international de Montréal le 3 septembre 1970. Les chauffeurs de taxi peuvent maintenant y prendre leurs clients.

«Le gouvernement du Québec n'a toutefois pas le temps d'agir», Mme la Présidente, et j'ai appris une page d'histoire ici. «Le 5 octobre 1970, l'attaché commercial britannique à Montréal, James Richard Cross, est enlevé par le Front de libération du Québec — ce qu'on appelle le FLQ. Ce kidnapping est l'oeuvre de la cellule de libération, une bande formée par un chauffeur de taxi : Jacques Lanctôt.

«"[Jacques] Lanctôt était le rédacteur en chef de la revue du Mouvement de libération du taxi", explique Jean-Philippe Warren. "Il a dit qu'il était venu au FLQ parce qu'il était chauffeur de taxi. Le contraste entre l'opulence, d'un côté, et la misère de l'autre a été le déclencheur qui l'a mené au FLQ."»

Vous comprendrez qu'avec la Loi sur les mesures de guerre la police et l'armée écrasèrent la contestation, l'attaché commercial britannique a été libéré, et Jacques Lanctôt a été exilé à Cuba, Mme la Présidente.

«Une industrie qui continue de connaître des moments difficiles.

«L'industrie du taxi va continuer de vivre pendant plusieurs années. Les chauffeurs sont exploités, [...] leurs conditions de travail sont misérables. Il y a beaucoup trop de permis de taxis en circulation. Québec intervient et propose un plan de rachat des permis. Objectif : diminuer le nombre de permis afin d'augmenter les revenus des chauffeurs et des propriétaires.

«Michel Trudel était à l'époque responsable de l'industrie du taxi au ministère des Transports du Québec. [Et] la proposition gouvernementale visait à "augmenter la rentabilité des exploitants qui [poursuivent] leur carrière dans le taxi", explique-t-il.

«Les propriétaires financent le rachat des permis. Ce plan de rachat sera en vigueur de 1985 à 1990 à Montréal. [Et] au terme du processus, 24 % des permis sont éliminés.

«Cette opération a permis d'équilibrer l'offre et la demande, mais a également entraîné une explosion de la valeur des permis.

«[Et] en 2014, un permis de taxi à Montréal valait en moyenne 189 810 \$. [Et] depuis l'arrivée d'Uber, sa valeur n'a cessé de diminuer.»

Pourquoi j'ai bon de faire une page d'histoire, Mme la Présidente? Pour qu'on puisse comprendre qu'à chaque fois que le gouvernement du Québec décide de changer les règles du jeu dans une industrie, ça revient à faire une expropriation, carrément. L'histoire nous prouve, Mme la Présidente, que les gens qui sont dans l'industrie du taxi depuis plus de 110 ans le sont pour y gagner leur vie dignement, correctement, et c'est le lot d'un bon nombre de propriétaires de permis de taxi. Ce sont des entrepreneurs, ce sont des petites PME qui ont décidé d'investir dans leur avenir. L'arrivée d'Uber, évidemment, a bouleversé le tout, Uber, qui est un fort mauvais payeur, évidemment. Sa réputation à l'international, je n'ai pas besoin de m'étendre là-dessus, je n'ai pas le temps non plus, Mme la Présidente, puis je ne le ferai pas.

Mais, chose certaine, ce que le ministre propose, c'est carrément une expropriation de toute l'industrie. Il y a des règles qui existent. Pourquoi y a-t-il des règles? Il y a des règles de sécurité, il y a des règles pour que les gens ne puissent pas faire n'importe quoi. Comme dans n'importe quel secteur, domaine, si le gouvernement juge bon de changer les règles du jeu, bien, c'est à lui d'indemniser, Mme la Présidente. Et je pense que le député de La Pinière a été fort éloquent dans toutes les occasions qui se sont présentées à lui pour pouvoir s'exprimer au nom de notre formation politique sur le dossier de l'industrie du taxi.

Ce que je sais, Mme la Présidente, c'est que, dans mon comté, il y a des hommes et des femmes qui vivent de leur permis de taxi. C'est leur fonds de pension, en quelque sorte. Ils ont hypothéqué leur maison, leur avenir, ils ont voulu se donner la possibilité de créer, très souvent, un avenir meilleur pour leurs enfants. Et évidemment, Mme la Présidente, vous ne serez pas surprise de m'entendre dire que je suis aux côtés des chauffeurs de taxi qui réclament plus, et à juste titre, Mme la Présidente.

Quand le gouvernement fait le choix de mettre fin à une industrie et de déréglemer, il y a des dommages collatéraux. Rappelez-vous la fermeture de Gentilly, Mme la Présidente, il y a eu un fonds qui a été créé pour créer de l'activité économique. Rappelez-vous quand le gouvernement a décidé de mettre fin à l'amiante, Mme la Présidente, on a compensé également. Bien, si on décide de changer toutes les règles du jeu dans l'industrie du taxi, Mme la Présidente, il est tout à fait normal que le gouvernement assume ses responsabilités et compense le juste montant pour les permis de taxi. Et c'est ce que le député de La Pinière revendiquera au cours des prochaines étapes pour le projet de loi n° 17 qui est devant nous, Mme la Présidente. Et vous avez compris que nous sommes évidemment contre le projet de loi.

• (16 h 50) •

**La Vice-Présidente (Mme Soucy) :** Merci, Mme la députée. Y a-t-il d'autres interventions? Alors, oui, Mme la députée des Mille-Îles. La parole est à vous.

#### Mme Francine Charbonneau

**Mme Charbonneau :** Merci. J'étais absorbée par le cours d'histoire que j'avais de ma collègue. Je trouve qu'elle a fait un tour d'horizon vraiment exceptionnel. J'ai appris des choses et j'ai compris des choses. Des fois, il faut aller un petit peu plus loin.

De mon côté, je vais me permettre de vous lire une lettre que j'ai reçue. Et je pense que plusieurs personnes ont reçu cette même lettre puisqu'elle commence par : «MM. et Mmes les députés.» Puis, je vais vous mettre tout de suite aux aguets, Mme la Présidente, cette lettre vient de Coop propriétaires Taxi Laval, qui nous sensibilise de façon particulière sur différents points. Je trouvais que c'était une belle entrée en matière. Donc, permettez-moi.

«Depuis plus de 45 ans, la Coop des propriétaires de taxi de Laval dessert la population de Laval et compte plus de 300 emplois directs dans la région de Laval. D'année en année, la population prend de l'âge, et le nombre de courses

pour le transport adapté augmente. Ces personnes ayant différentes déficiences allant du problème de la motricité à la déficience intellectuelle en passant par l'autisme, et autres, comment ces personnes pourront recevoir l'aide nécessaire lors de leur transport? Cette clientèle sera-t-elle en sécurité sans une formation adéquate des chauffeurs? Le projet de loi n° 17 ne couvre aucunement ces aspects de la réalité [de nos chauffeurs de taxi, ceux qui le vivent] au quotidien. La formation continue des chauffeurs pour cette clientèle, que nous mettons en place avec nos partenaires, améliore la qualité et la sécurité des services.

«La classe requise pour les chauffeurs de taxi, soit le 4C, nécessitait un examen visuel, un examen médical, un examen théorique et une expérience de 12 mois avec un permis de classe 5. Avec le projet de loi, seule l'expérience de 12 mois de classe 5 sera exigée. Où sera la sécurité de la clientèle qui montera à bord d'un véhicule avec un chauffeur ayant à peine 12 mois d'expérience sur la route?

«En plus, nos chauffeurs ont suivi une formation de taxi, une formation de chauffeur de taxi, une formation de toponymie, une formation de transport adapté. Les chauffeurs de taxi ont investi temps et argent pour suivre les formations exigées. Quelle sera cette formation uniforme que vous proposez? Comment un client peut-il se sentir en sécurité avec un chauffeur qui n'a eu qu'une formation partielle de quelques heures?

«En réduisant les exigences de la formation, vous ne faites qu'augmenter l'insécurité des usagers. Qu'arriverait-il si nous réduisons la formation des infirmières, des professeurs, du professionnel des services d'urgence, et j'en passe? La question se pose.

«Que dire sur l'inspection annuelle du véhicule de transport des personnes? Cette inspection doit être faite par un garage recommandé et mandaté par la SAAQ. Nous sommes partis de deux inspections annuelles, ensuite une inspection avec le projet Uber, et maintenant aucune avec le projet de loi. En négligeant l'inspection annuelle du véhicule, cette décision pourrait, à des graves conséquences sur la qualité des véhicules et, par le fait même, sur la sécurité des personnes en augmentant le risque d'accidents sur la route. Comment réagirait la population si vous réduisez les inspections périodiques des avions, des trains, des véhicules d'urgence, et j'en passe?

«L'industrie du taxi a toujours respecté toutes les lois concernant le transport rémunéré des personnes, que ce soit l'inspection biannuelle des véhicules par un garage recommandé et mandaté par la SAAQ, l'âge et l'empatement du véhicule, les vérifications biannuelles des taximètres, la formation obligatoire de taxi, la toponymie, sans obliger celle du transport adapté, les permis de classe 4C, le permis de chauffeur de taxi et de tarification.

«Notre industrie, que le gouvernement dit ne pas être à l'ère de la nouvelle technologie, eh bien, c'est faux. Avant l'arrivée des multinationales, nous utilisons la répartition automatique, les traces GPS. Nous utilisons des applications mobiles et un service de prise d'appels automatisé, un service de réservation par Internet et même un estimé pour le coût de leur course.

«Plus de 80 % de la population préfère avoir un contact humain pour commander un taxi. Les personnes âgées, qui nous appellent régulièrement, qui représentent 18,5 % de la population du Québec en 2018, ne seront pas à l'ère de la nouvelle technologie, préférant également le contact humain.

«Le projet de loi n° 17 élimine du revers de la main, sans aucun respect envers la clientèle régulière et handicapée, toutes les obligations concernant les véhicules et les chauffeurs pour leur sécurité, [...] soit la formation des chauffeurs, la réglementation concernant le véhicule, l'inspection, un tarif réglementé, peu importe l'achalandage.

«Le projet de loi n° 17 est prêt à sacrifier l'emploi, l'investissement et le fonds de pension de plusieurs milliers de personnes. En fait, l'adoption du projet de loi n° 17 dans sa forme actuelle signifie sans aucun doute, pour plusieurs membres de la Coop des propriétaires de taxi de Laval, la faillite.

«L'abolition des valeurs de permis représente une forme d'expropriation où le gouvernement se trouve à fixer arbitrairement une compensation fixée unilatéralement. Le gouvernement agit ainsi comme juge et bourreau, et ce, tout en sous-évaluant de façon importante la valeur des permis de taxi.

«Nous considérons primordial que des modifications à la loi n° 17 soient apportées pour que la clientèle qui utilise le transport de personnes le soit dans un environnement sécuritaire, avec des chauffeurs ainsi que [les véhicules].

«Nous vous remercions...» Et là vous avez compris, Mme la Présidente, que j'arrive au bout où on nous remercie de notre écoute et qu'on porte une attention particulière à tous les débats qui auront lieu en Chambre.

Mme la Présidente, pendant quatre ans et demi, j'ai eu un privilège extraordinaire. J'ai eu à ma responsabilité, partagée avec l'ensemble de cette Chambre, les aînés du Québec. Et plus souvent qu'autrement, quand on parle de modernisation, on touche une corde sensible chez nos aînés puisqu'ils sont toujours dans cette zone grise de... certains sont très habiles, certains le sont moins. Plusieurs choisissent de ne pas avoir de téléphone intelligent parce que le doigté, la manipulation devient un petit peu plus difficile. Par contre, ils ont encore des téléphones, puis ça me fait toujours un peu sourire, des téléphones qui s'ouvrent, vous savez. Parce que, dans le fond, entre la sécurité puis avoir un contact direct avec quelqu'un avec un téléphone puis un téléphone intelligent, eux, leur souci, c'est d'avoir un téléphone d'accès rapide. Mais en même temps, à chaque fois qu'ils prennent un taxi, ils ont cette façon-là de l'appeler sur le téléphone, soit le téléphone qui est encore au mur, ce qui est de plus en plus rare, ou le téléphone qu'ils ont dans leur bourse ou dans leur poche pour pouvoir avoir accès à un service.

Donc, je vous dirais que j'en suis, pour le principe du service et de la modernisation. Je pense qu'on se doit, comme société, de regarder toute cette évolution et tout ce qui arrive avec l'Internet et la documentation, qui fait en sorte qu'on a l'obligation de se moderniser. Mais on a aussi l'obligation de respecter ces gens qui, dans le quotidien, ne vont pas à la même vitesse que nos jeunes en ce moment. Nos jeunes sont à une vitesse exponentielle avec l'ensemble des instruments qu'on peut avoir. J'ai trois enfants, dont un qui est en génie informatique, et laissez-moi vous dire, Mme la Présidente, ça va vite. Les nouvelles technologies nous emmènent à un endroit complètement ailleurs.

Mais on se doit de garder cette proximité-là avec une clientèle qui, à tous les jours, augmente. La clientèle aînée va augmenter de jour en jour jusqu'en 2023, où on va atteindre un sommet qu'on n'aura jamais atteint au niveau de la

clientèle. Le service — j'ai des collègues qui en ont parlé — à la clientèle des chauffeurs de taxi et ce qu'ils ont développé est extraordinaire. Quand on fait un appel à Taxis Coop et qu'on demande un service de transport, on nous demande souvent quels sont nos besoins. Est-ce qu'on a besoin de plus que deux places dans le véhicule? Est-ce qu'on a des valises? Où est notre trajet pour s'assurer qu'on se rend à la bonne place? Et est-ce que la personne a besoin d'un soutien pour pouvoir être accompagnée adéquatement?

Je ne suis pas sûre, Mme la Présidente, que, dans notre volonté de moderniser, tous les petits transports ou tous les transports autres que les grandes entreprises de taxi ou les chauffeurs de taxi vont avoir ce même souci d'accompagner les gens, de faire en sorte que la sécurité de la personne qui embarque et qui débarque du véhicule sera conservée.

Je nous souhaite d'avoir une loi qui pourrait venir à cette possibilité-là, mais, de la façon qu'elle est écrite en ce moment, je vous dirais que j'ai des grandes inquiétudes.

Nécessairement, un peu comme mes collègues, je prends un taxi, je vais vous dire en quelle occasion, Mme la Présidente, parce que je conduis ma propre voiture, mais, quand je vais dans un restaurant et que je sais qu'il y aura du vin, ce qui me plaît toujours, d'en prendre un verre ou deux, bien, je prends un taxi pour être sûre que je ne me mets pas à risque juste pour un verre de vin ou pour le plaisir de partager avec les collègues ou des amis un moment de festivités.

• (17 heures) •

De ce fait, quand j'embarque dans le taxi, moi, je ne regarde pas... je ne demande pas si les gens sont d'accord avec un projet de loi. Par contre, je leur demande leur nom, leur provenance. Ils ont habituellement, Mme la Présidente, du moins ceux de Laval, toujours un accent vraiment charmant. Ils viennent de partout. Ils viennent de partout et ils connaissent Laval comme le fond de leur poche. Quelquefois, même, je propose un chemin plus court, puis ils me disent : Non, non, non, madame, ce chemin-là, il n'est pas plus court, il est plus long. Je vais prendre le chemin plus court.

Mais chacun d'eux a une histoire. En arrière de chaque permis, il y a un homme ou une femme, il y a une famille et il y a une histoire de passion et de relation humaine qui se fait et un échange qui est fort intéressant. Il y a toujours une petite histoire d'accueil, hein, quand ils sont arrivés, pourquoi ils ont choisi d'être... conduire un taxi, à quelle heure ils ont commencé. Ils ont quand même des heures assez ardues. Ils finissent très tard ou ils commencent très tôt et, quelquefois, font affaire avec des êtres humains complètement différents. Il y a les gens que je qualifierai de bien ordinaires, qui font une course, qui vont du point a au point b. Mais il y a aussi ces gens qui ont des marchettes. Ils ont fait des courses, donc ils ont des sacs. Il y a des gens qui se rendent à Dorval avec une valise ou deux. Il y a des familles qui se déplacent ensemble pour aller à des compétitions ou des activités quelconques. Et, à chaque fois, les chauffeurs de taxi s'ajustent à la clientèle qu'ils ont.

La crainte que j'ai, personnellement, mais aussi que j'ai échangée avec plusieurs gens de ma circonscription, c'est quand le service arrive du coin de la rue. C'est-à-dire que, quand je fais mon numéro ou mon appel sur mon téléphone cellulaire pour avoir un Uber et qu'on ne me demande pas quels sont mes besoins, la voiture arrive devant chez moi ou devant l'endroit où je dois faire mes courses, et elle n'est pas adaptée pour pouvoir donner un service adéquat ou le service dont j'ai besoin, je trouve que ça amène une possibilité de mise en insécurité bien des gens.

De ce fait, la responsabilité d'un ministre et de cette Chambre, c'est de faire en sorte que, si on modifie une règle, si on modernise une règle, si on veut améliorer l'état des lieux, bien, on a la responsabilité d'ajuster correctement. Puis, vous savez, Mme la Présidente, dans cette Chambre, il n'y a pas juste un ministre des Transports. Il y a un ministre de la Famille. Il y a une ministre responsable des Aînés, une ministre responsable des Proches aidants, qui est une première au Québec, et je le salue, mais il faut aussi être préoccupé par leur transport. Il faut aussi regarder cette possibilité-là d'offrir le meilleur service. Et nos chauffeurs de taxi, en quelque sorte, ils sont aussi nos yeux puis nos oreilles sur les gens qu'ils embarquent. Si quelqu'un a un problème de santé mentale, embarque dans un taxi, le chauffeur de taxi peut le détecter, peut amener cette personne-là à avoir une piste de solution. S'il y a un aîné qui est seul, embarque dans un taxi parce qu'il a des malaises, le chauffeur de taxi peut prendre la responsabilité.

Saviez-vous, Mme la Présidente, qu'un chauffeur d'Uber peut choisir d'embarquer ou ne pas embarquer quelqu'un? Il peut stationner sa voiture, voir la personne sortir, trouver qu'elle est un peu amochée : Peut-être qu'elle pourrait vomir dans mon auto, ça fait que je vais juste continuer tout droit, puis je ne vais pas l'embarquer. De ce fait, il y a quelque chose d'injuste là-dedans. On vient jouer dans une règle du jeu qui fait en sorte qu'un chauffeur de taxi, qui a payé son permis, qui a suivi les règles, qui fait surveiller sa... qui fait vérifier sa voiture, qui s'assure de sa propre formation pour pouvoir accompagner des gens aînés, des gens qui ont besoin de transport adapté, va laisser la course à quelqu'un qui peut, en quelque sorte, laisser un mauvais goût à la personne qui a appelé le service.

Ah! il y a des gens qui m'ont dit : Bien, écoute, il n'y a pas de problème, on ne prendra plus Uber, c'est tout. Oui, mais il y a quand même cette première expérience. Il y a quand même cette première expérience où j'ai appelé un service, et, pour toutes sortes de raisons, je n'aurai pas accès à ce service-là. Ou, encore mieux, Mme la Présidente, je prends toujours un taxi pour faire la même course, puis, il y a une journée, bien, j'ai le goût d'essayer puis de faire l'expérience, j'essaie Uber, puis je me retrouve avec une course qui me coûte 15 \$ de plus.

Il y a quand même une logique à avoir, en se disant : Il faudrait qu'on ait des règles justes. Il faudrait qu'on ait les mêmes règles pour tout le monde, la même formation pour tout le monde, la même obligation pour tout le monde, un véhicule sécuritaire, un conducteur qui me donne un sens de la sécurité et avec qui je sais que j'embarque, hein? Quand j'embarque dans un taxi, on le disait un peu plus tôt, il y a toujours cette petite affiche qui dit : Je suis Gérard, et je conduis ce véhicule, et voici mon identification. Bien, dans un véhicule Uber, je ne crois pas que le chauffeur va appliquer son permis de conduire sur le bord de la porte pour que je puisse m'assurer de ma sécurité ou avec qui j'embarque.

J'écoutais mon collègue, un peu plus tôt, de Québec solidaire qui revenait sur le principe des impôts. Bien, effectivement, il faut se questionner. Je veux croire qu'il y a des gens qui ne vont peut-être pas juste arrondir leurs fins de mois. Mais je pense que, si les règles sont injustes pour le principe même de payer ses impôts, bien, on met la sécurité

des gens en danger en disant : Je vais faire ça juste pour régler ma fin de mois, je vais faire ça juste pour régler mes comptes, puis après ça je vais arrêter, puis je vais passer à autre chose.

Je le sais que vous le savez, Mme la Présidente, parce qu'on s'est déjà parlé de commission scolaire, il y a un service qui se partage entre le service adapté de certaines commissions scolaires pour venir boucler un peu le fait qu'un étudiant qui habite très loin et où l'autobus jaune ne passera pas va avoir un service adapté avec les taxis. C'est des partenariats qui sont importants. Et je vous le dis parce que je pourrais l'entendre de la voix du ministre, ils ne sont pas en danger par rapport à la volonté que le projet de loi n° 17 met en place. C'est des partenariats qui sont faits avec les taxis et les commissions scolaires ou les villes, même, parce que les villes aussi font des contrats de service. Où je veux en venir, c'est toujours sur le principe de la formation, Mme la Présidente. Je vous le dis, j'ai des enfants qui conduisent, j'ai des voisins qui conduisent, et, si j'ai bien compris, si je suis une classe 5, je peux faire du Uber, même moi. Il n'y aurait pas de souci, j'aurais la bonne classe sur mon permis de conduire, et tout irait bien, mais n'en vient pas qu'à ce principe d'une classe de permis. On se doit d'être vigilant par rapport à la sécurité des citoyens qui embarquent pour un transport. Un peu comme on le fait quand on prend un transport en commun, un peu comme on le fait quand on veut mettre nos enfants dans un véhicule parce que quelqu'un le transporte pour aller faire du sport à quelque part, on se doit d'être très vigilant sur le principe de la sécurité.

Et, si tout le monde était debout sur ses deux jambes, avait toute sa tête et n'avait pas de souci, je ne serais même pas debout en train de vous parler. Mais, parce qu'on a une clientèle qui peut être fragilisée, parce qu'on a des aînés qui peuvent avoir une demande tout à fait particulière et parce qu'on a eu jusqu'ici des gens dans les coops et des conducteurs de taxi que se sont préoccupés de cette volonté-là, parce que, pour... parce que, jusqu'ici, Uber n'a pas fait ses preuves comme telles sur l'ensemble de l'oeuvre, parce qu'on croyait sincèrement que faire un projet pilote pouvait nous aider à mieux voir les perspectives par rapport à l'implication d'Uber ici, parce qu'à l'extérieur du Québec Uber a fait des dommages... Ce n'est pas qu'ici. Si ce n'était qu'ici, je vous dirais, on est chauvins un peu. Mais, non, pas juste ici, à l'extérieur du Québec, Uber a posé des marques qui ont blessé des communautés. Parce que la sécurité des gens est plus importante que la volonté que nous avons de moderniser, on se doit de regarder avec beaucoup d'attention ce qui va arriver au moment où on va permettre à quelqu'un qui a un permis de classe 5, après 12 mois, de faire de la conduite de taxi et du transport de la communauté.

Mme la Présidente, je joins ma voix à celle de mes pairs pour vous dire : J'ai de grandes inquiétudes et, pour cette raison, je voterai contre le projet de loi n° 17.

• (17 h 10) •

**La Vice-Présidente (Mme Soucy) :** Merci, Mme la députée. Maintenant, un autre intervenant, M. le député de Marquette, la parole est à vous.

### M. Enrico Ciccone

**M. Ciccone :** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Quel bonheur d'être ici aujourd'hui. Ce n'est pas un bonheur cependant de parler du projet de loi n° 17, un projet de loi qui touche directement les gens, qui touche directement les familles, l'humanité également.

Il n'y a pas si longtemps, Mme la Présidente, j'étais au gymnase de l'Assemblée nationale, et il y a un député qui m'a dit : Nous sommes tous ici pour le pouvoir; on a attendu assez longtemps, nous sommes tous ici pour le pouvoir. Ça va peut-être vous surprendre, là, mais moi, j'ai dit : Non, moi, je ne suis pas d'accord avec ça. Je ne suis pas d'accord avec ça parce que moi, j'ai dit, je suis ici en mission pour aider les gens, pour essayer d'améliorer le sort des gens, pour tenter de m'assurer que le Québécois de souche ou même un immigrant puisse être au Québec, ici, et grandir, pour qu'une personne puisse faire du sport comme il veut, puisse être capable de manger également. Faciliter la vie, faciliter la vie des gens, c'est la mission première pourquoi moi, j'ai décidé de me présenter en politique.

Maintenant, ce député-là qui me dit : Moi, oui, mais c'est le fun, être au pouvoir, c'est vrai, mais, quand tu es au pouvoir, des fois tu ne prends pas toujours des bonnes décisions. Tu prends des décisions, mais tu ne comprends pas la répercussion. La répercussion est que, souvent, ce qui est une question mécanique, ce qui est une question de déréglementation, ça se retrouve, en devenant... une question humaine. Même si, tu sais, moi, j'ai tout le temps eu la prétention de penser que... Je m'avance sur un sujet, je vais présenter quelque chose, je vais avoir un commentaire — parce que j'ai été dans le domaine de la communication, Mme la Présidente, et souvent on dit des choses, on fait des choses — et après je me dis : Je n'ai jamais eu la prétention de toujours avoir raison. Je me suis dit : Non, peut-être que je me suis trompé. Là, je pensais que c'était plus mécanique, mais mon commentaire a blessé quelqu'un, est allé chercher quelqu'un au niveau personnel. Puis ça, dans le fond, bien, ça revient un peu sur tes épaules.

Puis, moi, ça ne paraît pas, Mme la Présidente, si vous regardez la chaîne Youtube, là, mais je suis une personne sensible. Honnêtement, je suis une personne sensible, je suis une personne qui est touchée facilement. Et, quand je vois ça, bien, un, je suis touché et je trouve ça dommage que le ministre qui a déposé le projet de loi n° 17 n'est pas aussi touché que moi à ce niveau-là, parce que je comprends qu'on veut déréglementer l'industrie du taxi, je comprends qu'il y a 8 000 permis de taxi qui ont été donnés dans le passé, maintenant on veut ouvrir le marché à n'importe qui pour faire justement du taxi transport... Ma collègue, un peu plus tôt, de Mille-Îles en parlait, n'importe qui peut embarquer dans sa voiture et faire du taxi, n'importe qui, n'importe qui, puis ça, ça devient... Quand on donne, justement, l'appellation de transport à quelqu'un ou qui fait ce travail-là, bien, il doit avoir quand même un minimum de conscience, doit quand même avoir un minimum de sécurité, et ça, ça prend de la formation. Il y a un minimum de formation que tu dois donner, puis tu ne peux pas laisser ça dans les airs. Là, il y a peut-être des taxis qui vont devenir comme des Uber, comme des Lyft, tout le monde va être sur le pied d'égalité.

Les permis de taxi, Mme la Présidente, je ne sais pas s'il y en a qui ont fait l'historique, parce que je n'ai pas écouté nécessairement tout ce qui s'est dit ici, là, mais l'historique des permis de taxi vient après la Deuxième Guerre mondiale. Quand les vétérans revenaient, la job la plus facile, c'était de donner... Ceux qui avaient des véhicules, bien entendu, à un moment donné, au fil du temps, bien là, se lançaient dans le taxi puis donnaient... vraiment, là, faisaient du transport à des gens, mais de façon privée. Et là, à un moment donné, il y en a eu tellement... parce que c'était une des choses les plus faciles à faire, mais il y en avait tellement que, là, à un moment donné, on a décidé de réglementer ça, on a décidé de donner des permis de taxi, et là on s'est rendu à 8 000 taxis à travers la province de Québec.

Et là, si on parle de valeur, un permis, bien, pour faire rouler l'industrie, pour mettre un peu d'argent dans les coffres du gouvernement également, ça prend quand même un prix à ça, ça prend un prix à ça. Maintenant, le prix initial des permis de taxi et le prix qu'ils se sont vendus à travers le temps... Je n'ai pas besoin de vous expliquer comment fonctionne l'économie, l'économie 101, l'offre et la demande, les hausses du marché, et ça descend. Quand il y a moins de demande, bien, les... Quand l'industrie va un peu moins bien, quand, la charte, on voit que ça descend, elle est en baisse, les permis vont se vendre un peu moins cher. Et c'est là où...

Quand on dit : On vient toucher à des personnes, ce sont des personnes qui ont fait le sacrifice, des personnes qui, même avant d'être au Québec — ils étaient outre-mer, ils étaient au Moyen-Orient, ailleurs — avaient déjà pris la décision de justement faire du taxi, ou acheter du taxi, ou acheter l'industrie du taxi et d'en faire du transport, parce que plusieurs d'entre eux, Mme la Présidente, se sont retrouvés à faire du taxi, pas parce qu'ils le voulaient. Il y a des gens qui ont dit : Parfait, on veut investir. Comment on va faire? Il y a d'autres nationalités, Mme la Présidente, qui investissent dans le monde des dépanneurs, dans le monde de la vente. Plusieurs immigrants vont investir dans le monde du taxi et là prennent la décision de dire : Voici ce qu'on a, on a un bas de laine, ce qu'on a ramassé. Un, il faut en ramasser assez pour amener la famille chez nous, chez nous au Québec, qu'il devienne chez eux, et là il faut investir, il faut s'acheter une job. Bien, tu t'achètes une job pourquoi? Parce que tu arrives ici avec des qualifications, tu arrives ici avec des diplômes, puis ils ne sont pas reconnus. Alors, tu te dis : O.K., mais je dois faire manger ma famille. Je ne peux pas retourner nécessairement à l'école, parce qu'il faut que je fasse manger ma famille, je veux subvenir aux besoins de ma famille, alors ce que je fais, c'est que je vais me lancer dans l'industrie du taxi parce que j'ai un petit peu d'argent, je vais investir, je vais emprunter, et, ce que je vais faire, bien, je vais m'acheter un taxi, puis je vais être capable de faire manger ma famille. Non seulement ça, mais je vais être capable de laisser quelque chose en héritage.

Et c'est là que ça devient archipersonnel, parce que, du jour au lendemain, le ministre des Transports dit : Bien là, votre héritage, votre fonds de pension, votre gagne-pain, ça s'en va dans les poubelles, ça n'existe plus. Ce que vous aviez, là, votre cote que vous avez payée pour entrer dans l'industrie du taxi n'existe plus. Ça n'existe plus et, à partir de maintenant, ça ne vaut plus rien, mais on va vous donner un petit quelque chose. Au début, c'était 500 millions, dont 250 millions qui avaient été convenus déjà par le Parti libéral, on a doublé jusqu'à 500 millions.

Et là il y a une façon de négociier, Mme la Présidente. Il y a une façon de négociier, puis j'ai travaillé aussi dans le domaine de la négociation : un, tu ne mets jamais tes cartes sur table en partant. Ça, c'est la première des choses, parce que, pour avoir une bonne négociation, il faut que tu sois capable de sortir de cette négociation-là puis que la partie adverse, même si c'est une compétition, elle soit un peu gagnante, au moins. Tu sais, tu n'es pas pour détruire la... Je comprends qu'en business c'est différent, je comprends que, du côté gouvernemental, on fait vraiment de la politique en business, puis c'est de la business, puis on sait que des fois on peut devenir très, très froid en affaires. Je comprends que ça peut fonctionner comme ça, mais en même temps, là, on gère des...

**La Vice-Présidente (Mme Soucy) :** M. le député, juste faire attention aux comparaisons que vous faites, juste faire attention pour ne pas porter d'intentions à quiconque. Merci.

**M. Ciccone :** Je retire tout ce que j'ai dit d'intentions, Mme la... J'étais parti sur un élan oratoire. Merci beaucoup.

**Une voix : ...**

• (17 h 20) •

**M. Ciccone :** J'étais parti. Quand on fait, justement, une négociation, on veut s'assurer que la partie adverse aussi va être gagnante puis va être capable de sortir quand même avec un sentiment du devoir accompli, d'avoir fait une bonne négociation. Comme ça, ça, c'est à long terme, ça fait qu'on peut garder ce partenaire-là ou ce partenaire d'affaires là pour d'éventuelles négociations ou faire des affaires.

Le 26 mars 2019 : «"C'est une offre finale", dit le ministre Bonnardel.» Oups! «Dit le ministre des Transports», parce que je citais un article de journal. «Reprochant aux chauffeurs de taxi de pénaliser leurs clients en faisant la grève, le ministre des Transports [...] prévient d'ores et déjà que les 500 millions offerts en guise de compensation représentent une offre finale.» Je veux dire, on sort déjà les gants de boxe avant que ça commence, c'est une offre finale. La sensibilité, elle n'est même pas là, ce n'est même pas : on va s'asseoir, on va discuter, je veux vous entendre. Je comprends qu'on va aller de l'avant avec ce projet de loi là maintenant. Parce que c'est comme ça qu'on voit les choses.

C'est précipité depuis le début de cette législature-là. On le voit, là, sur plusieurs projets de loi qui sont déposés, c'est précipité. Tu lis le projet de loi, mais tu dis : Où c'est qu'on s'en va, c'est plein de zones grises? Puis on dit : Ce n'est pas grave. Ce n'est pas grave, au fur et à mesure, on va rectifier le tir, puis on va arranger les choses, puis on va arriver avec un produit qui est final. Puis non seulement ça... Ça serait le fun s'il y aurait de l'ouverture de temps en temps, mais ce n'est pas ça, c'est : Voici ce qu'on pense, ça va rester comme ça, puis on ne bouge pas. Souvent, c'est comme ça.

Alors, on aurait peut-être dû, justement, parce que c'est archihumain, ce projet de loi n° 17 là, dire : Regardez, là, je comprends, O.K., ça a fait des vagues, mais on va en discuter puis on va prendre notre temps, on va prendre notre temps



avant de vraiment mettre ça en oeuvre. On l'a déposé, c'est parfait. Avant de l'adopter, on va écouter les gens, on va se rasseoir. On n'est pas obligés de le régler dans les trois, quatre prochaines semaines. Parce que je ne vois pas l'urgence, un, de déréglementer ça, déréglementer l'industrie du taxi, parce que ça fonctionnait quand même assez bien à l'époque. Ça fonctionnait bien dans le transport adapté. Il y avait une formation, l'accessibilité universelle aussi. Je pense que les gens étaient contents du produit.

Alors, je ne vais pas faire de cours sur la négociation, mais en même temps, là, tu as des chauffeurs de taxi... Puis j'en ai négocié, quelques contrats, dans ma vie, Mme la Présidente, puis, je vais dire une chose, quand quelqu'un te disait : «C'est terminé, non, c'est la dernière offre» en partant, bien, tu disais : Il n'y a pas d'ouverture, ça va être plate. Parfait, je vais aller voir ailleurs ou je vais mettre un peu plus de pression, tout simplement. La pression, comment on la met? Bien, on l'a vu dans les derniers temps, puis je ne dirai pas comment parce que je ne veux pas suggérer comment mettre de la pression. Je ne le dirai pas, il y a de la pression qui a été faite, puis je ne veux pas être complice de ça, je n'embarquerai pas là-dedans. Ça, ça leur appartient.

Maintenant, ça ressemble étrangement... puis, encore là, je ne sais pas si ça s'est dit, mais étrangement Mirabel 2. C'est une expropriation, tout simplement. Parce que, là, on dit : On met un chiffre, on va vous mettre un chiffre sur ce que ça vaut; moi, ici, le ministre ou le gouvernement, je sais combien votre permis vaut, voici ce qu'on va vous donner. Que ce soit Montréal, Québec, dans les régions, que ce soit le nombre de temps que tu as eu ton permis, combien d'argent tu as fait avec ton permis dans le passé... Ça fait-u 20 ans, ça fait-u cinq ans que tu as ton permis? C'est sûr que, si ça fait deux ans que tu as ton permis, trois ans que tu as ton permis, tu n'as pas été capable de faire grandir ton investissement et de rembourser ton prêt, si tu ne l'as pas payé d'un trait. La plupart, je suis persuadé qu'ils ont fait des prêts, puis ils ont des hypothèques sur ces prêts-là, justement. Alors là, on ne sait même pas comment déterminer... Il y en a 8 000. Là, on est rendus, à peu près, alentour de 700 millions, là. Comment est-ce qu'on va diviser ça? Comment est-ce qu'on va diviser ça?

J'ai pris le taxi dernièrement, Mme la Présidente, puis j'ai posé la question, justement, comment ça touchait... Quand j'ai posé la question, là, j'ai eu un regard de feu, premièrement, j'ai eu un regard de feu. Et là je me suis dit : Oui, peut-être que je n'irai pas poser trop de questions puis peut-être que... Mais je me suis assuré de leur dire que j'étais du côté libéral, Mme la Présidente, et ça, ça m'a fait plaisir de leur dire. J'ai-tu le droit de dire ça? Oui? Parce que je vous vois le visage, je ne suis plus sûr, là, vous m'avez inquiété. Alors, je me suis assuré de leur dire que je faisais partie de l'Assemblée nationale, mais j'étais du côté... alors, s'ils avaient des messages, s'ils voulaient que, justement, je parle en leur nom, bien, que j'étais pour le faire.

Puis c'est ce que je vais faire pour les cinq, six dernières minutes qui restent, Mme la Présidente. Parce qu'on dit que cette Chambre, ici, la maison où on travaille, c'est la maison du peuple et que toutes les sphères de la société doivent être représentées. Cependant, le peuple, ce qu'on voit dernièrement, là, n'a pas le droit de parole, n'a pas le droit de parole. Alors, ce que je vais faire, je vais me faire le porte-parole de certains propriétaires, encore propriétaires, de taxi avant que, justement, ces propriétaires-là se fassent exproprier pour un montant d'argent qui n'est pas la réelle valeur de leurs permis.

Aziz, je ne dirai pas le nom de famille pour le protéger : Pourquoi le ministre des Transports favorise une multinationale qui ne paie pas les taxes, les impôts et invite ses multinationales... bénéfiques, pardon, dans des paradis fiscaux au détriment des chauffeurs de taxi qui sont des citoyens qui ont respecté les lois, les réglementations en vigueur depuis très longtemps? En agissant de la sorte, vous avez détruit la vie de 22 000 familles.

Ce sont des citoyens du Québec. Ce n'est pas une minorité visible. Moi, je n'aime pas le mot «minorité visible» parce qu'à l'époque mon père était une minorité visible, mais c'était un Québécois. C'est un Québécois, c'est un Canadien. Ce n'est pas une minorité visible. De notre côté ici, de la Chambre, là, ça n'existe pas les minorités visibles. Tout le monde est Québécois. Tout le monde est Québécois, dont les chauffeurs de taxi et Aziz.

Rachid : Bonjour. Je suis un chauffeur de taxi. Je paie 320 \$ par semaine pour louer un permis de taxi. Vous avez tort lorsque vous dites que nous, les chauffeurs, on va économiser 15 000 \$ par année. Si vous allez nous pousser à travailler avec des compagnies d'application mobile, je dois fournir une voiture avec toutes les charges qui viennent avec, et, en plus, le 25 % que ces compagnies chargent est non déductible d'impôt. Alors, on n'a que des chauffeurs... on est des chauffeurs et on est perdants.

Patricia : En permettant la loi n° 17, vous ne vous rendez même pas compte de l'injustice que vous créez pour les propriétaires de taxi. C'est vous-même, le gouvernement, qui avez imposé ces permis il y a plus de 40 ans. Pourquoi? Pour acheter le monopole, trouver une façon d'aller chercher de l'argent aux citoyens. L'industrie du taxi a changé depuis plusieurs années déjà.

Sylvain : M. le ministre, je suis extrêmement bouleversé par ce que représente ce projet de loi du point de vue de la responsabilité de l'État québécois envers ses citoyens. Je ne connais aucun chauffeur de taxi, ni même ne prend le taxi ou Uber, mais ce projet de loi m'interpelle profondément.

Ici : Je suis endetté de 87 000 \$. J'ai des enfants à faire vivre. Je suis au bord de la faillite. Paul, un chauffeur de taxi en furie qui a préféré taire son nom.

Quand on parle de valeurs du côté du gouvernement, on prétend connaître la valeur justement de ce qu'on va donner. Mais, quand tu demandes la question à un père de famille ou peut-être une mère de famille, ou un père monoparental, ou une mère monoparentale : Combien vaut ta famille, tu es prêt à donner quoi pour ta famille?, il n'y a pas de prix. Il n'y a aucun prix. On ne peut pas mettre un prix là-dessus. C'est impossible de mettre un prix sur la valeur d'une famille.

Là, ce qu'on fait, c'est ça, on met le prix justement, qu'on va déterminer... Je ne sais pas qu'est-ce qu'on va faire, je ne sais pas. Mon Dieu, on va-tu faire une règle de trois? Je ne sais pas, le ministre des Finances, peut-être qu'il va me le dire, là. Il est là, il me fait un petit signe... j'aimerais ça qu'il me donne la formule. J'espère qu'elle est déjà faite puis j'espère au moins qu'on va penser pas juste aux chauffeurs de taxi, mais aux familles également.

Marie-Ève : Je suis contre le projet de loi n° 17 présenté pour moderniser les taxis et permettre l'arrivée d'Uber et d'autres pour les raisons suivantes : le gouvernement ne peut pas décider de ne plus connaître la valeur des permis d'exploitation de taxi sans payer la valeur réelle avant de l'abolir. Il pourrait au moins payer le coût défrayé par chacun de propriétaires.

C'est sûr que ça coûterait très, très, très cher, mais en même temps tu ne peux pas arriver du jour au lendemain, comme on a fait à Mirabel... Parce que ça a laissé des traces. Puis on aurait peut-être dû, justement, se fier sur ce qui s'est passé dans les années passées, justement, pour essayer... pour bâtir un aéroport qui n'existe pratiquement même plus, qui n'est même plus apte à recevoir des avions. On devrait peut-être y penser parce que, justement, avec l'adoption de ce projet de loi n° 17 là, Mme la Présidente, bien, ça risque de laisser des traces. Laisser des traces, oui, peut-être sur l'industrie, peut-être qu'on va s'apercevoir aussi que le transport adapté n'est pas à la hauteur. Mais en même temps j'espère que le tout va bien se dérouler et que ce n'est pas les gens qui vont payer pour.

Et je m'oppose à ce projet de loi n° 17, Mme la Présidente. Merci.

• (17 h 30) •

**La Vice-Présidente (Mme Soucy) :** Merci, M. le député. Alors, y a-t-il d'autres interventions? M. le député de Jacques-Cartier.

### M. Gregory Kelley

**M. Kelley :** Merci, Mme la Présidente. Je suis très content aujourd'hui de prendre la parole, pour environ 20 minutes, pour discuter le projet de loi n° 17. C'est le premier projet de loi où j'ai participé au début et sur la fin des consultations publiques. Et, un petit peu comme tout le monde, quand on parle de l'industrie de taxi et Uber, moi, je suis quelqu'un qui... J'habite dans le comté de la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne depuis plusieurs années. Alors, je suis quelqu'un qui utilise Uber, le service Uber puis le taxi depuis plusieurs années, mais je n'ai jamais vraiment réfléchi un petit peu sur le contexte qui existe partout au Québec. J'étais plus au sein des questions comme un client, sur le prix et tout ça, mais, après plusieurs heures en commission, quand on a entendu plusieurs différents groupes, j'ai vraiment eu une occasion juste de réfléchir sur leurs positions, mais aussi de mieux comprendre le contexte et réalité dans les régions du Québec, pour des gens à Montréal, pour des gens à Québec, pour des gens dans les autres villes, partout au Québec, sur comment ce projet de loi va changer des choses, et, sur certains éléments, peut-être pour le mieux, sur des autres éléments, peut-être pas pour le mieux.

Je veux aussi juste... parce que je sais qu'il y a des gens au ministère qui écoutent nos échanges, ici, en Chambre, aujourd'hui, puis je veux juste, oui, dire merci pour leur travail, parce que, quand même, la préparation d'un projet de loi comme ça, c'est un gros travail. Puis ce n'est pas facile. Il y a un équilibre qu'il faut faire entre des gens qui... des clients, des chauffeurs de taxi, des personnes qui sont des chauffeurs d'Uber, des personnes qui utilisent le transport adapté. Alors, c'est vraiment un enjeu de notre société qui est complexe. Et aussi c'est un petit peu un projet de loi qui représente les défis d'un gouvernement dans un monde où la technologie développe très rapidement.

Je me souviens quand Uber a arrivée ici. C'était tellement facile, charger une application sur son téléphone, puis tu es maintenant capable de commander un lift au bar, au concert, au match de hockey, «whatever». Alors, c'était un gros changement. Puis, au début, tout le monde dit : Oui, ça, c'est formidable, incroyable. Mais on n'a pas vraiment réfléchi sur c'est quoi, l'impact de ça sur l'industrie du taxi. Alors, ça, c'est pourquoi l'ancien gouvernement a déposé un projet pilote pour essayer de mieux encadrer ça puis aussi aider l'industrie du taxi d'évoluer un petit peu, de s'adapter à la réalité d'un monde qui bouge vite, parce que ce n'est pas juste pour les gens dans l'industrie du taxi, mais on peut regarder un petit peu Airbnb, on peut regarder des autres instances où la technologie a vraiment avancé l'économie. Et est-ce qu'on a pris le temps de penser un petit peu des travailleurs, et tout ça? Et la réponse, c'est comme : C'est sûr, dans le projet de loi, il y a des éléments, et c'est évident qu'on va réfléchir à ça, mais il y a aussi un grand aspect, qu'on va laisser «the free market array». Des fois, ce qu'on dit : Ah! ça, c'est l'innovation. Oui, c'est sûr qu'Uber puis Lyft et d'autres entreprises ont mis beaucoup d'argent dans la recherche et développement pour créer une application qui marche. C'est très simple à utiliser, c'est facile. Mais, en même temps, ce n'était pas développé ici, au Québec. Ce n'est pas quelque chose qui a été créé par des Québécois. C'est une entreprise de Californie qui a fait ça, puis ils arrivent ici, puis ils changent nos règles de jeu.

Alors, j'ai entendu plusieurs fois pendant nos discussions que, oui, avec ce projet de loi ici, nous avons vraiment à mettre tout le monde sur la même patinoire. On aime utiliser des références de hockey ici, dans la Chambre, souvent, mais c'est O.K., on a une patinoire maintenant, mais les règles sont quoi, exactement? Comme, quand j'ai entendu un petit peu de chauffeurs qui viennent des régions, des personnes qui ont besoin de transport adapté, comme j'ai dit, je répète, je suis un petit peu... Est-ce que c'est vraiment un projet de loi qui répond à tous les besoins? Et je pense que non. Il n'y a jamais un projet de loi qui arrive qui est parfait, ça, c'est certain. On répète ça ici souvent. J'étais content de dire que le ministre était vraiment à l'écoute. Je pense qu'on a eu des bons échanges, le ministre a posé des bonnes questions. Les collègues de l'autre côté ont posé des bonnes questions. Mes collègues de ma formation politique puis les autres ont posé des bonnes questions, parce qu'on a eu des personnes qui ont vraiment des inquiétudes, puis on est là pour essayer de faire les modifications dans la prochaine suite des choses, dans ce projet de loi, puis faire des amendements. Puis je pense qu'on est capables de trouver des solutions puis arriver avec un projet de loi qui va protéger les plus vulnérables de notre société.

C'est là que je veux vraiment juste commencer un petit peu des interventions qui m'ont vraiment frappé, c'était pour le transport adapté. Quand je regarde le projet de loi, c'est sûr qu'il n'y a pas beaucoup qui encadre cette partie-là, quand on parle des services comme Uber et Lyft, et plusieurs groupes ont intervenu pour parler un petit peu de la réalité que, si Uber et Lyft arrivent puis après ça il y a une réduction du nombre des taxis en service, des flottes partout au Québec

sont dans une réduction majeure à cause d'une compétition entre les deux, c'est possible qu'il va y avoir des impacts sur le transport adapté. Puis, pour moi, ça, c'est vraiment des personnes des plus vulnérables de notre société, mais c'est aussi des personnes qui, j'ai compris, utilisent des services de taxi pour juste faire leur routine dans leur vie, c'est d'aller voir un film, d'aller voir des amis, n'importe quoi, là, faire un petit peu de tourisme aussi. On a entendu ça d'un groupe. Alors, le transport adapté a un rôle très important partout au Québec.

Alors, je veux juste qu'on réfléchisse un petit peu sur ça, parce qu'on a entendu des groupes qui disent : On n'est pas sûrs que, concernant la formation, c'est adéquat, ce projet de loi. On a parlé beaucoup qu'il y a des heures minimales de formation qui sont là, et des gens ont dit : Bien, ce n'est pas une question d'avoir une formation minimale, c'est important d'avoir une formation qui continue dans la vie d'un chauffeur ou dans leur carrière. Alors, ça, c'est une chose qu'on a entendue, que la formation, c'est très important.

La députée de Westmount—Saint-Louis a raconté une histoire très intéressante de quelqu'un qui a sorti d'un taxi, puis le chauffeur a guidé la madame vers sa maison puis a déposé des sacs, et tout ça. Alors, c'est des gens qui ont dit qu'on reçoit un service présentement de l'industrie du taxi qui est formidable.

Mais, si on regarde la réputation d'Uber et Lyft concernant le transport adapté, juste regarder, faire une recherche de Google, puis présentement, à Washington, un groupe a lancé une poursuite contre Uber, parce qu'ils ont dit : Bien, le service n'est pas égal. Et une chose qu'ils ont dite : Ça prend environ... je pense, excusez-moi, le chiffre était... c'est huit fois plus long d'attendre pour un lift d'Uber si vous... besoin d'un transport adapté. Alors, ils disent : Le service existe, c'est offert, mais ce n'est pas égal. Et ça, ce n'est pas correct. Alors, une poursuite a été lancée contre Uber, puis c'est après ça qu'Uber a commencé dans les États-Unis, c'était en 2017, a commencé des différents projets pour le transport adapté, mais on dit : Uber est en existence maintenant depuis plusieurs années et ils n'ont vraiment jamais réfléchi là-dessus, ce n'était pas une priorité pour eux autres. Et, pour moi, ça, c'est où j'ai vu un «flag», comme on dit en anglais, j'étais comme : Wo! c'est quoi, ça, exactement? Pourquoi Uber, il ne veut pas ça, ou Lyft? Puis après ça on a posé des questions. J'ai eu l'occasion de poser des questions directement à Lyft puis j'ai dit : Bien, pour vous autres, est-ce qu'on peut mettre comme un chiffre là-dessus, c'est 8 % de votre flotte totale quand l'opération doit être adaptée pour le transport des personnes handicapées qui ont besoin d'un lift? Puis ils ont dit : On ne veut pas faire ça, parce qu'on laisse nos chauffeurs faire leurs choix. C'est vraiment, comme je dis, le «free market reigns». Alors, ils ont dit : Non, non, partout dans le reste du monde, on n'a pas vraiment un niveau de nombre de véhicules qui doivent être en service en transport adapté. Et moi, j'ai dit : Bien, ça, c'est une chose. Puis j'ai quand même posé des questions. Est-ce que Lyft était prête à payer pour une flotte puis des chauffeurs de faire le transport adapté à temps plein? Puis la réponse n'était pas vraiment un oui. C'était comme : Non, ça, ce n'est pas notre modèle d'affaires. O.K., encore, «fine», ça, c'est votre choix.

Mais, quand on regarde puis on parle de nos chartes puis nos lois, moi, je crois, si moi, je suis capable d'avoir un service qui est moins cher puis est efficace, tous les Québécois doivent avoir le même droit. Ça, c'est pourquoi on a des chartes des droits des personnes. Et quand même je veux juste citer la Charte canadienne, où il y a une partie, là, qui parle de l'égalité entre tout le monde, et je veux juste rappeler que des personnes avec des déficiences mentales ou physiques sont partie des personnes qui sont incluses, qui doivent avoir un service juste. Je sais que je parle plus des lois d'un gouvernement, mais quand même des chartes puis des constitutions dans les sociétés sont là parce que, si quelque chose... on aspire que notre société est comme ça. Et c'est le gouvernement qui prend l'exemple, c'est le gouvernement qui prend le leadership. Ça, c'est pourquoi moi, quand je regarde ça, moi, j'ai l'accès à Uber et Lyft, d'avoir un excellent service, mais quelqu'un dans une chaise roulante n'a pas la même opportunité ou accès à un service que moi.

• (17 h 40) •

And that's where I do find it a little bit disappointing, because perhaps, and you can look Uber and Lyft... recently went public, they made it pretty clear that their objective and how they want to be successful is offer the best price, push out a lot of the competitors and then, at some point, because they're not making any profits at this point in time, raise the rates on people, and that's where they'll gain some profit. I mean, that's just the kind of business, one-to-one model, they don't hide it, that's what they want to do, that's how they believe that they will be successful in the future. But again, I come back to the fact that people who need a transport that is adapted, they're not super keen on doing that. So, maybe that is where the Government does have to step up and present whether it is a percentage of vehicles that always have to be in operation, perhaps force certain companies to make sure that the service is being offered. I think that is at least the minimum we can do.

Et je suis très content de voir que la ministre des Aînés est présente dans la salle parce que, je sais, c'est quelqu'un, au sein de leur caucus, qui lutte toujours pour les plus vulnérables de notre société, puis je pense qu'elle va faire la même chose concernant le transport adapté. Et ce n'est pas une critique. Je sais que le ministre des Transports était vraiment ouvert, il a vraiment écouté tous les groupes qui ont présenté leurs inquiétudes concernant le transport adapté. Alors, je sais que je peux compter sur certains des députés de l'autre côté de faire le point avec le ministre au sein de leur caucus, au sein du Conseil des ministres pour s'assurer qu'il y a quelque chose dans le projet de loi qui veut mieux encadrer le service de transport adapté. Mais encore, c'est juste important, puis, si le gouvernement arrive et dit : C'est pour tout le monde, il faut avoir une flotte disponible à 8 %... Je prends juste un chiffre. Je ne sais pas s'il va être 8 %. Je vais laisser les gens du ministère de préparer quelque chose. Quand même, sur notre côté, on va faire notre recherche, mais quand même, si c'est 8 % puis Uber dit : Non, avec un taux de 8 %, on ne vient pas, on quitte le Québec, bon, bien là, il faut faire un choix. Est-ce qu'on veut avoir un système où, oui, la majorité des gens peut avoir un service à Uber puis Lyft qui est formidable, et tout ça, je répète un petit peu, mais moi, je veux juste faire une réflexion sur les personnes les plus vulnérables de notre société, alors c'est quelque chose de très important pour moi.

Je veux parler un petit peu de l'industrie du taxi maintenant, parce que, quand même on a entendu un petit peu plusieurs compagnies de taxi qui ont parlé d'accès à des fonds verts. Alors, tout le monde comprend, oui, il faut être plus moderne, avoir un meilleur service pour des clients, l'industrie du taxi est vraiment là, mais je veux juste rappeler que

l'ancien gouvernement a présenté des différents programmes qui sont disponibles pour l'industrie du taxi de vraiment moderniser dans notre monde présentement, qui est très compétitif. Alors, il y a un volet qui est sur l'électrification, et amélioration, et efficacité énergétique pour des parcs de véhicules de taxi. Alors, après la fin de semaine, on a parlé beaucoup de l'environnement puis l'économie, puis c'est sûr qu'une chose pour réduire nos gaz à effet de serre, c'est important qu'on a moins de véhicules sur nos routes qui consomment le gaz, c'est important d'avoir de plus grandes flottes de véhicules électriques. Alors, on peut commencer avec des taxis, c'est sûr, à Montréal, et quand même, les flottes de Uber puis de Lyft au centre-ville, c'est sûr, des gens utilisent ce type de service pour aller au point a à point b souvent. Alors, si on est capables d'avoir une plus grande volonté du gouvernement de rendre disponibles des fonds verts à différentes compagnies, pas juste les grands joueurs, mais peut-être aussi des petites et moyennes entreprises dans les régions, c'est quelque chose qui est très intéressant pour toute notre société. Alors, j'espère qu'on va continuer de parler un petit peu de ça, de comment on peut avoir une industrie qui est plus verte.

Un autre volet, c'était le développement des technologies. Alors, on parle toujours des différents types d'application sur un cellulaire, puis finalement la création d'une image de marque. C'est sûr, avec une multinationale comme Uber et Lyft, eux autres sont des compagnies avec des milliards de dollars. Alors, ils sont capables de faire des campagnes de publicité et ils ont plus de moyens, c'est juste simple. Ce n'est pas facile pour des entreprises québécoises de compétitionner avec quelqu'un qui a des ressources énormes comme ça.

Alors, ça, c'est trois choses que l'ancien gouvernement a présentées qui restent toujours en existence et toujours sur le site du ministère des Transports. Alors, je souhaite que des joueurs dans l'industrie de taxi vont continuer de profiter de ces programmes-là puis continuer de... leurs services parce que, c'est sûr, c'est un énorme défi. Et ça, c'est un autre élément que je veux juste discuter un petit peu, c'est que, comme quelqu'un qui utilise les taxis à Montréal puis des fois à Québec, je ne peux pas vraiment utiliser des services de taxi en région. Alors, quand on a entendu des différents groupes partout au Québec qui ont dit : Moi, c'est des petites et moyennes entreprises, on a sept chauffeurs qui travaillent pour nous, c'est sûr que, si Uber arrive, ça va être très, très difficile, dans des régions, pour ces petites, moyennes entreprises de compétitionner avec une multinationale comme Uber, comme Lyft. Alors, ça, c'est une chose pour réflexion, parce qu'il faut protéger ces entreprises-là. Quand on a discuté un petit peu avec Uber et Lyft, comment leur modèle d'affaires marche, c'est sûr que le service est vraiment disponible sur des heures de pointe, pendant des gros événements dans les villes. Mais dans les régions, si on fait ça — il y a un petit festival au centre-ville, quelque chose comme ça — peut-être qu'on va avoir des gens qui travaillent à temps partiel qui... faire du Uber qui vont être disponibles. Mais, au milieu de la journée, est-ce qu'on va voir un service qui est là, qui est présent? Quand même, pour moi, dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal, le service d'Uber n'est pas toujours disponible. Des fois, ça prend un petit peu plus de temps, parce qu'il n'y a juste pas aussi des chauffeurs qui font du Uber dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal. Alors, j'imagine, dans les régions, ça va être un gros défi. Ce n'est pas juste des chauffeurs partout qui vont faire le travail à temps plein. Des fois, c'est possible qu'on va avoir des ruptures de service. Il faut juste regarder puis poser des questions comme ça, des questions sur les régions avec des petites et moyennes entreprises, pour s'assurer que le service va rester là, disponible pour tout le monde, parce que c'est toujours, particulièrement pour nos aînés, une façon très, très importante de faire les différents voyages entre l'épicerie ou quand même visiter des amis. Alors, c'est juste quelque chose qu'il faut faire une réflexion là-dessus.

Puis je reviens un petit peu sur ce point-là, des différentes courses qui sont faites au Québec. Depuis qu'Uber est arrivée, ils mangent présentement 10 millions des 50 millions de courses qui sont faites partout au Québec. Ça, c'est un chiffre très impressionnant. Puis moi, c'est sûr que j'ai des craintes. Comme j'ai parlé, le modèle d'affaires pour Uber est clair : we are going to make sure the price remains low and, once we have less competition and we have a monopoly or a good chunk of that, we will raise our prices, because, if everyone is already involved and already using our technology and is using our service, that's our pathway to creating revenues for their company. But, when we look at that, we ask the question about : How much are your drivers being paid? And the MNA from La Pinière was very good on this point, because Uber and Lyft both said, «Well, roughly, they make \$20 an hour.» OK, that's great, but that was not after we considered the other costs that are taken off for whatever be the charge that has to go to Uber, the charge that has to go to gas. So, when we look at it, it's possible that people might actually make anywhere in between \$8 to \$12, which I am not critiquing, because there are people that drive for Uber and potentially, one day, will drive for Lyft or for other companies that do this because they want to just have that extra 200 bucks a month to potentially pay for their cars or whatever it may be. But, if we go to that point, studies also show that Uber drivers only stay in the industry for two years; we're just going to have a continuing door of low-wage, low-paying jobs, which we do have to be concerned about, because a lot of these people that are driving these cars I see are students or people who are a little bit younger. So again, to have access to this service that is at a lower cost, perhaps, right now than the taxi industry, what is the overall price that we are paying and what type of jobs are we creating?

Alors, c'est sûr qu'il y a beaucoup de travail à faire dans les prochaines étapes du projet de loi. Je sais qu'avec le député de La Pinière puis le député de Viau on va travailler très, très fort pour proposer des amendements au projet de loi, première chose, pour s'assurer que le projet de loi est mieux encadré pour protéger les personnes qui ont besoin de transport adapté. Alors, à ce stade-ci, je ne suis pas capable de dire que je vais voter pour le projet de loi n° 17. Et je suis prêt à travailler avec le gouvernement pour faire des améliorations. Merci, Mme la Présidente.

• (17 h 50) •

**La Vice-Présidente (Mme Soucy) :** Merci, M. le député. Alors, je reconnais maintenant la députée de Bourassa-Sauvé.

#### Mme Paule Robitaille

**Mme Robitaille :** C'est bien ça. Bonjour, Mme la Présidente. Je lisais il n'y a pas longtemps un article dans le journal *Le Soleil* daté de janvier 2019, Mme la Présidente, et je me suis attardée à une citation. On lit : «...M. Bonnardel a

promis qu'il allait dès cette année "déposer une loi qui va amener tous les acteurs du taxi, que ce soit Uber, que ce soit Eva, que ce soit [Netflix], à jouer sur une patinoire où tout le monde — tout le monde, Mme la Présidente — trouvera son compte".» Ah oui? Tout le monde trouvera son compte?

Bien, écoutez, moi, je suis la députée de Bourassa-Sauvé, Montréal-Nord, où il y a beaucoup de chauffeurs de taxi, où il y a beaucoup de chauffeurs de taxi qui, en ce moment, angoissent, pour qui, en ce moment, c'est extrêmement difficile. Il y a eu des gens qui ont essayé de se suicider. Il y a des gens qui ont divorcé. Ça va très, très mal pour ces gens-là. Ils sont très angoissés. Alors, quand j'ai lu cette citation-là puis que j'ai vu «à jouer sur une patinoire où tout le monde trouvera son compte», je me suis vraiment posé des questions. Ce n'est pas l'impression que j'ai eue, ça, lorsque je suis allée dans le quartier Saint-Michel, à Montréal, lors d'une grosse manifestation, une grosse assemblée de chauffeurs de taxi fin mars dernier, après le dépôt du projet de loi n° 17.

Quand je suis allée à ce grand rassemblement de chauffeurs de taxi des...

**Des voix :** ...

**La Vice-Présidente (Mme Soucy) :** ...il y a une personne ici qui a la parole, et j'aimerais bien l'entendre, alors je vous demanderais de garder le silence, s'il vous plaît.

**Mme Robitaille :** Merci, Mme la Présidente. Alors, je vous disais que, bon, tout le monde trouverait son compte. Et puis, bien, en tout cas, ce n'est pas l'impression que j'ai eue en mars dernier quand je suis allée à la grande assemblée des chauffeurs de taxi et des propriétaires de permis de taxi dans l'Est-de-Montréal. La salle, Mme la Présidente, était bondée, il devait y avoir au moins un millier de personnes. J'ai entendu des gens alarmés qui avaient peur de tout perdre, tout perdre le travail d'une vie, perdre toute la valeur d'un permis de chauffeur de taxi qu'ils remboursent, Mme la Présidente, à la sueur de leur front.

Ce n'est pas une impression que j'ai eue non plus lorsque je suis allée à Rimouski avec le député de La Pinière, lorsqu'on a écouté les doléances d'une centaine de propriétaires de permis de taxi et des chauffeurs de la région du Bas-du-Fleuve qui avaient les mêmes inquiétudes, les mêmes angoisses, qui sentaient la même injustice, Mme la Présidente, que leurs collègues de Montréal devant le manque d'empathie, la froideur, le manque d'humanisme du ministre des Transports de la CAQ. Depuis, l'angoisse, comme je vous disais tout à l'heure, ne se calme pas. Alors que je lis que le ministre veut jouer sur une patinoire où tout le monde trouvera son compte, je me dis que c'est un peu raté, c'est très, très triste.

J'ai parlé récemment à un chauffeur de taxi que je connais bien, qui vient de Rivière-des-Prairies, il s'appelle Jacques Claude Hernande. C'est un Haïtien d'origine, qui vient de Hinche, en Haïti, et qui est arrivé ici en 1979 et qui fait du taxi depuis. Parce que, Mme la Présidente, vous savez, le taxi pour ces gens-là, quand ils arrivent au Canada... Des fois, c'est difficile de se trouver un emploi, et il faut se trouver un emploi et il faut se trouver un emploi rapidement. Alors, l'option pour M. Hernande en 1980, c'était de s'acheter un permis de taxi, et là il a emprunté, il a emprunté à la banque, il a emprunté à ses amis, il s'est acheté un permis de taxi et il a commencé comme ça sa carrière. Et M. Hernande maintenant, c'est un pilier de la communauté taxiste du Nord-Est de Montréal, c'est un des leaders de la communauté. Et, en ce moment, il y a... puis c'est un monsieur qui a cinq enfants, 11 petits-enfants, 13 arrière-petits-enfants. Il a 80 ans, M. Hernande, et il fait encore du taxi et il comptait là-dessus pour sa retraite. Maintenant, c'est son fils, tranquillement, qui prend la relève, et tout ce qui arrive, là, tout ce qui arrive en ce moment, ça l'angoisse énormément. Il y a quelques années, il a dû vendre son auto, se débarrasser de son vieux taxi pour en acheter un nouveau, pour répondre aux normes. Ça lui a coûté extrêmement cher, ça lui a coûté environ 76 000 \$, et puis, le permis de taxi qu'il avait, il devait encore 100 000 \$ dessus. Alors, il a une dette de près de 200 000 \$, M. Hernande. Et là, avec tout ce qui arrive, bien, évidemment, mettez-vous à sa place, ce n'est pas simple, puis il ne sent pas qu'il est écouté non plus par le gouvernement en place.

J'ai rencontré aussi, récemment, Pierre Maxime, qui est un gars de Montréal-Nord. Lui, il a acheté son permis en 2003. Ça lui a coûté 170 000 \$, 170 000 \$, ça, Mme la Présidente, en 2003. Et puis, savez-vous, il a emprunté pour payer ce permis de taxi là et là il doit 200 000 \$ en intérêts à la banque. Cet homme-là, il a quatre enfants, il a une femme enceinte. Alors, pour lui, ce qui arrive en ce moment, l'adoption de ce projet de loi n° 17 là, c'est une catastrophe pour lui.

Ailleurs, dans les Cantons-de-l'Est, par exemple, un endroit que je visite régulièrement, où je passe tous mes étés, il y a un chauffeur que tout le monde connaît dans la région, qui s'appelle Michael. Il connaît tout le monde, il connaît toutes les petites dames qui doivent aller un peu partout, qui doivent aller au CLSC. Il dépanne notre famille depuis des années. Quand il y a une urgence... Je me souviens, j'ai eu un fils qui s'est cassé la clavicule. Bien, c'est lui qui l'a amené à l'hôpital. Alors, il rend des services à tout le monde et il a un permis de taxi. Et là, bien, le fait que ça soit complètement déréglé, eh bien, Michael, il ne sait pas ce qui va arriver. Lui aussi, comme les gens de Montréal-Nord, comme les gens de Rivière-des-Prairies, comme les gens de Rivière-du-Loup, comme les gens de Rimouski, il a peur, il ne sait pas ce que l'avenir va lui réserver.

Pierre, Jacques Claude, Michael et des milliers de propriétaires de taxi vont devoir continuer à payer le prêt à la banque pour leurs permis de taxi comme s'ils payaient une hypothèque pour une maison qui n'a plus aucune valeur. Imaginez, payer un prêt pour quelque chose qui ne vaut pratiquement plus rien. C'est quelques milliers de personnes qui ont investi toutes leurs économies, là, dans ce projet-là, dans le projet d'une vie. C'est brutal, ce n'est pas rien. Et là pas de compensation équitable. Ce n'est pas assez. 250 millions, ce n'est pas assez. Ce n'est pas assez pour ces gens-là. On est tous pour la modernisation, mais il faut quand même compenser d'une façon humaine ces gens-là. Moi, je pense aux gens de mon comté, ces gens-là qui ont tout donné pour leur industrie, pour cette industrie-là, et qui maintenant, bien, se font dire : Bien, écoutez, ça va être ça, et puis, là, c'est déréglé, puis, bien, arrangez-vous. Est-ce que c'est comme ça qu'on reconnaît tout ce qu'ils ont donné pour le Québec, tous les efforts qu'ils ont donnés, tout ce qu'ils ont servi, ce

qu'ils ont donné pour servir le Québec? Alors, avec l'adoption du projet de loi n° 17, ce sera, bien, la faillite pour plusieurs. Et puis comment ils vont se sortir de ce calvaire-là? L'industrie du taxi, on l'a dit, on l'a répété ici, c'est quand même 1 milliard de dollars. Parmi ces gens-là, il y a 55 % des gens qui sont issus de l'immigration. Est-ce qu'il y a eu des études pour amener ce projet-là, pour comprendre la portée de ce projet-là? Je me pose des questions.

Alors, comme je le dis, évidemment, on est tous pour la modernisation, pour des applications mobiles, pour que ça soit efficace, mais à quel prix? Il faut absolument une compensation équitable. Malgré l'adoption de ce projet de loi là, il faut une compensation équitable. Et là, après ça, il va y avoir des chauffeurs de taxi qui vont travailler sous le salaire minimum. Il faut s'en souvenir, de ça. Des gens qui vont travailler sous le salaire minimum, c'est extrêmement difficile. Quand on a une famille de quatre, quand il faut payer son hypothèque, quand il faut payer le vieux prêt pour le permis de taxi, ce n'est presque pas faisable. Il faut être sensibles à ça. Et pour les clients, bien, qu'est-ce que ça veut dire? Bien, moi, je m'inquiète. Moi, je m'inquiète, parce que, là, si je comprends bien, un chauffeur de taxi va pouvoir avoir sa formation rapido-presto sur l'Internet. Il va y avoir des contrôles qui vont être faits rapido-presto sur la vérification, par exemple, des antécédents judiciaires. Comment ça va fonctionner, tout ça? Pour le consommateur, ce n'est pas évident. Et puis pour tout ce qui touche le transport adapté c'est aussi crucial.

• (18 heures) •

**La Vice-Présidente (Mme Soucy) :** Mme la députée, vous pourrez compléter votre intervention à la reprise des travaux, à 19 h 30. Vous aurez compris qu'il faut passer aux trois débats de fin de séance.

Alors, je vais suspendre les travaux quelques instants...

**Une voix : ...**

**La Vice-Présidente (Mme Soucy) :** Alors, on me dit que le député est arrivé.

#### Débats de fin de séance

Alors, tel qu'annoncé précédemment, nous allons procéder aux trois débats de fin de séance. Le premier débat se fera entre M. le député de Laval-des-Rapides et M. le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles concernant l'absence de vision du gouvernement caquiste en matière de vente d'hydroélectricité.

Je vous rappelle que, conformément à l'article 310 du règlement, le député qui a soulevé le débat et le ministre qui lui répond ont chacun un temps de parole de cinq minutes, et le député a ensuite un droit de réplique de deux minutes.

M. le député de Laval-des-Rapides, je vous cède la parole pour une durée de cinq minutes.

#### Plan du gouvernement pour augmenter les exportations d'électricité

##### M. Saul Polo

**M. Polo :** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je vous remercie ainsi que vos collègues d'avoir accepté, là, le débat de fin de séance sur cet enjeu-là. Je salue le ministre responsable de l'Énergie et des Ressources naturelles.

Écoutez, je pense que c'est un thème qui vaut ce débat, Mme la Présidente, parce que non seulement aujourd'hui, mais à de multiples reprises je ne suis levé ici, en Chambre, pour questionner le ministre sur la vision de son gouvernement... ou, je devrais dire, l'absence de vision de son gouvernement.

Écoutez, nous sommes tous fiers d'Hydro-Québec, en fait, de notre société. Et vous êtes, je pense, une ancienne employée d'Hydro-Québec, si je ne me trompe pas, Mme la députée... Mme la Présidente. Et à ce titre-là on a souligné, je pense qu'on a tous souligné, et en premier lieu le ministre de l'Énergie, les 75 ans d'Hydro-Québec il y a quelques semaines. Il y a même quatre anciens premiers ministres qui se sont réunis avec... trois anciens avec le premier ministre actuel pour souligner, justement, l'apport, le rôle important, le rôle primordial de cette société d'État, qui, selon moi et selon beaucoup de gens, est un peu au centre de la Révolution tranquille, est un peu au centre de cette fierté des Québécois d'être non seulement reconnus comme un peuple qui a su exister et continuer d'exister en Amérique du Nord comme étant le seul peuple francophone, mais aussi qui est de renommée mondiale et qui est la fierté des Québécois à l'international, la fierté de ce savoir-faire que nous avons développé grâce à ces nombreux projets hydroélectriques dans le Grand Nord, grâce à, justement, cette émancipation du peuple québécois, de vouloir être maître chez lui, maître de ses décisions, notamment de son potentiel et de sa capacité à non seulement assurer son destin, mais surtout et avant tout aussi à pouvoir l'exporter.

Et à de multiples reprises j'ai questionné le ministre sur cette vision, parce qu'on parle... le gouvernement parle d'alliance énergétique. Le premier ministre en a brièvement parlé il y a quelque temps déjà, il y a de cela deux ans, auprès des militants de la Coalition avenir Québec. Mais, au fur et à mesure que ce gouvernement prend place, au fur et à mesure que ce gouvernement assume ses responsabilités, bien, nous découvrons peu à peu un peu cette vision sans qu'elle ait été complètement détaillée.

On s'entend, on veut tous pouvoir écouler les surplus, on est tous pour ça. Et je veux, en fait, préciser auprès du ministre... Parce qu'il a à quelques reprises essayé de faire... un peu interprété mes propos comme étant fier ou étant content de pouvoir dire que le premier ministre n'a pas réussi son deal en Ontario ou que le premier ministre n'a pas réussi son deal à New York. Loin de là. Je pense que tous les Québécois, on souhaite, un, pouvoir justement exporter nos surplus et, encore plus, pouvoir exporter encore plus d'hydroélectricité auprès de nos voisins. On est fiers. On est fiers parce que c'est une énergie verte, une énergie renouvelable. Donc, loin de moi de me satisfaire ou, enfin, de pouvoir prendre plaisir

au fait que le gouvernement échoue ou doive patienter de pouvoir aller encore plus loin à ce niveau-là. Au contraire, on souhaite tous la réussite d'Hydro-Québec. Mais ce qu'on souhaite aussi, c'est d'avoir une vision, une vision qui est cohérente, d'avoir... de recevoir des explications ou, en fait, de voir une vision qui se tient, une vision qui, avant tout, permet de pouvoir pleinement exploiter cette ressource-là.

Et donc ce que je remarque et ce que je questionne aujourd'hui à nouveau le ministre, c'est cette stratégie du premier ministre... Et je dis bien du premier ministre parce que, malheureusement, et je l'ai souligné aujourd'hui, ce n'est pas par manque de respect envers le collègue, c'est qu'à chaque fois, le premier ministre, lorsqu'il s'est déplacé, que ce soit en Ontario, que ce soit à New York, malheureusement, et je vous l'ai dit en période de crédits, malheureusement, il ne s'est pas déplacé en compagnie du ministre de l'Énergie, qui est le premier garant, si on peut dire, le premier responsable, le premier à assumer cette responsabilité, comme ministre, de pouvoir, justement, mener à terme cette vision.

Et ce que je déplore, c'est la stratégie du gouvernement, du premier ministre de mettre sur la table en partant la meilleure offre possible. En Ontario, c'était quoi? En Ontario, c'était de dire aux Ontariens : Achetez nos surplus, en contrepartie on vous offre des emplois pour vos Ontariens chez nous, plutôt que des emplois pour des Québécois, on vous offre d'être copropriétaires, partenaires de nouveaux barrages au Québec. Et, malgré tout ça, malgré d'avoir mis sa chemise sur la table, le premier ministre de l'Ontario a refusé son deal.

Qu'est-ce qu'on a entendu la semaine dernière? C'est le premier ministre dire aux New-Yorkais : Bien, toute entente signée au-dessus de 0,00 \$ le kilowattheure va déjà être un gain pour le Québec. Excusez-moi, Mme la Présidente — je sais qu'il reste très peu de temps — on n'est pas prêts à faire des ventes à rabais. Au contraire, ça nous a coûté tellement cher, pouvoir développer cette expertise-là, nous, ce qu'on souhaite, c'est que les Québécois puissent pleinement...

**La Vice-Présidente (Mme Soucy) :** Merci, M. le député. Maintenant, je cède la parole à M. le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles. Et je vous rappelle que vous disposez d'un temps de cinq minutes.

#### M. Jonatan Julien

**M. Julien :** Oui, merci, Mme la Présidente. Merci, cher collègue, de nous donner l'occasion, en ce débat de fin de session, de partager, justement, sur le sujet que vous amenez.

Parlons de vision, Mme la Présidente. Parlons-en, justement, de vision. Notre vision est on ne peut plus claire, et on l'a énoncée dans les premiers jours de notre gouvernement justement pour rétablir, rétablir l'absence de vision du gouvernement précédent. On faisait des projets de développement électrique au Québec alors qu'on était en surplus important chez Hydro-Québec. Et ce qu'on a dit au Québec, c'est que dorénavant tous nos efforts seront mis, au gouvernement, pour faire de l'exportation de l'énergie renouvelable, de l'énergie propre du Québec, avant de poursuivre, le cas échéant, le développement électrique au Québec. Et on a fait un terme à certains projets de développement qui étaient dus à un manque de vision. On est en surplus, on a trop d'énergie et on continue, en réalité, de financer du développement. Et ce qu'on veut faire, c'est le plus rapidement possible, Mme la Présidente, faire en sorte que nos surplus soient bien utilisés, parce que la réalité, au Québec, c'est que, dans les 10 dernières années, la consommation énergétique, hydroélectrique et électrique du Québec a stagné, ça n'a pas augmenté, rien. Pourtant, on a fait des projets de développement. Et aujourd'hui on a des surplus qu'on veut exporter.

Alors, je salue, premièrement, cette vision-là et je salue le leadership du premier ministre. En mission économique à New York, à Washington, il a eu l'occasion de rencontrer les plus grandes autorités, les plus hautes autorités pour, justement, discuter de cette volonté-là. Naturellement, une négociation, ça prend du temps. Hydro-Québec négocie déjà depuis un certain temps avec New York. Et le mois dernier, quand le maire de Blasio a nommé le Québec comme étant la piste de solution pour sa transition énergétique, on en est très fiers. Et ce n'est pas arrivé comme ça, comme pour rien, c'est parce qu'Hydro-Québec travaille déjà avec des partenaires à New York justement pour assurer la possibilité d'exporter nos surplus à un tarif négocié qui sera économiquement rentable pour le Québec.

Alors, la vraie vision, on l'a annoncée au jour 1. On veut exporter nos surplus, nos surplus qui sont abondants, avant de faire du développement électrique au Québec, et on va le faire le plus rapidement possible par de la négociation.

Ce qu'on a au Québec, c'est quoi? C'est une énergie propre, une énergie renouvelable, qui fait en sorte que nos voisins, s'ils bénéficient de ces exportations-là, vont être en mesure également, eux, de faire le virage vers la réduction des GES soit par la réduction de l'utilisation du gaz soit par la réduction de matières fossiles comme le mazout. Et on va continuer de travailler au Québec, là. On a un plan de transition énergétique justement pour que l'industrie passe du mazout au gaz naturel, du gaz naturel à l'électricité. On a suffisamment d'hydroélectricité pour subvenir aux besoins internes du Québec et de favoriser l'exportation.

• (18 h 10) •

Mais ce qui est le plus important dans tout ça, Mme la Présidente, quand on parle de vision, c'est, puisqu'on l'a clairement énoncé, puisqu'on a dit nos intentions de vouloir exporter, puisque le premier ministre, en réalité, va rencontrer les grandes autorités, les hautes autorités des États concernés... Et moi, je rencontre le ministre de l'Énergie Rickford la semaine prochaine à Toronto, on va continuer d'avoir des échanges avec les autorités pendant qu'Hydro-Québec, lui, avec ses équipes, sur le terrain, font de la négociation avec les partenaires. Et à terme on va réussir, on va réussir parce qu'on est ambitieux. On va réussir, parce qu'on est fiers de notre richesse, justement à faire en sorte que cette vision-là qu'on a énoncée au premier jour de notre gouvernement... La priorité, c'est l'exportation. La priorité, c'est de faire du développement économique pour le Québec en exportant, d'augmenter la richesse. Alors, on ne peut pas avoir une vision plus claire que celle-là.

Et on ne fera pas, a contrario, Mme la Présidente, du développement électrique, hydroélectrique ou éolien, si on est en période de surplus, mais le plus rapidement possible on souhaite retourner en développement. Mais notre priorité,

notre vision : exporter. Et on va travailler avec le Mass, avec New York et on va effectivement continuer d'avoir des discussions avec l'Ontario, qui aujourd'hui ont des centrales nucléaires, mais qui, à terme, vont s'apercevoir que la vertu est de notre côté et que c'est nous qui avons la meilleure ressource énergétique pour faire de l'exportation, au bienfait de l'ensemble de leur communauté. Merci.

**La Vice-Présidente (Mme Soucy) :** Merci, M. le ministre. Maintenant, M. le député de Laval-des-Rapides, je vous cède la parole pour votre droit de réplique de deux minutes.

**M. Saul Polo (réplique)**

**M. Polo :** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Écoutez, j'écoute notre collègue ministre de l'Énergie et puis je lui souhaite... Parce qu'en fait on se souhaite tous du succès à travers Hydro-Québec. Ceci dit, un peu d'humilité, lorsqu'il fait référence au passé, parce qu'il n'y a pas trop longtemps de ça, Mme la Présidente, c'est quand même notre gouvernement qui a non seulement lancé, mais, quand même, signé l'entente la plus importante au niveau des exportations vers le Massachusetts. Donc, je veux bien prendre... j'entends le ton utilisé par le collègue de se lancer des fleurs, mais, ceci dit, je pense que, le passé, on peut en être très fiers, le passé pas si lointain de ça, on peut en être très fiers, nous aussi.

Ceci dit, quand on parle de nationalisme, Mme la Présidente, j'aimerais aussi le souligner... Parce que notre argument, mon point, et le ministre ne l'a pas abordé de cette façon-là, mon argument, notre point, c'est qu'à chaque fois que le premier ministre s'en va négocier à l'extérieur il met tout de suite en partant la meilleure offre possible. Et, nous, ce qu'on dit, c'est : Si vous êtes vraiment un gouvernement nationaliste, si nos voisins ne sont pas capables actuellement d'accepter vos offres, vos meilleures offres, regardez aussi comment vous pouvez aider nos industries, soit nos industries établies ou soit nos industries naissantes.

Quand on regarde, par exemple, l'industrie du «blockchain», il y a un intérêt palpable, et vous le savez, M. le ministre, il y a un intérêt palpable de différentes industries de pouvoir avoir accès à une plus grande capacité, une plus grande offre de la part d'Hydro-Québec. Ces industries-là souhaitent s'établir au Québec, souhaitent développer encore plus de projets ici, au Québec, et c'est là une opportunité de pouvoir, justement, être un gouvernement nationaliste qui aide à créer des emplois au Québec, qui aide à soutenir cette industrie-là, par exemple, ou d'autres industries, qui aide justement à créer des emplois payants, comme votre gouvernement se plaît à dire.

Quand on parle de nationalisme, il faut aussi respecter tout ce qu'on a fait, tout ce qu'on a fait pour bâtir ce capital, ce capital positif pour le Québec, et non pas le donner à rabais. Et c'est ça, le fond de notre argument, M. le ministre. Aujourd'hui, là, ce qu'on vous dit, c'est : Non seulement faites votre travail, mais allez le faire en respect de tout...

**La Vice-Présidente (Mme Soucy) :** Merci, M. le député. Merci, M. le député. Alors, nous allons maintenant procéder au second débat, entre Mme la députée de Saint-Laurent et M. le ministre de la Famille, en remplacement de M. le ministre de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur, concernant l'improvisation du gouvernement caquiste dans le dossier des maternelles. Mme la députée de Saint-Laurent, je vous cède la parole pour une durée de cinq minutes.

**Consultations sur le projet de déploiement de maternelles quatre ans**

**Mme Marwah Rizqy**

**Mme Rizqy :** Je suis un peu surprise de ce remplacement, compte tenu que nous sommes présentement, aujourd'hui, en consultations particulières pour le projet de loi n° 5 qui porte sur les maternelles cinq ans et que tous les deux, nous aurons terminé de siéger dans cette consultation particulière, mais je suis assez surprise parce que même le ministre de la Famille n'est pas dans cette commission pour entendre les différents groupes. Mais la question que j'ai posée aujourd'hui en Chambre, c'était la suivante. Moi, je voulais savoir, puisque le député de Richelieu, qui est dans les consultations particulières, il dit : On aime la science... Nous autres aussi, on aime la science. Nous, pendant des semaines, nous avons fait des demandes pour avoir différents groupes, différentes personnes, différents intervenants, pour avoir une variété d'opinions.

Et au Québec, Mme la Présidente, nous avons la chance d'avoir des experts. On n'a pas besoin de voyager ni à New York ni à Toronto pour les trouver, ils sont ici, chez nous. Et ils connaissent parfaitement notre réseau d'éducation mais aussi notre réseau de la petite enfance, ils ont fait des recherches sur le 0-7 ans.

Ici, par exemple, on a insisté, Dr Jean-François Chicoine, au CHU de Sainte-Justine. On a demandé Carmen Dionne, Département de psychoéducation de l'UQTR; Mylène Drouin, directrice régionale de la santé publique de Montréal, qui d'ailleurs a publié un rapport, en février dernier, qui portait sur les maternelles cinq ans et qui disait : Il y a encore des lacunes, consolidons d'abord nos acquis, et qui mentionnait à ce moment-là, il n'y a pas... juste en février dernier, qu'avant d'aller davantage dans les maternelles quatre ans, pouvons-nous d'abord nous occuper de la situation actuelle? À ce jour, le gouvernement de la CAQ refuse de les entendre, alors qu'il y a des plages horaires qui se sont libérées.

On a aussi demandé la présence de la CSDM, la plus grande commission scolaire au Québec. Un refus, alors que, Mme la Présidente, savez-vous quoi? Initialement, la maternelle quatre ans, ça s'est développé où, déployé où? À la CSDM, où moi-même, j'ai pu en bénéficier. Et c'était sous l'égide de la CSDM. Alors, c'est étonnant de vouloir refuser d'entendre la première commission qui a mis en place les maternelles quatre ans.

Je trouve ça un peu dommage aussi parce qu'en réponse à mes questions le ministre de l'Éducation, lors de la période des questions, a parlé de lobby. Moi, j'aimerais vraiment savoir, et j'espère avoir une réponse de la part au moins



du ministre de la Famille : Est-ce qu'il considère le Dr Chicoine un lobby? Est-ce qu'on considère la Direction régionale de la santé publique de Montréal un lobby? Est-ce qu'on considère Carmen Dionne, du Département de la psychoéducation de l'UQTR, un lobby? J'aimerais vraiment avoir une réponse. S'il y a une seule question aujourd'hui que j'aurais, ce serait celle-ci. Alors, j'aimerais avoir au moins une réponse là-dessus.

Par la suite, l'échange s'est poursuivi parce que mes autres collègues aussi ont posé des questions, à juste titre, par rapport aux maternelles quatre ans, parce que, lorsqu'on veut engager 2 milliards de dollars de fonds publics, de l'argent durement gagné par les Québécois, en éducation, nous autres, on est d'accord en autant que, un, on ait un plan et qu'on ait des besoins réels. On n'a toujours pas de plan du déploiement. On ne sait pas où est-ce qu'ils vont les mettre, comment qu'ils vont les mettre. On sait juste qu'ils ont tellement mal compté qu'une classe qui devait coûter 122 800 \$ à construire va peut-être coûter 800 000 \$ et, si on est chanceux ou pas trop chanceux, 1 million de dollars par classe. Ça commence à coûter cher, sauver le siège du premier ministre, Mme la Présidente.

Mais ce qui m'a un peu heurtée, aujourd'hui, et «un peu» est un euphémisme, c'est à une des questions posées par rapport aux priorités, parce qu'on a parlé d'enfants autistes. On a parlé plus précisément de l'école l'Étincelle parce que, l'école l'Étincelle, qui est aussi à la CSDM, il y a une situation assez troublante qui a été révélée par Radio-Canada, les enseignants ont fait appel aux médias parce qu'après avoir écrit une lettre conjointe, les syndicats, avec la présidente de la commission scolaire de Montréal, au mois de mars, qui invitait le ministre à venir visiter l'école l'Étincelle, cette lettre est restée lettre morte, pas de réponse, signal radio. Alors, les syndicats se sont tournés vers les médias pour interpeller le ministre. Et là, sa réponse à lui, en scrum, il a dit la chose suivante : N'appellez pas le ministre, appelez un ébéniste. Je me suis dit : Bien, voyons donc! Mais il a osé le répéter en Chambre, ici : N'appellez pas le ministre, appelez l'ébéniste.

La lettre qui a été signée par les syndicats ainsi que par la CSDM demande tout simplement au ministre de l'Éducation : Venez nous voir, venez constater notre réalité, venez comprendre les véritables besoins de nos enfants québécois. Pas besoin d'aller à Toronto ni à New York. Venez chez vous, au Québec, s'il vous plaît.

**La Vice-Présidente (Mme Soucy) :** Merci, Mme la députée. Maintenant, je cède la parole au ministre de la Famille pour un temps de parole de cinq minutes.

#### **M. Mathieu Lacombe**

**M. Lacombe :** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, j'entends ma collègue dire qu'elle est surprise que je sois ici ce soir. Moi, je ne suis pas surpris, Mme la Présidente. On vous l'a dit, on travaille en équipe. On a une autre belle preuve ce soir de ce travail d'équipe. Si je suis ici, capable de répondre à ces questions-là, je pense que c'est parce que ça témoigne du fait qu'on travaille étroitement ensemble sur tout ce qui entoure le déploiement et les prématernelles quatre ans.

J'entendais des critiques à l'effet qu'on n'est pas en consultations notamment sur le projet en question. J'ai souvent entendu aussi la critique que le ministère de la Famille n'a pas participé à l'analyse d'impact réglementaire. Je prends quelques secondes, parce que ma collègue l'a abordé, pour dire que je comprends bien l'idée du Parti libéral, là, de semer de la confusion en disant que c'est épouvantable qu'on n'ait pas participé à la... hier, que c'est épouvantable qu'on ne soit pas à la consultation, je comprends. Je comprends, on fait de la politique avec ça, ça crée de la confusion. Mais en même temps je pense que tous ici, nous sommes des parlementaires, et on sait que ce n'est pas comme ça que ça fonctionne et que c'est tout à fait normal que ce soit le porteur du projet de loi, c'est-à-dire le ministre de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur, qui participe à tout ça.

• (18 h 20) •

On a parlé de plan et de déploiement aussi, je vais y revenir rapidement, mais, vous savez, Mme la Présidente, on peut critiquer le projet de loi, on peut parler du projet de loi, on peut améliorer le projet de loi, si on le souhaite, si on veut y apporter de bonnes idées, mais il y a une chose qui est certaine, et cette chose-là, c'est que la vision du gouvernement, c'est de tout faire, de tout faire et d'investir l'argent nécessaire pour faire en sorte que tous les enfants au Québec pourront développer leur plein potentiel. Ça, ça passe notamment par les prématernelles quatre ans, mais ça passe aussi, quand on parle de travail d'équipe, par plus de ressources, notamment avec le ministre délégué à la Santé et aux Services sociaux, pour qu'on puisse diagnostiquer plus rapidement, pour qu'on puisse avoir le traitement plus rapidement.

Ça passe aussi par les services de garde éducatifs à l'enfance, où on va continuer d'investir. Et on ne le fera pas timidement, on va le faire de façon massive. J'ai la prétention de dire, Mme la Présidente, qu'il n'y a pas un gouvernement au Québec depuis 10 ans qui aura développé, concrétisé en bonne et due forme autant de places que nous en CPE et puis en garderie subventionnée, pas un gouvernement au Québec depuis 10 ans. Donc, dire qu'on abandonne les services de garde éducatifs à l'enfance, c'est tout à fait faux.

J'ai aussi envie de dire que les prématernelles quatre ans, je suis ici pour représenter mon collègue, pour parler en son nom, bien, ça va venir nous aider, ça va venir nous aider, au Québec, parce que les besoins sont criants. 42 000 enfants, présentement, qui sont en attente de services, sur la liste d'attente. On parle de services de garde éducatifs, évidemment. Mais, parmi ces 42 000 enfants là, il y en a beaucoup, il y en a beaucoup qui sont âgés de quatre ans et qui attendent une place, qui aimeraient avoir accès à un service éducatif, ce qui n'est pas le cas présentement. Donc, bien évidemment, la prématernelle, ça nous aidera.

On travaille ensemble, donc, pour assurer le déploiement des prématernelles quatre ans. Donc, quand on parle d'improvisation, encore une fois, le Parti libéral a tout faux.

Une des façons, par exemple, de travailler ensemble, c'est de faire en sorte que les ministres se parlent, bien évidemment, c'est de faire en sorte que les cabinets se parlent, bien évidemment, et c'est aussi de partager nos informations.

Et ça, surprise! Ça ne fait pas tellement longtemps que vous avez quitté le gouvernement, que le Parti libéral est maintenant dans l'opposition. Donc, je peux vous dire qu'on a fait des découvertes. Quand on parle de ministères qui ne se parlent pas, on a appris de bien belles choses. On a appris que les ministères ne se parlaient vraiment pas. Donc là, en ce moment, on se bat contre 15 années de silo, je ne vous conseille pas de vous lancer dans l'industrie de la construction de silo, là, on est en train de se battre contre 15 années d'héritage, là, où les ministères travaillaient en silo parce que les ministères ne se parlaient pas. Et là on demande à nos fonctionnaires de se parler, et je vous dirais que c'est nouveau pour eux. Donc, on le fait tranquillement mais sûrement. Et je vous dis que ça apporte des résultats. On partage des données notamment sur les besoins.

Quand on parle de besoins, au ministère de la Famille, on a de bonnes informations sur les endroits, les régions du Québec où il y a des besoins, où il y a des enfants qui sont en attente, notamment des enfants de quatre ans, pour obtenir une place en service de garde éducatif. Donc, on est capables de croiser les données et de faire en sorte de démontrer sur une carte, bien, à quel endroit est-ce que, sur les territoires de commission scolaire, il y a davantage d'enfants qui attendent une place dans un service de garde éducatif, ce qui nous laisse présager, évidemment, qu'il y a des besoins aussi pour la prématernelle quatre ans. C'est un des exemples, je pourrais en nommer d'autres, mais tout ça pour vous dire, Mme la Présidente, qu'on travaille ensemble.

Je martèle cette donnée : 27,7 % d'enfants au Québec qui commencent la maternelle avec au moins une vulnérabilité dans un des cinq domaines de leur développement. Ça fait des années, ça fait des années, au Québec, qu'on fait toujours tout de la même façon. Ça ne fonctionne pas. Cette proportion-là, elle ne diminue pas, elle augmente. Je pense qu'on fait les choses différemment. Et je pense que les Québécois, depuis le 1er octobre, nous démontrent qu'ils aiment bien notre façon différente de faire les choses.

**La Vice-Présidente (Mme Soucy) :** Merci, M. le ministre. Maintenant, je cède la parole à Mme la députée de Saint-Laurent pour son droit de réplique de deux minutes.

#### **Mme Marwah Rizqy (réplique)**

**Mme Rizqy :** Merci beaucoup. Vous savez, Mme la Présidente, le ministre de la Famille siège sur 57 comités interministériels. Et j'espère qu'il sait que ces comités interministériels existaient bien avant le 1er octobre, soit bien avant votre arrivée en poste. Alors, côté silo, je pense qu'il n'y en a pas tant que ça.

Mais par contre j'aurais apprécié peut-être que vous répondiez à une des questions. Comment ça se fait que vous ne siégez sur aucun comité interministériel pour les maternelles quatre ans, alors que c'est la priorité de votre gouvernement? Pourquoi vous avez refusé de répondre à la question? Est-ce que, oui ou non, il reste des plages horaires, là, de disponibles? Jean-François Chicoine, docteur à Sainte-Justine, Carmen Dionne, UQTR, Mylène Drouin, directrice régionale de la santé publique de Montréal. Il reste des places. Invitez-les, si vous croyez à la science, invitez-les. Ou au moins répondez-nous : Oui ou non, sont-ils des lobbys?

La CSDM, et là je sais que c'est important pour vous, quand on parle...

**La Vice-Présidente (Mme Soucy) :** Mme la Présidente, juste vous adresser... Mme la Présidente! Mme la députée, juste vous adresser à la présidence. J'ai laissé passer, là, à deux reprises. Alors, adressez-vous à la présidence. Merci.

**Mme Rizqy :** Merci, Mme la Présidente. Ça, je sais que c'est important pour le ministre de la Famille, je sais aussi que c'est important pour la ministre de la Santé, mais je pose la question : Est-ce que c'est important pour le ministre de l'Éducation, ce qui se passe avec les jeunes avec des troubles d'apprentissage ou ceux qui souffrent d'autisme? Est-ce que c'est important? Parce qu'une lettre a été écrite, une lettre, là, très importante a été écrite par la présidente avec les syndicats. Pourquoi qu'il n'y a eu aucun suivi de la part de votre gouvernement? Pourquoi que, lorsqu'il est question des enfants les plus vulnérables, c'est toujours nous, l'opposition, qui devons absolument attirer votre attention là-dessus et vous forcer la main à prendre le dossier et à faire quelque chose?

Moi, là, je trouve inacceptable que le ministre de l'Éducation ose dire : N'appellez pas le ministre, appelez un ébéniste. Il fait une blague sur un dossier aussi important. On parle d'enfants vulnérables qui sont mis dans des placards. Si on est rendus, au Québec, qu'on doit appeler l'ébéniste au lieu de notre ministre, là, aussi bien le congédier.

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

Nous allons maintenant procéder au troisième débat, entre M. le député de LaFontaine et Mme la ministre de la Justice, concernant le silence de la ministre sur les contradictions entre le projet de loi n° 21 et la Loi sur l'accès à l'égalité en emploi dans les organismes publics. M. le député de LaFontaine, je vous cède la parole pour un temps... pour une durée de cinq minutes.

#### **Accès à l'égalité en emploi**

##### **M. Marc Tanguay**

**M. Tanguay :** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Jano Bergeron, Jano Bergeron était celle qui a écrit la chanson — et qui l'a évidemment popularisée — *Recherche* : «Dans les rues de la ville, mon appel a été lancé.» Et aujourd'hui Jano Bergeron et le député de LaFontaine ont été entendus, nous avons trouvé Mme la ministre, qui, ce soir, viendra

répondre à une importante question juridique en lien avec le projet de loi n° 21 qui veut interdire les signes religieux. Alors, c'était notre façon, également, de rendre hommage à cette chanteuse qui a popularisé cette chanson.

Alors, une fois qu'on a trouvé une ministre de la Justice et qu'elle va répondre à notre question, Mme la Présidente, j'aimerais réellement que l'on ait un débat juridique ici. Et je ne demande pas à la ministre de rendre publiques des opinions juridiques puis j'aimerais que Mme la ministre m'écoute. Elle a sûrement copie du projet de loi n° 21, sinon j'en ai une copie ici, je peux lui prêter la mienne. C'est sur un aspect important qui n'est pas anodin, qui est juridique et qui n'appelle pas une opinion juridique pour y répondre, c'est une question toute simple de compréhension de rédaction de la loi qui est devant nous, et elle est la première conseillère juridique, j'aimerais qu'elle me suive.

Projet de loi n° 21, on le sait, avec l'article 29 de la loi, le projet de loi n° 21 dit : Il n'y aura plus d'accommodement raisonnable pour les signes religieux, ça va être interdit. Il n'y aura même plus possibilité de déposer une demande d'accommodement, et les signes religieux, article 6, seront interdits pour certaines catégories, annexe II de la loi, seront interdits. O.K.

On dit à l'article 29 : La charte québécoise des droits et libertés, tous les articles que l'on peut, soit les articles 1 à 38, même des articles qui visent l'égalité hommes-femmes, tous les articles sont suspendus. O.K. On est contre, on trouve que ça va contre l'esprit, mais ça, au moins, c'est clair. C'est l'article 29.

Maintenant, la compétence ou le conflit qu'il pourrait y avoir entre le projet de loi n° 21 et d'autres lois du Québec demeure, la question demeure. C'est l'article 11. Qui nous indique quoi? L'article 11, premier alinéa, très clair. Deuxième alinéa, extrêmement ambigu, danger par rapport à des lois antérieures, des lois qui existent déjà.

Article 11 nous dit : «Les dispositions de la présente loi — projet de loi n° 21 — prévalent sur celles de toute loi postérieure.» Alors, celles et ceux qui nous écoutent à la maison, les dispositions de la présente loi, projet de loi n° 21, prévalent sur toutes les lois postérieures. Ça veut dire que, toutes les lois qui vont être adoptées dans l'avenir, le projet de loi n° 21 a préséance, qui leur serait contraire, à moins que cette dernière loi, la loi future, n'énonce expressément qu'elle s'applique malgré la présente loi. Ça, c'est clair, alinéa un de l'article 11.

• (18 h 30) •

Alinéa deux, maintenant, pour les lois... Ça, c'est pour les lois dans l'avenir. Pour les lois dans le passé, qu'en est-il? «Les dispositions des articles 1 à 3 [de la loi] ne prévalent pas sur celles de toutes autres lois antérieures qui [lui] sont contraires.» Donc, pour les lois antérieures, puis je veux qu'on se comprenne puis je veux une réponse juridique, là, ce n'est pas... Je n'ai pas besoin d'opinion, là, c'est juste une simple question de compréhension de texte. Pour les lois postérieures, les lois à venir, c'est clair, le projet de loi n° 21 va prévaloir, sauf si c'est dit de façon contraire dans ces lois futures. Pour les lois antérieures, on dit : Les dispositions des articles 1 à 3 du projet de loi ne prévalent pas sur les lois antérieures. Bien, ça veut donc dire que pas juste les articles 1 à 3 ne prévalent pas, ça veut dire que tous les articles de la loi... parce que là s'arrête l'article. Il n'y a pas d'autre indication. Pour les lois antérieures, on nous dit, Mme la Présidente... puis je vois que vous également, vous essayez de comprendre ce qu'on dit, puis je ne veux pas vous donner des intentions, mais moi, j'essaie de comprendre, j'essaie de comprendre. Les lois antérieures qui seraient contraires au projet de loi n° 21, qu'est-ce qui arrive? Il n'y a pas de réponse.

Ce que j'ai soulevé, moi, c'est la loi de 2000, une loi antérieure, Loi sur l'accès à l'égalité en emploi dans les organismes publics, qui vise les commissions scolaires, les écoles, les services de police des municipalités qui ont plus de 100 employés. Ces trois entités-là, ces trois types d'organismes là sont visés par le projet de loi n° 21. Cette loi-là serait contraire. Elle est antérieure, elle est plus vieille, elle est de 2000. Elle est contraire au projet de loi n° 21 parce qu'elle dit : Tu ne peux pas discriminer les groupes minorisés, notamment les femmes, et tu ne peux pas... et tu dois les dénombrer, tu dois être proactif et t'assurer qu'ils soient plus représentés dans l'embauche dans les organismes publics. Or, le projet de loi n° 21, Mme la Présidente, dit : Non, non, non, tu ne dois pas les engager, engager notamment des femmes qui pourraient porter, par ailleurs, des signes religieux. Alors, on est en pleine contradiction. J'aimerais juste que la ministre nous aide à comprendre. La Commission des droits de la personne l'a souligné à la page 12 de son mémoire, elle ne comprend pas non plus. Merci.

**La Vice-Présidente (Mme Soucy) :** Merci, M. le député. Mme la ministre de la Justice, je vous cède la parole pour une durée de cinq minutes.

### Mme Sonia LeBel

**Mme LeBel :** Merci, Mme la Présidente. Je serais fort étonnée d'avoir besoin du cinq minutes au complet pour répondre à cette question. Mon collègue cite une chanson, moi, je vais citer un film, j'ai l'impression de vivre le jour de la marmotte. C'est la troisième ou quatrième fois que je suis... troisième fois que je suis interpellée sur la question du projet de loi n° 21, alors que ce projet de loi est porté par mon collègue ministre de l'Immigration. Alors, si mon collègue porteur de dossier, qui est le mieux placé pour répondre aux questions de mon collègue, d'ailleurs, député de LaFontaine... c'est lui qui est le ministre en charge du dossier, pourra répondre, j'imagine, à l'article par article, pourra répondre aux consultations. Il y a plusieurs endroits où le ministre de l'Immigration ici, qui est dans le salon bleu, ici, peut répondre à ces questions-là.

Donc, à partir du moment où on interpelle la ministre de la Justice sur un dossier qui n'est pas le sien et qu'on lui demande de discuter de concepts juridiques, de trouver une question de compréhension de texte juridique ou de donner une réponse juridique alors qu'elle n'est pas le porteur du dossier, c'est parce qu'on lui demande une opinion juridique.

Pourquoi on ne le fait pas avec le ministre de la Santé? Pourquoi on ne le fait pas avec le ministre de l'Énergie, de l'Économie? Pourquoi on ne le fait pas avec le ministre de la Culture? Si c'est une question de débat, c'est une question

de débat juridique et si on interpelle la ministre de la Justice sur cette question-là, c'est parce qu'on veut avoir une réponse juridique, donc, par le fait même, un avis juridique. Et à plusieurs reprises... D'ailleurs, pour reprendre mes anciennes expressions, si je pouvais verser les réponses que j'ai données antérieurement dans cette interpellation, on pourrait quitter plus rapidement.

Mais à plusieurs reprises mon collègue, fort de ses effets de toge, très bien maîtrisés d'ailleurs, m'a interpellée sur cette question-là à grands frais de discours — où est la ministre? Où est la ministre? On recherche la ministre — alors qu'antérieurement j'ai déjà répondu à cette question-là, que ce soit en interpellation, que ce soit dans le salon bleu à quelques reprises, pas à toutes les fois, c'est exact, pas à toutes les fois. Pourquoi? Parce que c'est mon collègue le ministre de l'Immigration qui est porteur du projet de loi n° 21. Alors, à chaque fois qu'il y a... Selon l'opinion de mon collègue le député de LaFontaine ou d'un autre de mes collègues de l'opposition, à chaque fois qu'il y aurait une question juridique ou un problème juridique, si je me lève à chaque fois comme ministre de la Justice, bien, ça ne fonctionne pas. Il y a des ministres qui sont porteurs des dossiers, ils sont là pour répondre aux questions.

Alors, à partir du moment où on me demande une opinion ou on me demande de discuter d'un concept juridique au salon bleu dans un dossier qui ne m'appartient pas, c'est parce qu'on me demande de donner une opinion juridique. Et ce n'est pas un hasard que c'est la ministre de la Justice qu'on interpelle sur cette question-là. Alors, je vais reprendre, reprendre ce que j'ai déjà dit. Alors, je vais être, malheureusement pour les gens à la maison, probablement très plate, monotone et un peu soporifique, mais la ministre de la Justice est également le Procureur général et juriste du gouvernement. A ce titre-là, je n'ai pas la même fonction que mes autres collègues. Je suis le conseiller juridique du gouvernement. Les projets de loi sont travaillés de concert avec moi, avec les juristes du ministre de la Justice.

Mon collègue, d'ailleurs je l'en remercie, semblait inquiet pour moi. Il semblait inquiet à savoir si je faisais mon travail. Il semblait inquiet de savoir si je prenais la peine d'émettre les opinions que j'ai à émettre. Et j'ai pris la peine, dans plusieurs forums, dans plusieurs instances, de préciser que ce n'est pas parce que je ne partage pas mon opinion que je n'en ai pas, hein? On a pu voir un certain entrefilet, cette fin de semaine, qui exposait justement le fait que j'avais peut-être trop d'opinions. Donc, ce n'est pas parce que je ne les expose pas que je n'en ai pas. Et le propre de garder une opinion confidentielle, c'est de ne pas divulguer cette opinion quelle qu'elle soit, qu'elle soit favorable, qu'elle ait des nuances, que j'aie émis des avertissements ou non dans un dossier quelconque. Le fait de simplement discuter de cette opinion, c'est d'en faire état, et je ne peux pas en faire état, elle est confidentielle.

Alors, pour rassurer mon collègue, naturellement, je fais part de mes opinions avec mes collègues, je travaille sur tous les projets de loi. Je suis d'ailleurs présidente du comité législatif également. Je travaille à chaque fois dans le but de l'objectif gouvernemental, c'est-à-dire l'intérêt des Québécois, et fournir, avec la participation de mes collègues, le meilleur projet de loi possible pour rencontrer cet intérêt. Merci.

**La Vice-Présidente (Mme Soucy) :** Merci, Mme la ministre. Maintenant, je cède la parole à M. le député de LaFontaine pour votre droit de réplique de deux minutes.

#### **M. Marc Tanguay (réplique)**

**M. Tanguay :** M. le Président, quelques éléments. Premier élément, on vient d'entendre le ministre de la Famille dire et déplorer : Ça fait 15 ans qu'on marche en silo au Québec; moi, je travaille main dans la main avec mon collègue de l'Éducation, et il a répondu au nom, entre autres, de son collègue de l'Éducation. Alors, je pense que la ministre de la Justice, elle peut nous répondre sur une question qui touche la Charte des droits et libertés de la personne, premier élément.

Deuxième élément, mon petit doigt me dit, Mme la Présidente, que j'aurai l'occasion de revenir devant vous, si d'aventure le projet de loi est adopté. L'article 28 dit : «Jusqu'à ce que le gouvernement prenne un décret désignant le ministre responsable», c'est le ministre de l'Immigration, leader du gouvernement, qui en est responsable. Je vous fais déjà une annonce qui est écrite dans le ciel : ce sera la ministre de la Justice qui va ramasser cette loi-là et qui en sera responsable, l'article 28 le laisse grandement présager.

Également, la ministre, et je la cite, elle dit qu'elle n'est pas la mieux placée que le ministre de l'Immigration et leader pour répondre à ces questions-là. Elle dit, et je cite, «un dossier qui n'est pas le mien», fin de la citation, et «elle n'est pas concernée», fin de la citation, par cette question-là. Mme la Présidente, ce dont je parle, c'est de l'application ou pas, de la mise au rancart ou pas de quoi? De la Loi sur l'accès à l'égalité en emploi dans les organismes publics. Qui est responsable de l'application de cette loi-là? Nulle autre que la ministre de la Justice, pas le ministre de la Famille, pas le ministre de l'Éducation, pas le leader du gouvernement. Qui est responsable de cette loi-là? L'article 34 le dit en toutes lettres : La ministre de la Justice est responsable de l'application de la présente loi. Alors, si elle me dit que je ne pose pas la question à la bonne personne, donc je dois dire que cette loi-là ne trouve plus application. Il n'y a plus personne qui répond présent lorsqu'on dit : Aïe! Vous, gouvernement. Loi sur l'accès à l'égalité en emploi, ce n'est pas n'importe quoi. Il ne faut pas discriminer, il faut qu'on ait plus de femmes, plus de gens qui participent des groupes minorités visibles. Ça, il n'y a personne qui vient répondre à nos questions. Ce n'est pas une opinion juridique. J'ai lu l'article 11. Est-ce que l'on a toujours une telle loi? La ministre responsable a dit : Ce n'est pas moi à répondre. Je pense qu'elle fait fausse route.

**La Vice-Présidente (Mme Soucy) :** Merci, M. le député.  
Compte tenu de l'heure, je suspends les travaux jusqu'à 19 h 30.

*(Suspension de la séance à 18 h 39)*

(Reprise à 19 h 30)

**La Vice-Présidente (Mme Gaudreault) :** Alors, bonsoir à vous tous et toutes. Vous pouvez prendre place.

### Projet de loi n° 17

#### Poursuite du débat sur l'adoption du principe

Et nous allons poursuivre notre débat sur l'adoption du principe du projet de loi n° 17, Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile. Et, au moment de suspendre nos travaux, Mme la députée de Bourassa-Sauvé, c'est vous qui aviez la parole. Vous n'aviez pas terminé votre intervention ?

#### Mme Paule Robitaille (suite)

**Mme Robitaille :** Non, non.

**La Vice-Présidente (Mme Gaudreault) :** Non? Alors, je vais vous inviter à poursuivre, et il vous reste un temps de parole de 9 min 47 s.

**Mme Robitaille :** Merci, Mme la Présidente. Eh bien, on avait parlé du drame des propriétaires de permis de taxi et puis on en est venus aussi à parler des conséquences pour le consommateur. Évidemment, on est tous pour la modernisation. C'est ce que je disais. On est pour l'efficacité. Mais, moi personnellement, mon expérience avec un taxi GPS, ça me trouble particulièrement. J'aime avoir un être humain qui me conduit quelque part, qui connaît la ville, qui sait où il s'en va, qui est capable de réagir et s'adapter, et c'est important pour moi d'être avec quelqu'un qui connaît la ville.

Or, maintenant, avec ce qui va nous arriver, avec cette déréglementation, on dit que la formation va se faire rapidement. Souvent, avec les chauffeurs Uber, là, ils se laissent guider par le GPS de leurs téléphones intelligents. Or, pour moi, un chauffeur de taxi, c'est bien plus qu'une application d'un téléphone intelligent. Et ça, je trouve ça décevant, ce côté humain du chauffeur de taxi est tellement important, et je ne voudrais pas perdre ça à cause du projet de loi n° 17.

Et, bon, il y a encore plus important, toute la question du transport adapté, Mme la Présidente. Au Québec, les organismes de défense des personnes handicapées s'inquiètent, s'inquiètent de l'avenir du transport adapté avec la réforme de l'industrie du taxi qui s'annonce. Ils craignent une hausse des tarifs à certaines heures et une pénurie de chauffeurs prêts à offrir ce service. Ils ont fait entendre leurs voix, d'ailleurs, en commission parlementaire.

Dans un reportage de Radio-Canada, on racontait, entre autres, puis ça m'a touchée beaucoup, Mme la Présidente, la vie d'Anik Larose et sa fille. Anik Larose est la mère d'une jeune femme de 24 ans qui est atteinte de trisomie 21. Le taxi adapté permet à sa fille de participer à l'éducation des adultes ou à des stages en milieu de travail. Ça lui permet de sortir de chez elle, d'avoir une vie à peu près normale. Mais sera-t-elle toujours... mais ce chauffeur de taxi là, là, est-ce qu'il va être toujours au rendez-vous matin et soir après l'adoption du projet de loi n° 17 sur le transport rémunéré? Je pose la question, et puis je ne suis pas sûre. Et puis Anik Larose, elle, s'inquiète, s'inquiète sérieusement, puis je pense qu'elle n'est pas la seule. Si l'industrie du taxi est déréglementée, avec une modulation des tarifs selon l'affluence, les chauffeurs de taxi voudront travailler aux heures de pointe et prendre le plus de clients possible, a-t-elle expliqué dans le reportage. Si l'idée du chauffeur est de vouloir faire plus de sous, ce n'est sûrement pas avec ces clientèles-là, hein, les clientèles qui ont besoin de transport adapté, qu'on va gagner du temps. On est loin d'être dans la performance et dans la rentabilité.

À Montréal, 89 % des déplacements du transport adapté sont réalisés par l'industrie du taxi et 11 % par les minibus de la Société de transport de Montréal, la STM. Ainsi, la STM a renouvelé récemment une entente de trois ans avec neuf intermédiaires de l'industrie du taxi. Mais rien dans le projet de loi, rien dans le projet de loi ne garantit un seuil minimal de services. Alors, les handicapés, comme la fille de Mme Larose, les personnes âgées, hein, des fois, qui n'ont pas de téléphones intelligents, qui sont chez eux puis qui dépendent du téléphone de la maison, les gens à mobilité réduite, ils vont faire quoi lorsque les chauffeurs de taxi, des gens qui ont une formation, qui ont de l'expérience, vont avoir délaissé l'industrie pour survivre, pour trouver un nouveau gagne-pain ailleurs, qui n'a rien à voir avec le taxi? On va perdre toute cette expertise-là, tout ce savoir-faire-là, et on va le remplacer par quoi? On aimerait que le ministre nous rassure, mais il ne nous rassure pas. Puis on aurait aimé que le projet de loi n° 17 nous rassure, mais il ne nous rassure pas du tout non plus.

Alors, j'en reviens à M. Hernande, à M. Pierre, à Michael et tous les autres chauffeurs de taxi que j'ai rencontrés sur mon chemin et qui m'ont raconté leur drame. Parce que, Mme la Présidente, c'est un drame pour ces gens-là, pour ces gens-là qui nous regardent et qui vont voir, là, bientôt, passer le projet de loi n° 17. Ils font face à un drame. Ils vont faire quoi?

Bien sûr, il faut moderniser, arrimer, faciliter la vie des usagers, mais, encore là, je me demande quels usagers. Évidemment, moi, vous, les gens actifs, mais les gens, là, qui sont à mobilité réduite, les gens qui sont handicapés, comme je disais, des personnes âgées et des gens qui n'ont juste pas de téléphone intelligent, des gens comme moi aussi, qui aiment, durant une course en taxi, se sentir avec quelqu'un qui connaît ses affaires, qui connaît la ville, qui n'est pas juste guidé par un GPS. Tout ce monde-là, on va faire quoi? On regarde ce qui arrive puis on n'est vraiment pas sûrs.

Et ces chauffeurs de taxi qui ont bâti leur vie sur cette profession-là, qui comptaient sur leurs taxis pour leur retraite, qui ont des permis qui ne valent plus rien, Mme la Présidente, ils vont faire quoi? 250 millions à partager pour des milliers de chauffeurs, de propriétaires de permis de taxi, c'est bien peu puis ça ne règle absolument rien.

La proposition de la CAQ, c'est un manque, je pense, Mme la Présidente, c'est un manque de respect pour ces individus-là qui ont travaillé à la sueur de leur front. Comme je l'ai dit au début de ma prise de parole, il y a des gens là-dedans qui sont dans l'industrie depuis 1980, depuis 1979, le taxi, pour eux, ça leur a permis de voir grandir leurs familles. Ils ont travaillé très, très fort, ils ont servi notre communauté, et ces gens-là avaient ce permis de taxi là, et ce permis de taxi là leur assurait une retraite. Maintenant, qu'est-ce qu'on fait avec ces gens-là? Comment on les récompense de ce qu'ils ont donné à notre société? Est-ce que c'est avec le projet de loi n° 17, vraiment? Je me pose la question. Je ne crois pas. Nous croyons que la compensation proposée par le gouvernement de la CAQ dans le cadre de ce projet de loi là est inéquitable avec la valeur réelle des permis de taxi. Il faut que le gouvernement trouve une solution raisonnable.

Pour ce qui est de la modernisation, il faut améliorer le système de transport de personnes rémunéré, mais une trop grande déréglementation est négative, autant pour ses chauffeurs que pour les contribuables. Ce projet de loi est quand même radical, il faut le dire. Ce projet de loi, on l'a dit, c'est de l'improvisation, c'est du brouillon, omet de prendre en compte l'humain. On votera donc contre le principe de ce projet de loi, Mme la Présidente. Je vous remercie beaucoup. • (19 h 40) •

**La Vice-Présidente (Mme Gaudreault) :** Je vous remercie de votre intervention, Mme la députée de Bourassa-Sauvé. Et maintenant je vais céder la parole à M. le député de Gouin.

### M. Gabriel Nadeau-Dubois

**M. Nadeau-Dubois :** Merci, Mme la Présidente. Je voulais intervenir ce soir parce que, dans le cadre du débat sur le projet de loi n° 17, on entend beaucoup d'arguments qui présentent ce projet de loi comme un projet de loi d'innovation, tu sais, c'est un projet de loi qui innove, c'est un projet de loi, donc, qui constitue un progrès. Et on va même jusqu'à dire : C'est donc un projet de loi qui est au diapason avec la jeunesse du Québec.

Récemment, le premier ministre a même répondu à une question de la cheffe de la deuxième opposition en disant que la députée, donc, de Sainte-Marie—Saint-Jacques était déconnectée de la jeunesse québécoise parce qu'elle s'opposait au projet de loi n° 17. Déjà, il y a quelque chose de profondément ironique d'entendre le chef de la CAQ reprocher à la co-porte-parole de Québec solidaire d'être déconnectée des jeunes. Il y a quelque chose d'un peu ironique dans cette attaque du premier ministre à la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mais, au-delà de l'aspect ironique, je trouve que c'est un argument auquel il faut répondre, parce que c'est très facile de faire équivaloir Uber, technologie, modernisation de l'industrie du taxi et intérêts de la jeunesse. On dit : Tout ça, c'est la même chose, les jeunes, ils aiment ça, les affaires sur leurs téléphones. Ça fait qu'Uber, c'est pour les jeunes. Ça fait que, le projet de loi, Uber est content, ça fait que les jeunes, ils vont être contents du projet de loi. Bien sûr, je caricature, mais on entend souvent cette équation simpliste, et ça vaut la peine d'y répondre, parce que moi, comme membre de la génération qui est censée être émerveillée par Uber, bien, devinez quoi, Mme la Présidente, je ne le suis pas, bien au contraire.

Les débats qu'on est en train d'avoir au Québec autour du projet de loi n° 17, on n'est pas les seuls ni les premiers à les avoir. Plusieurs pays dans le monde, plusieurs législations dans le monde ont eu à avoir ces débats-là, parce que la manière dont se comporte Uber au Québec, c'est exactement la même manière qu'Uber s'est comporté dans d'autres législations à travers le monde, et les dilemmes, les problèmes, les enjeux politiques et législatifs qui découlent de la présence d'Uber sur le marché québécois, c'est exactement les mêmes enjeux, les mêmes dilemmes, les mêmes problèmes que ceux qui ont eu lieu dans d'autres législations qui ont dû gérer Uber.

Il y a une organisation de protection des consommateurs, qui s'appelle SumOfUs, qui a étudié la question et qui a décrit ce qu'ils appellent la recette Uber, une recette en sept étapes, qui vise à décrire quelle est la manière de procéder d'Uber, comment procède cette industrie-là pour entrer sur des marchés et rapidement les dominer. Une recette, donc, en sept étapes, et je vais la résumer pour le bienfait de l'Assemblée nationale.

Première étape. Première étape : Uber entre sur un marché cavalièrement, sans obtenir d'autorisation préalable, et, une fois qu'il est bien installé, donc, brise les lois en place parce que ces lois-là n'ont pas été écrites à une époque où Uber existait. Donc, Uber arrive, s'installe sur le marché sans demander permission, en faisant valoir que ces législations-là sont inadéquates à la nouvelle réalité technologique.

C'est exactement ce qui s'est passé au Québec. On se rappellera notamment d'un porte-parole de *Tout le monde en parle* qui était... qui avait été invité à *Tout le monde en parle* et qui avait dit, en toute candeur sur le plateau de Guy A. Lepage, que, bien, en effet, ils ne respectaient pas les lois, mais que, vous savez quoi, ces lois-là, de toute façon, c'étaient des vieilleries, hein, des affaires écrites à une autre époque. Ça fait que nous autres, on est jeunes, cools et branchés, ça ne s'applique pas à nous, quand même. Je caricature à peine. C'est ça, la première étape : s'installer sur un marché, ignorer les lois et se revendiquer de la jeunesse et de l'innovation pour pouvoir ignorer les lois en toute... comment dire, à visage découvert.

Deuxième étape. Deuxième étape, c'est attirer dans ces marchés-là des chauffeurs, souvent des gens précaires, des gens qui cherchent à arrondir leurs fins de mois, mais les attirer dans le modèle Uber en leur faisant miroiter des gains faciles, en leur disant : Ça va être une manière de faire de l'argent rapidement et simplement. On va même parfois leur offrir des incitatifs pour les attirer dans le modèle d'affaires. Et je le répète, les gens qui sont attirés sur ces emplois-là... ce ne sont pas tout à fait des emplois, mais qui sont attirés par cette entreprise, par ce modèle d'affaires, c'est des gens qui ont des fins de mois serrées, sont précaires, parfois aux études, parfois issus de l'immigration et qui cherchent à venir compléter leur budget.

Troisième étape. Troisième étape : Uber investit pour se faire une bonne image auprès du public. Et, cette bonne image là, il se la crée notamment en cassant leurs prix, en s'assurant d'avoir des prix tellement bas que ça vient, dans le

fond, casser la concurrence. Bien sûr, ce modèle-là n'est pas rentable, on ne peut pas casser les prix comme Uber le fait et être rentable. D'ailleurs, en 2018, Uber a perdu plus de 3 milliards de dollars américains, hein? Donc, de l'aveu même de la compagnie, Uber est déficitaire d'à peu près 0,58 \$ sur chacune de ses courses. Donc, le fait qu'Uber casse ses prix, ce n'est pas parce qu'ils sont capables... ce n'est pas parce qu'ils ont un modèle d'affaires exceptionnel et rentable, c'est parce qu'ils sont tellement gros comme joueurs qu'ils sont capables d'encaisser des pertes que les autres joueurs ne sont pas capables d'encaisser.

Ça, Mme la Présidente, encaisser les pertes pour tuer la compétition, là, cette stratégie économique là, là, elle n'a rien d'innovante, elle n'a rien de nouvelle, elle n'a rien de révolutionnaire. C'est une stratégie qui existe depuis longtemps, et le gouvernement de la Coalition avenir Québec, qui se prétend le gouvernement de gestionnaire, doit connaître le nom de cette stratégie, ça s'appelle du dumping. Et ces pratiques de dumping, c'est des pratiques largement répandues au sein du système capitaliste depuis très longtemps maintenant. Il n'y a rien de nouveau dans cette stratégie d'Uber.

Quatrième étape. Quatrième étape, Uber achète de l'influence politique en recrutant un bataillon de lobbyistes pour aller convaincre les élus qu'il faut adapter le cadre législatif à son modèle d'affaires à lui. Aux États-Unis, par exemple, seulement l'an dernier, Uber a dépensé 2,3 millions de dollars en dépenses de lobbying, comme pas rien.

Cinquième étape. Cinquième étape, Uber ignore les tentatives de régulation de son activité ou même les combats en cours, hein? Au Québec, par exemple, Uber a multiplié, je veux dire, sans gêne, les infractions aux règles du projet pilote qui avait été mis en place par le gouvernement précédent, un projet pilote qui était considérablement permissif, mais, malgré ça, c'était déjà trop. C'était déjà trop de réglementation pour Uber. Ils ont pratiquement ignoré ce projet pilote là, ont multiplié, en tout cas, les infractions dans le cadre de ce projet pilote.

Sixième étape. Sixième étape, Uber se sert de la misère qu'elle a ainsi créée, se sert du fait que sa compétition est en déroute, est en faillite pratiquement, parce qu'elle ne peut, je le répète, encaisser les pertes provoquées par Uber sur le marché. C'est une compétition qui est souvent endettée jusqu'au cou, et, lorsqu'on a donc affaibli, comme ça, la compétition, bien, on profite de cette faiblesse qu'on a nous-mêmes créée.

Je vous donne un exemple, Mme la Présidente. Quand les chauffeurs de taxi ont fait des moyens de pression, ont fait une grève récemment, au même moment où les chauffeurs de taxi faisaient des moyens de pression, Uber était à l'aéroport de Montréal en train de distribuer des pamphlets pour dire aux voyageurs : Vous voyez comment ce n'est pas bon, le service de taxi aujourd'hui, vous voyez comment c'est tout croche. Bien, prenez un Uber. Là, vous voyez à quel point c'est à la fois ingénieux et pervers, parce qu'on crée une crise sociale par sa présence sur le marché, on provoque des moyens de pression et on se sert par la suite de ces perturbations-là pour doré son blason et dire : Vous voyez comment les chauffeurs de taxi, c'est des gens qui vous servent mal. Ils font la grève aujourd'hui. Ce genre de tactiques là, de profiter de faiblesses de la compétition, qu'on a nous-mêmes créées, c'est des tactiques qui ont été utilisées par Uber dans plusieurs législations. Ce n'est pas la première fois qu'on voit ça au Québec.

Septième étape. À ce stade-ci de la recette... (Interruption) Pardon. À ce stade-ci de la recette, donc — j'en perds la voix — Uber... (Interruption) Est-ce qu'on va se rendre à la septième étape? C'est ça, la question. Maintenant qu'Uber, donc, domine le marché à cette septième étape, ils sont en mesure de radicaliser cette démarche, de maximiser le nombre de courses, de maximiser le nombre de chauffeurs, d'augmenter — excusez l'expression — la «cut» qu'Uber prend sur chacune de ces courses-là, ce qui rend les emplois qu'on a initialement ouverts beaucoup moins alléchants qu'au début. On tire vers le bas les conditions de travail, donc, des chauffeurs associés à Uber, et le résultat, bien, c'est ce qu'on a vu la semaine dernière où il y a deux semaines au Québec : des chauffeurs d'Uber qui eux aussi commencent à faire des moyens de pression, qui eux aussi commencent à se plaindre de leurs conditions de travail. On a vu, aux États-Unis notamment, des mouvements assez combatifs et assez importants de chauffeurs d'Uber, qui se retournent contre le modèle qui les avait initialement séduits, en disant : Aïe! Dans le fond, ce modèle-là, là, jeune, cool et branché, là, bien, finalement, là, on est perdants, puis ça nous fait travailler à des conditions qui sont inacceptables dans une société développée.

• (19 h 50) •

Donc, au terme de cette recette en sept étapes, Mme la Présidente, où en est-on? Où est-ce qu'on est rendus? Bien, on est rendus dans une situation où les chauffeurs de taxi ont tout perdu, où l'industrie est déstructurée, où les chauffeurs d'Uber eux-mêmes commencent à déchanter. On est rendus dans une situation où les jeunes pousses québécoises, là, que le ministre des Transports prétend vouloir aider avec son projet de loi, bien, en vertu des stratégies de dumping d'Uber, ne sont pas capables de compétitionner la multinationale américaine. Ce n'est juste pas vrai. C'est illusoire de penser qu'Uber, mégamultinationale, va perdre la concurrence contre des jeunes entreprises québécoises, aussi ingénieuses et innovantes soient-elles, parce que la compétition est juste déloyale. Donc, on se retrouve dans une situation où tout le monde perd, sauf Uber.

Alors, l'avenir radieux dont nous parle le ministre des Transports quand il nous dit que c'est un projet de loi d'avenir, en fait, il n'a absolument rien d'intéressant, y compris pour ma génération. Ce que le modèle d'Uber, qui se présente comme un modèle d'économie du partage, là, puis d'économie innovante, là... Quand on gratte un peu, là, en dessous du vernis, là, ce qu'on découvre, c'est un modèle économique qui n'a rien de nouveau et qu'on connaît très bien, c'est le modèle du capitalisme sauvage.

Quel est ce modèle-là? C'est un modèle qui ressemble à s'y méprendre à ce qu'on a connu au tout début du système capitaliste, à une époque où l'État n'avait pas encore instauré de réglementation, de régulation sociale pour protéger les travailleurs, travailleuses, hein? Parce qu'on a d'un côté, donc, dans ce modèle-là, des travailleurs, des travailleuses qui sont supposés autonomes, hein, puisque c'est techniquement le statut des chauffeurs chez Uber. Ce sont des travailleurs autonomes, ce sont des gens libres qui choisissent de s'associer à Uber.

Ces gens-là doivent s'endetter pour acheter leurs voitures, c'est-à-dire doivent s'endetter pour acheter leurs outils de travail. Des salariés, au sens normal, lorsqu'ils se présentent dans une entreprise pour travailler, ce n'est pas eux

qui paient pour leurs outils, ce n'est pas eux qui paient pour la machinerie de l'entreprise. Mais, dans le cas d'Uber, il y a un tour de passe-passe très ingénieux qui permet de dire : Bien non, mais ces gens-là sont des travailleurs autonomes, alors ils vont acheter eux-mêmes leurs voitures, donc ils vont s'endetter pour acheter leurs outils de travail pour travailler chez Uber. Donc, Uber se débarrasse de ce coup-là, même pas besoin de payer pour la voiture. En plus de ça, ces chauffeurs-là, en vertu de leur soi-disant statut de travailleur autonome, n'ont pas ou très, très peu de protections sociales. Régime de retraite, assurances et compagnie, oubliez ça, c'est des travailleurs autonomes, soi-disant.

Ajoutez à ça le fait que c'est des travailleurs, travailleuses qui gagnent des salaires à la fois misérables et très, très, très instables, hein? Ils sont complètement soumis, en vertu de la tarification dynamique, à la fameuse main invisible du marché, hein? Ils peuvent faire une très bonne soirée en travaillant quelques heures, travailler le lendemain pendant une demi-journée et ne faire pas la moitié de l'argent qu'ils ont fait la veille. Donc, des salaires, je le répète, miséreux et instables.

Donc, pour résumer, là, on a des gens qui sont présumés indépendants, qui s'endettent pour pouvoir aller travailler, qui n'ont pas de protections ou peu de protections sociales et qui font des salaires très bas et instables. Ça, c'est ce qu'on a d'un côté, du côté des travailleurs, travailleuses.

Et, de l'autre côté, qu'est-ce qu'on a? On a une multinationale pour qui c'est, comme disent les Français, tout bénéf. Uber, là, dans ce modèle-là, là, ils ne paient... ils n'investissent pas pour les outils de travail de leurs travailleurs, travailleuses. Ils n'investissent pas sur les voitures. C'est les chauffeurs qui paient leurs voitures. Ils n'ont pas de permis à payer. Ils n'ont pas de dépenses essentielles à faire, à part, bien sûr, d'avoir conçu une application. Chapeau! Ce n'est pas les seuls à concevoir des applications au Québec ni dans le monde. Ils ont conçu une application. Ils donnent accès à l'application. Ils prennent une cote. Ils se départissent de toutes leurs responsabilités sociales en tant qu'employeur à l'égard de leurs salariés. Uber est mort de rire dans ce modèle-là.

Puis, encore une fois, si vous y pensez bien, là, ce scénario-là, d'un côté, une entreprise qui ne prend aucune responsabilité envers ses travailleurs, travailleuses en leur faisant porter l'ensemble des risques inhérents au métier, et la même entreprise qui fait de... et, en fait, de l'autre côté, des travailleurs, travailleuses qui sont présumés autonomes, hein... C'est leur libre choix d'aller travailler là. Ils prennent tous les risques sur eux. Ils reçoivent très peu de bénéfices. Ce modèle-là, là, l'ubérisation de l'économie qu'on nous vante, là, ce n'est pas un modèle d'avenir. C'est exactement le vieux modèle capitaliste dont on pensait s'être sorti avec la social-démocratie, avec les lois du travail, avec l'ensemble des réglementations de l'économie. Moi, je fais partie de la génération qui est venue au monde après l'État-providence, après la social-démocratie, en se disant : Maintenant, je vais faire carrière dans un marché du travail réglementé, où il y a un État de droit, où les entreprises ont des devoirs et des responsabilités corporatives. Je fais partie de la génération qui a peut-être même fait l'erreur de prendre ça pour acquis.

Mais cette ubérisation de l'économie qu'on nous vend aujourd'hui... Uber est un exemple, mais on pourrait parler de Foodora, par exemple. Il y a une grève qui est en train de démarrer à Toronto chez les jeunes employés de Foodora, qui sont des livreurs de nourriture à vélo. Foodora fonctionne exactement sur le même modèle qu'Uber en disant : Vous êtes des travailleurs autonomes, vous fournissez votre vélo, on vous donne une cote, prenez l'application et allez travailler. Ce modèle-là d'ubérisation de l'économie, qu'on vend dans l'espace public comme quelque chose de très cool, très moderne et très branché, dans les faits, c'est une régression en termes de conditions de travail, et beaucoup de gens qui font les frais de cette régression-là, Mme la Présidente, ce sont les jeunes. Ce sont les jeunes.

Alors, quand on vient me dire ici qu'à Québec solidaire, on est déconnectés de la jeunesse parce qu'on est contre le projet de loi n° 17, j'ai un peu de difficultés à l'avalier, Mme la Présidente, parce que, bien au contraire, ce qu'on est en train de faire en s'opposant au projet de loi n° 17 et à l'hégémonie d'Uber dans le marché du taxi, c'est défendre la jeunesse et c'est défendre la possibilité que la jeunesse continue à être dans une société où le marché du travail est balisé, où les entreprises ont des devoirs et où ce n'est pas le far west économique.

Donc, non, il n'y a aucun paradoxe, Mme la Présidente, dans le fait de s'opposer à ce projet de loi là qui, tout le monde le dit, hein, consiste essentiellement à dérouler le tapis rouge à la multinationale Uber. Il n'y a aucune contradiction entre cette position-là et le fait de prendre parti pour la jeunesse, de prendre parti pour l'innovation, de prendre parti pour le progrès. Certains progrès sont en fait des régressions sociales. Le progrès technologique en soi, ce n'est pas garant d'avancer pour le bien commun. La crise écologique qu'on vit actuellement en est une belle preuve. Il y a plusieurs des innovations technologiques des dernières années qui, au départ, ont été présentées comme des grandes avancées et dont on se rend compte aujourd'hui que, collectivement, socialement, on a perdu dans ces progrès-là. Vous savez, Mme la Présidente, parfois, on dit qu'un cancer progresse. Bien, ce n'est pas parce qu'un cancer progresse que la santé du patient s'améliore.

Le progrès technologique, le progrès même, la notion de progrès, en soi, n'est pas garante, n'est pas synonyme de bien commun. Certains progrès peuvent être des régressions, et, dans le cas du projet de loi n° 17, qui nous est vendu sous les oripeaux de la modernisation, bien, on est dans une situation comme celle-là. C'est peut-être une modernisation, c'est peut-être techniquement ou technologiquement parlant un progrès, mais socialement c'est une régression avant tout pour les générations qui actuellement font les frais de l'ubérisation de l'économie et les générations qui vont suivre.

Non, ce n'est pas vrai que la jeunesse du Québec est juste intéressée par des affaires qui se passent sur son téléphone, Mme la Présidente. Je fais aussi partie d'une génération qui veut un marché du travail équitable, juste, où les conditions de travail sont garanties et où les entreprises ont des responsabilités sociales. Ça aussi, c'est jeune, cool et branché, pas juste des applications sur nos téléphones. Merci, Mme la Présidente.

• (20 heures) •

**La Vice-Présidente (Mme Gaudreault) :** Je vous remercie, M. le député de Gouin. Et maintenant je vais céder la parole à Mme la députée de l'Acadie.



**Mme Christine St-Pierre**

**Mme St-Pierre :** Merci, Mme la Présidente. Alors, je suis très heureuse de prendre la parole ici ce soir pour parler de cet important dossier du taxi. C'est un dossier qui fait la manchette depuis plusieurs mois, plusieurs, plusieurs mois, lorsqu'Uber est arrivé dans l'univers ici, au Québec. On savait que ça s'en venait, mais je pense qu'on n'avait pas compris à quel point cette entreprise-là pouvait venir changer la donne pour plusieurs chauffeurs de taxi qui avaient commencé leur travail de façon très modeste, et qui se sont accumulés, avec la valeur de leurs permis de taxi, un certain pactole pour préparer leur retraite, et qui voient aujourd'hui tout ça s'effondrer.

Mme la Présidente, je pense que les analystes politiques vont un jour, et je l'espère, faire l'analyse des projets de loi que ce gouvernement a déposé depuis qu'il est entré en fonction. Mme la Présidente, on voit des projets de loi qui sont étonnamment dirigés vers des gens qui sont issus de l'immigration. Le projet de loi n° 21 sur la laïcité, il est clair que ce sont les femmes immigrantes qui sont visées dans ce projet de loi là, même si, de l'autre côté, on nie cette affirmation.

Le projet de loi sur l'immigration, bien, on a vu tous les dossiers, les milliers de dossiers qu'on ne veut pas traiter, des gens qui sont désespérés, qui ont fait tout le parcours, et qui ont voulu, et qui veulent, venir partager la vie que nous avons au Québec, et qui veulent venir ici pour élever leur famille, contribuer à l'économie du Québec et aussi avoir un meilleur avenir pour elles, ces familles, parce que plusieurs viennent de pays où ce n'est pas la stabilité qui règne.

Mme la Présidente, il y a ce projet de loi sur le taxi. On voit qu'il touche aussi beaucoup, beaucoup d'immigrants et on a vu des commentaires pendant la commission parlementaire, qui s'est... lorsque les audiences en commission parlementaire se sont tenues, de gens qui sont venus dire à quel point ce projet de loi là était inhumain. Et ça m'a touchée quand le premier ministre, dans son discours, lors de sa prestation du serment, a parlé à ses députés puis à ses ministres, en disant : Bien, il faut avoir de l'humanité, il faut être plus humain, et tout ça, j'ai trouvé que c'était un discours assez touchant. Mais, lorsqu'on voit la façon dont il se comporte depuis le début de son mandat, je vais dire qu'on déchantait un peu, parce que le discours qui a été lancé, ou qu'a lancé cette ère, ce nouveau gouvernement, bien, ce discours-là manque totalement d'humanité.

Mme la Présidente, j'ai présidé la commission parlementaire qui a tenu les audiences, qui a entendu les différents commentaires, qui a reçu les différents mémoires. Et j'ai été frappée par plusieurs choses. Tout d'abord, il y a, dans ce projet de loi là, des gens qui sont venus dire à quel point ça venait, évidemment, heurter leur travail, leur avenir. Et on a vu très peu d'écoute de la part du ministre, très peu de volonté de vouloir améliorer le projet de loi ou de vouloir discuter avec ces gens.

Mme la Présidente, j'ai aussi été frappée par les témoignages des personnes handicapées. Il y a eu quelques groupes qui sont venus pour parler de la situation des personnes handicapées et des personnes qui l'utilisent, le transport adapté. Et ces personnes-là ont dit au ministre : Bien, faites attention, parce que, dans la loi, on ne se retrouve pas, et ça va mettre en danger le transport adapté. Uber, c'est peut-être bien beau... on appelle peut-être une économie de partage — moi, j'appelle ça du faux partage — mais les chauffeurs d'Uber n'ont pas la formation pour faire du transport adapté et ils vont entrer dans ce marché-là. Les personnes handicapées ou à mobilité réduite ne sont pas prises en compte dans ce projet de loi. En effet, 70 % des courses pour le transport adapté au Québec sont assumées par des taxis et aucune mesure n'est apportée dans le projet de loi pour favoriser la desserte de transport adapté. Donc, ça, ça a été assez frappant.

Et j'espère que, lorsqu'on arrivera à l'analyse, à l'étude article par article, on va tenir compte de ces inquiétudes-là, parce que ce sont des inquiétudes réelles. Une personne qui a besoin d'avoir un transport adapté pour aller dans une clinique pour son traitement de dialyse, bien, cette personne-là, elle ne peut pas attendre au lendemain, ou elle ne peut pas attendre l'après-midi, ou ça lui prend quelqu'un qui est professionnel, qui va l'amener directement à sa clinique, puis cette personne-là est habituée à prendre un transport spécialisé pour y aller, même chose pour quelqu'un qui est à mobilité réduite ou des gens qui ont besoin absolument du transport adapté.

Donc, Mme la Présidente, moi, je lève ce drapeau. Je dis au ministre : Attention — puis je vois la ministre de la Santé, qui est devant moi — attention! Il faut absolument tenir compte de cet aspect-là dans le projet de loi. Comment le bonifier? Je pense que le ministre a toute l'équipe autour de lui, a des fonctionnaires autour de lui qui vont être capables de le conseiller là-dedans.

Il y a aussi, pendant cette commission parlementaire, des groupes comme Desjardins, il y a eu la FTQ qui est venue, FinTaxi, puis il y a eu Desjardins aussi qui est venu dire au ministre, parlant des propriétaires : Bien, faites attention, on dit que le ministre agit injustement auprès des propriétaires de permis. «On ne peut pas taxer le Mouvement Desjardins de biais politique — je cite ici mon collègue de La Prairie dans ce dossier-là — puis je ne pense pas dans d'autres dossiers non plus, on ne peut pas taxer le groupe Desjardins, on ne peut pas le taxer de vouloir faire telle ou telle manœuvre, avoir telle influence pour aller chercher des gains additionnels. C'est un mouvement coopératif, ils sont habitués dans la finance, ils sont habitués d'intervenir avec l'entreprise, ils connaissent ça et ils veulent, bien sûr, que le ministre agisse autrement.» Ça, ça, c'est la citation de mon collègue parlant du Mouvement Desjardins pendant la commission parlementaire.

Donc, c'est important d'écouter ce que ces gens-là ont à dire. Et aussi on voit que la façon dont on traite les propriétaires de taxi, c'est une forme d'expropriation. Donc, lorsqu'on exproprie, bien, il faut exproprier à la valeur, on n'exproprie pas à la valeur si vous vous êtes acheté une maison, il y a 25 ans, puis on vous dit : On va vous exproprier, vous avez payé 100 000 \$ il y a 25 ans, puis, aujourd'hui, elle en vaut 300 000 \$. Je ne pense pas que vous allez être très, très heureuse de prendre le 100 000 \$, vous allez dire : Ma maison, elle vaut 300 000 \$. Et, si vous voulez m'exproprier, bien, vous allez être tenu de me verser le montant de la valeur de ma maison. C'est exactement la même chose.

Ce qui a frappé dans tout ce dossier-là depuis le début, tout d'abord, c'est... Lorsque le projet de loi a été déposé, ça a été vraiment : c'est une offre finale, il n'y a rien de négociable là-dedans. Oui, on peut bien vous parler, mais on ne vous écoutera pas très longtemps. Et ça, bien sûr, c'est une bizarre d'attitude pour quelqu'un qui parle d'humanité.

Parce qu'on a vu des gens désespérés faire des commentaires devant les médias, on a vu des gens qui ont dit : Bien, vous êtes en train de briser tout ce que j'ai bâti pendant des années, et ça, c'est absolument injuste et c'est inacceptable dans une société riche comme la nôtre. Le gouvernement croule sous les surplus budgétaires grâce à l'administration et les finances que nous avons rendues saines, et j'ai, du coin de l'oeil, mon collègue, ancien ministre des Finances, qui en sait quelque chose et qui a participé à ramener l'équilibre budgétaire au Québec et qui a aidé le gouvernement et l'ensemble de la société québécoise. Il a fait en sorte que la cote de crédit du Québec se soit améliorée. Il a fait en sorte qu'on puisse donner au Québec des leviers, qu'on puisse donner de l'oxygène sur le plan des finances publiques. Bien, il faut aussi partager : quand on parle de partage de richesse, bien, il faut partager ça. Puis il faut écouter ce que les chauffeurs de taxi ont à dire.

Ici, je regardais la revue de presse pour me préparer, il y en avait à peu près 500 pages, parce qu'il y a eu beaucoup, beaucoup d'encre qui a coulé, et les titres sont : *Le gouvernement nous laisse tomber. Uber ajoute l'insulte à l'injure. Des cris de désespoir. Appui aux taxis*, parce qu'il y a des gens qui appuient fermement les chauffeurs de taxi. *Offre finale*, encore ici, *Cris de désespoir*. Les titres, là, *Offre finale*, dit le ministre, *Offre finale*, c'est toujours le terme «offre finale», donc pas d'ouverture, pas de discussion. On va vous rentrer ça dans la gorge puis vous allez retourner chez vous puis vous irez penser vos plaies, puis il n'y a personne qui va s'intéresser à vous.

Ici, il y a le commentaire d'un fils d'un chauffeur de taxi qui dit : «Je lis les commentaires laissés par des gens, je vois le manque d'empathie[...]. [...]Mon père a acheté son permis de taxi il y a plus de 20 ans. De nombreuses fois, mon père a conduit des gens qui n'avaient pas assez d'argent, ou même qui n'avaient rien. [...]Il y a environ 9 000 propriétaires de permis de taxi au Québec, [9 000 familles qui seraient touchées]. Nous pouvons convenir que la plupart d'entre eux ont émigré ici. — La plupart d'entre eux ont émigré ici. — Pour ces familles, le projet de loi ne crée pas d'inconvénient pour un simple trajet ou une journée, mais pour le reste de leur vie!»

• (20 h 10) •

Alors, c'est le fils d'un propriétaire de taxi qui a fait ce commentaire, et il y en a des milliers, de commentaires, qui vont dans ce sens-là. Désarroi, détresse, dépression, c'est ce qu'on sent, c'est ce qu'on voit, c'est ce qu'on entend. Et ceux qui créent ce désarroi, cette détresse, cette incompréhension, ils sont assis là puis ils n'écoutent pas, ils sont sourds, ils ne veulent pas entendre ce que les chauffeurs de taxi et ces familles-là ont à dire.

Je peux vous dire, Mme la Présidente, que, pour nous, c'est essentiel de convaincre le ministre d'avoir une meilleure écoute lors de l'article par article. C'est important d'analyser. Oui, il faut, bien sûr, revoir certaines choses dans l'industrie parce que, bon, on veut vivre dans la modernité, puis il faut avancer, il faut progresser, il faut s'améliorer. Mais, d'accabler ces personnes-là qui ont bâti leur petit commerce ou le fonds de pension à la sueur de leur front, je trouve que c'est totalement injuste. Et je pense que nous allons travailler très, très fort, et je suis sûre que mon collègue va arriver avec des arguments qui sont porteurs et qui... Et j'espère qu'il y aura une ouverture de leur côté.

Dans ma vie précédente, j'ai fait plusieurs projets de loi et j'ai toujours essayé, dans mes projets de loi ou dans les projets de loi qu'on présentait, d'avoir une attitude d'ouverture ou d'arriver avec des changements pour bonifier les projets de loi. Et un projet de loi, c'est perfectible. Ce n'est pas parfait quand ça arrive sur la table. Il faut en discuter, il faut en parler, il faut approfondir. On a des échanges, et c'est sain, et c'est ça qu'il faut. C'est ça, la démocratie, et c'est comme ça qu'il faut travailler dans une société libre et démocratique.

Alors, Mme la Présidente, je pense qu'il faut, ce soir, se dire qu'on doit avoir un vœu, si je peux m'exprimer ainsi, et de dire : Bien, arrivons en commission parlementaire et ayons l'esprit ouvert. Pensons à ces gens qui sont venus exprimer leur désarroi, leur détresse. Pensons également... et ça aussi, c'est... comme je l'ai dit tout à l'heure, ça m'a beaucoup frappée. Il y a eu plusieurs groupes qui représentent les personnes handicapées et transports collectifs qui sont venus exprimer leurs inquiétudes, et ça, c'est vraiment important, et ce n'est pas inclus dans le projet de loi. On n'aborde pas cette question-là dans le projet de loi, et ça, c'est vraiment, vraiment important.

Alors, nous allons travailler fort en espérant que le tout soit bonifié et nous allons... Nous nous opposons au projet de loi n° 17. Nous offrons évidemment la collaboration au ministre et nous lui demandons d'avoir une certaine compréhension et de faire en sorte que ces personnes-là qui, dans beaucoup de cas, sont venues ici avec 0,05 \$ ou 0,10 \$ dans leurs poches pour se bâtir une vie et qui ont réussi à le faire, bien, puissent au moins avoir la tranquillité d'esprit. Alors, merci beaucoup, Mme la Présidente.

**La Vice-Présidente (Mme Gaudreault) :** Je vous remercie, Mme la députée de l'Acadie. Et maintenant je vais céder la parole à M. le député de Robert-Baldwin.

#### M. Carlos J. Leitão

**M. Leitão :** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, à mon tour de prendre la parole pour parler un peu du projet de loi n° 17, projet de loi qui a pour objet la surveillance et le contrôle du transport rémunéré de personnes par automobile en vue d'assurer la sécurité des passagers et la transparence du prix des courses. Wow! Après avoir écouté un peu tout le monde et après avoir lu le projet de loi lui-même et les discussions qui ont eu lieu en commission parlementaire, moi, j'ai beaucoup de problèmes à voir comment le projet de loi fait ces choses qui sont décrites dans son préambule.

La surveillance et le contrôle du transport rémunéré de personnes... Mais il me semble que, ce que le projet de loi fait, c'est une déréglementation radicale. Donc, au contraire, on va diminuer beaucoup le contrôle et la surveillance du transport rémunéré de personnes. En vue d'assurer la sécurité des passagers... Ah oui? Si on diminue la réglementation, si on élimine toute une série de règles qui aujourd'hui balisent très bien ce système de taxi, comment est-ce qu'on va améliorer la sécurité des passagers? Donc, il y a beaucoup d'incohérence, à mon avis, dans ce projet de loi.

Ça me donne un peu l'impression que c'est un projet de loi qui peut-être n'a pas été... dont toutes les conséquences n'ont pas été bien examinées. C'est pour cela qu'on a des commissions parlementaires. C'est pour cela qu'on invite des groupes à nous proposer, à déposer des mémoires. C'est pour cela qu'on a les débats que nous avons ici présentement. Et, après, il y aura la prochaine étape, donc, l'analyse, l'étude détaillée de ce projet de loi, où je suis sûr que notre collègue le député de La Pinière va certainement proposer un certain nombre d'amendements.

Parce qu'une chose que nous souhaitons tous, quand on dépose un projet de loi, c'est de minimiser du mieux qu'on peut le nombre de perdants, le nombre de personnes qui sont affectées négativement par un projet de loi. Et malheureusement, quand on regarde les faits de ce projet de loi, en tout cas, moi, je constate qu'au contraire il y a beaucoup, beaucoup de perdants avec ce projet de loi, ce qui est tout à fait contre... tout à fait à l'envers, à l'opposé d'un objectif de politique publique, qui est d'améliorer la situation de tout le monde et de minimiser le nombre de perdants. Et là il y en a pas mal, de perdants.

Maintenant, le contexte de ce projet de loi, il faut le reconnaître, il faut l'admettre, c'est que les consommateurs, aujourd'hui, préfèrent utiliser des applications mobiles pour commander leur transport par taxi, le transport par automobile, et les consommateurs aussi aiment bien connaître d'avance quel va être le prix de la course, connaître d'avance... va choisir la voiture qu'ils vont utiliser, le modèle, tout ça, de savoir exactement quand est-ce que la voiture qu'ils ont commandée... quand est-ce qu'elle va arriver. Donc, toutes ces modifications technologiques qui existent maintenant, là... le marché, on a beaucoup parlé d'une entreprise ici, et il y en a plein qui offre ce genre de service, et c'est clair que l'industrie va s'adapter à cette nouvelle façon de faire. Ça, on est tous d'accord là-dessus.

Et, en effet, les consommateurs sont déjà rendus tout à fait ailleurs dans leurs habitudes de consommation. Et ça ne veut pas dire qu'on doit absolument démolir l'industrie, ça ne veut pas dire qu'on doit absolument déréglementer de telle façon à ce que ça devienne une espèce de nouveau far west, où tout le monde, n'importe qui peut s'improviser chauffeur de taxi et peut fournir ces services-là seulement quand ça leur tente.

Si cette industrie est tellement réglementée, c'est pour d'abord une raison. Plusieurs de nos collègues aujourd'hui ont fait un peu l'historique de l'évolution de la réglementation de l'industrie du taxi. Je ne vais pas faire ça maintenant. Ce n'est pas nécessaire, ça a déjà été fait. Mais c'est quand même important de se rappeler qu'on a toujours un souci non seulement d'équité, mais aussi de sécurité.

Et donc l'industrie traditionnelle, comme on l'appelle, les chauffeurs et les propriétaires de taxi doivent suivre toute une série de processus d'approbation, d'obtention de permis, de tests, d'inspections. Et, très bien, c'est dans l'intérêt public, qu'on fasse ces choses-là. Avec le projet de loi tel que proposé, beaucoup de ces demandes-là, beaucoup de ces restrictions disparaissent, tombent. Et donc moi, j'ai des sérieuses questions quant à la sécurité du public une fois ce projet de loi adopté, s'il est adopté tel quel.

Alors, à mon avis, il y a surtout... moi, j'ai deux enjeux que j'aimerais soulever ici. D'abord, je vais parler un peu, donc, de l'aspect financier de la question, mais, après, j'aimerais aussi parler de l'aspect purement humain de cet enjeu très important.

• (20 h 20) •

Alors, parlons du premier, donc, l'aspect financier. Le projet de loi, donc, prévoit l'abolition du système actuel de permis. On abolit, on abolit le système de permis. Bang! Comme ça, du jour au lendemain. Et ça, Mme la Présidente, c'est une déréglementation radicale, et surtout que cela se fait sans compensation. Donc, déréglementation sans compensation, sans compensation adéquate, je devrais dire, et compensation arbitraire déterminée par le gouvernement. Mais, à l'origine, donc, c'est cette volonté d'abolir le système de permis.

Donc, ce système a été mis en place il y a déjà plusieurs années de ça, et tous les joueurs dans l'industrie, jusqu'à récemment, tout le monde a suivi les règles. Donc, on savait qu'il fallait obtenir un permis pour pouvoir exploiter un taxi. Donc, ce ne sont pas les détenteurs de permis actuels qui ont demandé à avoir un tel système, c'était le système qui existait à l'époque, un système qui réglementait l'industrie. Et donc les gens se sont soumis à ce système-là. Ils ont acheté leur permis parce que c'était une imposition du gouvernement. N'était pas chauffeur de taxi qui voulait. Il fallait donc passer par toute une série d'étapes et acheter son permis. Le nombre de permis était limité pour éviter toutes sortes de problèmes qui existaient auparavant. Et donc les détenteurs de permis actuels ont suivi toutes les règles, ont obéi aux lois, ont obéi aux règlements, ont acheté leur permis, souvent en demandant des efforts financiers substantiels pour pouvoir acheter ce permis-là. Et puis là maintenant, du jour au lendemain, on abolit les permis. C'est fini, il n'y en a plus, et donc ça, sans explication et sans compensation adéquate.

Le gouvernement a, dans le projet de loi, soumis que, bon, il y aurait un 250 millions de dollars de compensation qui serait distribué parmi les détenteurs de permis actuels et, comme ma collègue de l'Acadie l'a dit plusieurs fois, que c'était l'offre finale, «that's it», c'est fini. Nos gouvernements précédents avaient donné 250 millions. Le gouvernement actuel ajoute 250 millions, donc 500 millions, un demi-milliard. «That's it», c'est suffisant. Basé sur quelle analyse? Comment on arrive... Est-ce que c'est trop d'argent? Est-ce que ce n'est pas assez? Pas besoin de faire une analyse. On décide, 500 millions, 250 plus 250, ça a l'air où le vent tourne. Donc, on fait un peu ce type d'examen et on décrète ça de façon unilatérale. Donc, ce que je veux dire, c'est que... Quelle est la justification? Pourquoi 250 millions? Ça aurait pu être 300, ça pourrait être 500, ça pourrait être 600 millions. Mais pourquoi? Comment on est arrivés à déterminer ce montant-là?

Mais ce qui est encore, à mon avis, le plus choquant de cette décision, c'est que le gouvernement a décidé qu'on va compenser les permis qu'on va abolir, et on va le faire au coût d'achat, et non à la valeur marchande de ce permis. Et ça, Mme la Présidente, en termes financiers très, très élémentaires, c'est incompréhensible. Pour beaucoup de ces personnes-là, ce permis, c'est un actif. Et il y en a d'autres, exemples, dans la société québécoise où on a mis en place, au Québec, la société distincte, des mécanismes de gestion de l'offre. Comme par exemple, dans le domaine de l'agriculture, dans le domaine laitier, par exemple, il y a aussi un système de permis, un système de quotas, et donc les producteurs doivent acheter ce permis-là, ce quota-là pour pouvoir produire. Et, si, un jour, on décide de changer quoi que ce soit,

évidemment, tout le monde s'attend à ce qu'une compensation éventuelle se fasse à la valeur marchande de cet actif-là, et non pas à la valeur du coût d'achat initial parce que, dans certains cas, le coût d'achat était extrêmement bas.

Mais pour beaucoup de personnes, cet actif-là était leur patrimoine. Donc, elles comptaient sur la valeur de cet actif-là pour éventuellement le vendre, et ce serait ça qui financerait leur retraite, leurs vieux jours. Et, comme ça, du jour au lendemain, on leur dit : Non, bon, fini, cette compensation sera limitée seulement au coût d'achat. Les personnes qui ont acheté dernièrement, eux, ils vont être un peu mieux compensés, mais ceux qui ont acheté le permis il y a cinq, 10, 15 ans et qui avaient vu une bonne appréciation de la valeur de ces permis, là, se trouvent vraiment dans une situation très difficile.

Un exemple, un parallèle qu'on pourrait faire, Mme la Présidente, c'est avec la situation actuelle des inondations. Le gouvernement a proposé à certaines personnes, donc, de compenser de, donc, la perte de valeur de leur propriété qui est inondée et qui serait détruite. Évidemment, cette compensation devrait se faire à la valeur marchande de la propriété, et pas au coût d'achat. Une personne qui aurait acheté une maison il y a 30 ans, peut-être à 30 000 \$, si la maison est détruite maintenant, je ne pense pas qu'elle va vouloir se faire compenser au prix d'achat. Donc, on comprend, tous, cela.

Donc, c'est une proposition de déréglementation qui, à mon avis, est radicale et qui est non seulement contre-productive mais très, très arbitraire, c'est le mot que je cherchais. Et donc, à mon avis, moi, je suis, s'il faut avoir une déréglementation, il faut que cette déréglementation soit accompagnée d'une compensation adéquate.

Maintenant, j'aimerais passer un peu de temps, quand même, à parler, comme ma collègue a mentionné tantôt, de la présentation qui a été faite, du mémoire qui a été fait par Desjardins. Le Mouvement Desjardins est venu en commission parlementaire pour nous expliquer un peu leur position en ce qui concerne ce projet de loi, parce que Desjardins, comme d'ailleurs le Fonds de solidarité FTQ... mais Desjardins est un prêteur important dans ce domaine. C'est, en fin de compte, Desjardins qui a financé, en grande partie, les acheteurs de permis de taxi. Et c'est intéressant de constater que Desjardins s'est lancé dans ce créneau d'activité en grande partie à la demande ou à la suggestion du gouvernement. Parce que le gouvernement s'est rendu compte qu'il y avait des prêts usuraires qui se faisaient. Donc, beaucoup de personnes qui voulaient acheter un permis de taxi devaient malheureusement recourir à des prêteurs plus ou moins corrects, et avec des taux d'intérêt extrêmement élevés. Et donc le gouvernement souhaitait que quelqu'un avec une bonne réputation comme Desjardins puisse rentrer dans ce marché et financer l'achat de ces permis à des conditions commerciales normales. Donc, Desjardins est entré dans cela. Et, maintenant, ils nous disent qu'avec l'abolition sommaire, comme ça, des permis, que cela aura un effet financier catastrophique pour les personnes qui détiennent ces permis-là.

Donc, parce que ces permis-là constituaient, en grande partie, pour ces personnes-là, un actif important. Et c'était leur plan de retraite. Beaucoup d'entre nous, bon, avons soit des plans de pension fournis par les employeurs ou, alors, l'épargne personnelle avec des plans d'épargne retraite, des REER, etc. Et, pour beaucoup de personnes qui oeuvrent dans le taxi, c'était la valeur du permis qui était leur plan de retraite. Et là, du jour au lendemain, ça tombe. Ça tombe presque à zéro. Et donc c'est vraiment catastrophique pour ces personnes-là. Et, comme j'ai dit tantôt, Desjardins est entré dans ce marché-là suite à des demandes du gouvernement, des suggestions, et aussi parce que c'était un marché qui était quand même bien encadré. C'était un marché qui était contingenté. Et donc, d'un point de vue affaire, c'était quand même une proposition intéressante, de pouvoir faire ces choses-là.

• (20 h 30) •

Alors, l'abolition est proposée maintenant dans le projet de loi, mais, encore une fois, quelles sont les études, quelle est l'analyse qui nous démontre que l'abolition des permis est la chose à faire? Encore une fois, je n'ai pas vu d'analyse de cas qui nous explique pourquoi cela est maintenant nécessaire.

Plusieurs projets pilotes avaient été faits par le gouvernement précédent suite à l'arrivée d'Uber et suite au développement de nouvelles technologies sur le marché. Mais c'est quand même intéressant et vraiment étonnant de voir que, parce qu'il y a eu plusieurs projets pilotes, le ministère des Transports a dit ceci avec les documents d'analyse d'impact réglementaire sur le projet de loi. Alors, le ministère des Transports dit que, «bien que ces projets pilotes aient pour finalité d'étudier différentes avenues, il est important de noter que beaucoup des données recueillies sont confidentielles et ne peuvent donc pas être diffusées dans le contexte de la présente analyse». Bien, voyons donc! Alors, on fait des projets pilotes pour essayer d'évaluer les alternatives, mais on ne peut rien vous dire, c'est confidentiel. Là, franchement, je pense que, là, ce n'est pas acceptable. On ne fonctionne pas comme ça dans une société de droit comme notre société.

Donc, puisque le gouvernement veut absolument déréglementer, très bien, mais il faut prévoir une indemnité, il faut prévoir une compensation juste et équitable. Et c'est ce qui manque dans ce projet de loi, Mme la Présidente. Cette abolition s'apparente à une expropriation, mais une expropriation sans compensation, et cela, c'est encore une fois, c'est inacceptable.

Aussi, on devrait avoir un peu plus de... et là je vais manquer de temps, je vais parler des personnes et pas seulement d'aspects financiers, d'expropriation sans compensation, mais les personnes qui oeuvrent et qui ont travaillé de longues heures dans cette industrie se trouvent maintenant abandonnées par ce gouvernement. C'est des drames humains vraiment incroyables. Et comme plusieurs, dans plusieurs médias, j'avais lu... disaient : «M. le ministre, please have a heart.» «Ayez un peu de coeur.» Et c'est ce qu'on ne trouve pas dans ce projet de loi, donc un projet de loi qui n'a pas de coeur. On pourrait dire que c'est un projet de loi écoeurant, parce qu'il n'a pas de coeur, mais ça manque un peu d'humanité, et c'est pour cette raison-là que je vais voter contre le principe de ce projet de loi.

**La Vice-Présidente (Mme Gaudreault) :** Je vous remercie, M. le député de Robert-Baldwin. Et nous poursuivons ce débat sur l'adoption du principe du projet de loi n° 17, et je vais maintenant céder la parole à M. le député de LaFontaine.

**M. Marc Tanguay**

**M. Tanguay :** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Et je vais prendre la balle au bond de mon collègue de Robert-Baldwin, qui vient de parler d'éléments importants, vient de faire l'analogie entre l'abolition des permis, ni plus ni moins, l'abolition d'un permis, d'un droit de travail, l'abolition d'une propriété, l'abolition d'une propriété qui... Soit dit en passant, un permis a une valeur, un permis a une valeur marchande. Tous ici autour de la table, on s'entend sur ça.

Des permis étaient vendus et achetés au gré des années qui passaient. Et il y avait de perçu pour chaque vente de permis... quand on parle de l'État du Québec, qui a permis justement que des gens puissent pratiquer cette profession-là... pour chaque vente de permis, que ce soit 100 000 \$, 150 000 \$ ou 200 000 \$, il y avait quoi? Il y avait un gain de capital qui était imposé, il y avait TPS, TVQ qui étaient imposées. Donc, pour chaque vente de permis — ça, j'aimerais ça avoir le chiffre — l'État, bon an, mal an, à tous les ans, combien d'argent il mettait dans ses coffres sur les ventes, reventes et reventes de permis? Parce qu'il était loisible à une personne qui avait fait 20 ans, 25 ans, 30 ans de permis de dire : Bien, je vais prendre ma retraite. Mon permis que j'ai acheté en 1975 vaut aujourd'hui, si je le vends en 1995, 20 ans après, ou, si je le vends en 2005, 30 ans après... il ne vaut plus 15 000 \$, mais il vaut tout près de 200 000 \$. Je le vends, c'est mon REER. Parce qu'il n'a pas de fonds de pension et, en ce sens-là, il était imposé sur le gain en capital. Alors, l'État prenait sa part là-dessus, plus, pour l'État du Québec, la taxe de vente du Québec.

Alors, ça, c'est important, je pense, de remettre ça également, parce qu'on dit beaucoup : Ah! ce sont des montants astronomiques. On parle d'un premier 250 millions qui avait été donné comme étant... et c'était déjà la logique dans laquelle le gouvernement libéral de la 41e législature s'inscrivait, c'était un premier 250 millions de dollars qui allait être distribué, là, pour éponger une partie — c'était une partie — des pertes. Un deuxième 250 millions a été proposé par le gouvernement de la CAQ, plus, maintenant, une redevance de 0,90 \$, et ce qui est demandé, bien, c'est de poursuivre dans l'indemnisation, parce que, là, on ne peut pas s'arrêter en si bon chemin. Certains parlent de 1,3, 1,4 milliard de dollars, ce qui est à compenser, mais ça, il faudra être au rendez-vous, Mme la Présidente, parce que, du jour au lendemain, vous avez des gens qui ne peuvent plus pratiquer.

Du jour au lendemain, le lendemain de quoi?, de l'adoption du projet de loi n° 17, l'article 234 vient faire quoi? La loi en vertu de laquelle les permis étaient octroyés, la Loi concernant les services de transport par taxi, est abrogée. Boum! Du jour au lendemain, Mme la Présidente, on vient vous dire : Bien, la valeur que vous aviez sur votre permis, bien, elle n'existe plus, parce que le permis ne vaut même plus le papier sur lequel il est imprimé.

On a souligné un triste anniversaire pas plus tard que le 28 mars dernier : le 28 mars 1969. Donc, le 28 mars 2019, ça faisait 50 ans de l'injustice de l'expropriation de Mirabel. Ça faisait 50 ans que, Mirabel, depuis le 28 mars 1969, du jour au lendemain, il y avait, évidemment, une expropriation, et on a dit que ça avait été fait de façon extrêmement directe et radicale, et les compensations, évidemment, n'étaient... en plus de la façon dont ça avait été fait, les compensations n'avaient pas été au rendez-vous. Et par la suite non seulement il y a eu des excuses, mais il y a eu, par la suite, des indemnités additionnelles, au cours des ans, qui ont été octroyées, et, dans plusieurs cas, les terres ont été restituées aux membres de la famille. Alors, il ne faudrait pas, Mme la Présidente... puis je ne veux pas comparer un malheur à l'autre. Un malheur est un malheur, chacun le vit et en est frappé, pas juste les chauffeurs de taxi, les hommes et des femmes, mais également leurs familles, et je ne compare pas les malheurs. Mais il y a là une triste analogie pour un triste anniversaire qu'on a souligné fin mars 2019, parce que ça faisait 50 ans de Mirabel.

Il ne faudrait pas, et c'est le cri du coeur qui est lancé aujourd'hui au gouvernement, il ne faudrait pas avoir un Mirabel 2 avec le projet de loi n° 17, parce qu'aujourd'hui on pourrait dire : Bien là, contrairement à Mirabel, ce n'est pas dans la nuit, ce n'est pas du jour au lendemain, le projet de loi, ça fait longtemps, c'est écrit dans le ciel, depuis 2014, qu'on voit Uber arriver dans le portrait. Les gens le savaient déjà, Mme la Présidente. Quand vous avez un permis qui, parce qu'il est sous menace et là, encore plus, sous menace avec l'article 234 du projet de loi n° 17... la valeur diminue, diminue, diminue, vous n'avez plus de pouvoir pour le vendre, plus de pouvoir de négociation. Et qu'allez-vous faire? Allez-vous vous départir d'un permis que peut-être vous avez acheté il y a 20 ans? Vous l'avez peut-être payé 50 000 \$. Il vaut peut-être 230 000 \$ aujourd'hui. Allez-vous le vendre à 100 000 \$? Ça ne tient pas la route. Vous allez vous accrocher non seulement à ce qui est : Est-ce que Desjardins... Puis mon collègue de Robert-Baldwin a fait référence au mémoire de Desjardins. Desjardins le soulignait très clairement dans son mémoire. On parle de quoi? On parle non seulement d'un droit de travail... Moi, si, demain matin... et, les gens qui nous écoutent à la maison, on vous dit qu'on va abolir votre capacité de gagner votre croûte, de mettre du beurre sur la table, bien, du jour au lendemain, si on vous interdit ça, Mme la Présidente, si on vous en empêche, ce sera le désespoir et ce sera une injustice que plusieurs pourront souligner. Donc, on abolit quoi? Un droit de travail. On abolit un fonds de commerce, un permis d'exercer un commerce, qui est une fonction noble, fonction de chauffeur de taxi, et le fonds de pension.

Desjardins a bien, je pense, Mme la Présidente, souligné dans son mémoire... et, je vous dirais, je vais subdiviser mon intervention en, essentiellement, deux grands volets. Le premier volet, je viens déjà de le débiter, c'est : l'expropriation signifie indemnisation. Et, 234, lorsqu'on dit, du jour au lendemain : Vous n'avez plus la capacité d'avoir un permis, le permis ne vaut plus rien, il est aboli, il est abrogé, ça, c'est assimilable... ce n'en est pas une au sens stricto sensu de la loi, mais c'est assimilable à une expropriation. Expropriation égale indemnisation, ce sera le premier des deux points que je vais développer.

• (20 h 40) •

Le deuxième point que je vais développer, Mme la Présidente, qui est un petit peu en périphérie mais qui n'est pas anodin et qui moi personnellement... Mme la Présidente, on en connaît tous, des gens qui ont une mobilité réduite. Le projet de loi a passé, malheureusement, sous silence les personnes handicapées, qui sont, entre autres, de grands oubliés dans ce projet de loi là. Et je veux prendre le temps, quelques minutes minimalement, pour faire écho, entre autres, de ce que la Commission des droits de la personne a déploré, et c'est un terme qu'elle utilisait, a déploré cet oubli-là.

Alors, je reviens sur le premier point 2 : expropriation égale indemnisation. Le Mouvement Desjardins, Mme la Présidente, a référé à deux articles du Code civil. Le premier article auquel elle réfère, c'est l'article 947 du Code civil. Le Code civil, c'est ce qui régit, nous, nos relations entre personnes et les liens que nous avons avec les biens, qu'ils soient immeubles ou meubles. Et l'article 947 se lit comme suit : «La propriété est le droit d'user, de jouir et de disposer librement et complètement d'un bien, sous réserve des limites et des conditions d'exercice fixées par la loi.» Vous pouvez jouir de votre bien — ici, le permis de taxi — sous réserve des limites et conditions d'exercice fixées par la loi. Ça, ça ne s'applique pas. Ça, quand on vous dit, du jour au lendemain : Votre propriété, elle n'existe plus, on n'est pas en train de parler de certaines limites ou de certaines conditions. Donc, clairement, il y a la perte d'un droit, d'un droit qui fait partie, entre autres, d'un de nos pans. On est dans une société qui n'est pas communiste. On est dans une société où chaque personne, dans un capitalisme, qu'il soit socialement acceptable et que l'on veut qu'il soit acceptable, a loisir de se partir en entreprise, de créer son propre emploi, d'être, en quelque sorte, un travailleur autonome puis d'avoir un permis de chauffeur de taxi. Du jour au lendemain, cette propriété-là qu'il acquiert, pour laquelle l'État du Québec, de toutes les années, a ramassé les gains d'impôt, a ramassé les taxes de vente, bien, ça, du jour au lendemain, ça s'appelle : Redonnez-nous une indemnisation qui soit juste.

Deuxième article du Code civil qui est à mentionner, l'article 952 : «Le propriétaire ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est par voie d'expropriation — je l'assimile ici — faite suivant la loi pour une cause d'utilité publique...» Moyennant quoi? «Une juste et préalable indemnité», une juste et préalable indemnité. La justesse de l'indemnité? Tout le monde s'entend pour dire que les montants qui sont déjà sur la table sont nettement insuffisants. Ça, tout le monde s'entend, puis je ne veux pas mettre des mots dans la bouche du ministre, mais je pense que le ministre aussi se casse la tête pour en mettre plus et trouver des façons d'augmenter l'indemnité. Donc, la justesse n'est pas encore atteinte, et l'indemnité, elle aurait dû être préalable. Mme la Présidente, avant d'abolir un droit, avant de vous retirer le bien dont vous jouissez, il faut vous indemniser au préalable, pas dire : Je vous l'enlève, puis, après ça, ça prendra quelques semaines, quelques mois, années, sait-on jamais.

Dans le cas de Mirabel, ça a été ça, en plus des drames familiaux, qui s'est vécu, l'attachement à la terre. L'attachement à la terre, à la maison familiale, Mme la Présidente, il en a été écho, quand on fait l'analogie avec Mirabel, à l'attachement des personnes qui, entre autres, sont issues de l'immigration, entre autres, qui participent de notre belle grande communauté haïtienne à Montréal. Et j'ai lu et je me suis fait un devoir, Mme la Présidente... Je représente Rivière-des-Prairies, dans l'est de Montréal. J'ai beaucoup de chauffeurs de taxi qui sont de la communauté haïtienne, qui sont arrivés ici et qui ont dit : Bien, moi, je veux travailler. Moi, la terre d'accueil, le Canada, le Québec, moi, je veux participer, apporter ma pierre puis je veux vivre dignement, puis je veux travailler, je veux gagner mon pain.

Et j'ai lu le mémoire de l'industrie du taxi, *Réflexions et recommandations*, de l'Association haïtienne des travailleurs de taxi. Ils évaluent — et cette association a été fondée depuis 1982, ça ne date pas d'hier — eux ensemble, les chauffeurs de taxi d'origine haïtienne, un portefeuille de 350 millions de dollars de la communauté haïtienne investis dans l'industrie du taxi. Cette communauté-là — et je vous le dis, Mme la Présidente, là, je vous le dis honnêtement, il y a des mots qui seraient antiparlementaires et je ne les lirai pas — mais je pense que c'est important d'y faire écho. Il y a là des cris du coeur. Ils assument ce qu'ils disent, ils choisissent les mots, ça sort de façon, qui sont arrivés très, très directe, un langage parfois dur mais qui mérite d'être entendu, et je vais vous citer deux, trois extraits choisis pour respecter notre procédure parlementaire, ne vous en faites pas.

Ils disent quoi, les cris du coeur des chauffeurs de taxi haïtiens? «Toutes ces victimes qui ont hypothéqué leurs maisons, leurs biens, voire même leurs vies pour se procurer cette licence de travail contingentée par l'État ne sont-elles pas nos grands-pères, nos pères, nos oncles, nos frères, nos neveux, nos cousins ou nos amis? [...] Pour l'amour du bon Dieu, allons-nous encore enfoncer le clou dans leurs cercueils en leur [enlevant] le peu qu'ils ont pu accumuler?» C'est un langage dur, c'est un cri du coeur qui doit être, Mme la Présidente, entendu, et ça, on l'a entendu et on l'a entendu ici avec les chauffeurs d'origine haïtienne, mais l'entend d'autres chauffeurs de taxi.

Également, j'ai eu l'occasion de lire, comme mes collègues, le mémoire des chauffeurs de taxi du Grand Montréal, des chauffeurs de taxi de la région de Québec, et c'est le même cri du coeur que l'on entend. On parle, à Montréal, entre autres, dans la grande région de Montréal, de 22 000 familles qui sont touchées. Ce n'est pas juste le père, le grand-père, l'oncle, le frère, la soeur, la mère, le chauffeur de taxi qui est touché par cela, c'est toute la famille qui est touchée.

Et on a pu rencontrer et j'ai pu rencontrer, moi, Mme la Présidente, des chauffeurs de taxi qui avaient deux lettres parce qu'ils n'avaient pas respecté les échéances de leurs hypothèques, n'avaient pas respecté l'échéance de leurs hypothèques mobilières sur leurs voitures de taxi. Quand tu n'as plus de clients, quand les clients diminuent tel bien que tu ne peux pas faire face à tes paiements... j'ai eu, moi, Mme la Présidente, dans mes mains, dans mon bureau de comté, une lettre où un chauffeur de taxi a dit : Regarde, la banque me dit que je suis en retard, ça ne va pas bien, je ne suis pas capable de faire mon paiement sur mon auto. Autre chose également, ce même chauffeur de taxi là, il avait hypothéqué, il avait emprunté sur son permis de taxi. C'est un bien meuble. Il l'avait hypothéqué, il l'avait offert en garantie. Mais, à ce moment-là, il avait une lettre disant qu'il ne respectait pas les échéances.

Ça, c'est tangible, ça, c'est concret, et on se doit très clairement d'y faire écho et d'accélérer... Oui, on reconnaît que, l'indemnité, il y a encore des discussions à y avoir. On parlait, mon collègue de... mon collègue de Robert-Baldwin, pardon, parlait d'une indemnité et qu'il n'y avait pas, à l'heure actuelle, accès aux données, on n'avait pas accès aux données pour déterminer de façon sûre... Alors, qu'on les demande, qu'on les rende publiques. Il parlait de la publicité des renseignements. C'est important pour que l'on puisse, on s'entend tous, indemniser de façon préalable et juste et de façon complète, parce que, Mme la Présidente, je suis certain que, le ministre, là, ce n'est pas de gaité de coeur qu'il, du jour au lendemain, dit : Vos permis, là, oubliez ça, ils ne valent pas le papier sur lequel ils sont imprimés. Ce n'est pas de gaité de coeur, puis il le sait d'ailleurs, et c'est en ce sens-là où je voulais faire écho, dans mon premier point, à ces propos très

durs, très sévères — puis, encore une fois, je n'ai pas tout lu, parce que je veux respecter notre règlement — et des propos qui pourraient être antiparlementaires, mais ça, c'est le langage qu'on a sur le terrain, et ça, ça a été important de l'entendre, de le comprendre et d'y donner suite. Premier élément : expropriation égale indemnisation. On veut, on demande que le gouvernement soit au rendez-vous et qu'il indemnise de façon juste, équitable et complète.

Mon deuxième point de deux, Mme la Présidente, honnêtement, honnêtement — puis je présume de la bonne foi du ministre des Transports, puis, à la fin de ce point-là, vous allez voir, il a fait son mea culpa — on a oublié, dans le projet de loi n° 17, on a oublié les personnes qui ont des limitations, des personnes handicapées qui ne peuvent pas se déplacer si ce n'est que par transport adapté. Dans la loi que l'on abroge, la loi quant aux permis de taxi, et dans tout le cadre législatif, il y avait déjà un service minimal qui devait être assuré, et on s'assurait donc que, par la loi, les règlements et par la mise en pratique, les personnes puissent appeler... à mobilité réduite, handicapées, en fauteuil roulant, et puissent avoir un service minimal. Et, en ce sens-là, on peut voir qu'avec le projet de loi n° 17, bien, ça, c'est le bébé qui est parti avec l'eau du bain, Mme la Présidente, parce que force est de constater qu'il n'y a pas eu de suite. On n'a pas assuré qu'il y ait du transport adapté. Et là je pense que c'est important.

Ce n'est pas d'hier que l'on a mentionné, qu'on s'est donné, au Québec, des mesures très tangibles pour s'assurer que nos personnes handicapées et à mobilité réduite puissent avoir un service. Ça date, entre autres, de 1978, et là j'ai des extraits du mémoire de la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse, 1978, Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées. 1978, Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées; j'avais cinq ans, Mme la Présidente, quand cette loi-là a été adoptée. Premier élément.

Deuxième élément, quand on remonte dans le temps, on peut voir qu'en 1991, à la page 11 du mémoire... Donc, 1978, on se dote d'une loi au Québec. En 1991, dans un avis qu'elle avait rendu public, la commission s'était penchée sur l'offre de services en transport collectif et elle avait fait écho à l'importance que le transport collectif... oui, transport par taxi, qui est collectif, mais, lorsqu'on l'appelle, on l'exerce de façon privée la plupart du temps, mais le transport collectif, que les sociétés de transport puissent s'adapter. Par la suite, Mme la Présidente, en 2006, à la page 4 du mémoire de la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse, en 2006, il y a la Convention relative aux droits des personnes handicapées, et celle-ci renferme des principes... convention internationale, renferme des principes universels qui ont été intégrés dans le droit canadien et dans le droit québécois.

• (20 h 50) •

Autre élément. En 2010, à la page 13 du mémoire de la commission, «selon une étude réalisée par l'Institut de la statistique en 2010, un peu plus du quart des personnes ayant une incapacité utilisent [des] services de taxi pour répondre à leurs besoins de déplacement [de taxi]». Dès 2010, on avait des études à l'appui qui disaient qu'un peu plus du quart des personnes ayant une incapacité utilisent les services de taxi. C'est leur moyen de se déplacer, parce qu'honnêtement, Mme la Présidente, ce n'est pas toutes les personnes qui avaient aussi les moyens de pouvoir se procurer une voiture adaptée à leurs besoins.

Il y a eu, en 2012 — vous voyez, là, l'évolution historique, elle est là — une décision majeure de la Cour suprême du Canada dans l'affaire Via Rail — ça va peut-être vous rappeler des éléments — où l'on disait, en vertu de l'article 15 de la charte des droits et libertés du Canada : Nul ne peut être discriminé ou on ne peut l'empêcher d'avoir accès à un moyen de transport et d'y obtenir les biens et services qui y sont disponibles. On disait : «La Cour suprême a reconnu que les personnes ayant une déficience ont le droit de voyager avec les autres passagers, et non d'être confinés dans des installations distinctes.» Elle a conclu que le fait que des trains soient accessibles sur certains parcours ne justifie pas la présence des trains inaccessibles sur d'autres parcours. Autrement dit, vous offrez le service pour tout le monde, pour tous les parcours, et ce n'est pas vrai qu'une personne à mobilité réduite devra changer son horaire, modifier ses heures parce que le service ne sera pas disponible avant 1 heure, 2 heures, 3 heures ou demain matin.

Dernière date, page 20 du mémoire, on parle de 2018. On parle de quoi? On parle de la politique, sous la 41e législature du gouvernement libéral du Québec, Transporter le Québec vers la modernité, politique de mobilité durable. C'était une politique qui nous projetait dans l'avenir jusqu'en 2030, ça, c'était en 2018, et on s'engageait à continuer à offrir les services personnalisés pour personnes à mobilité réduite.

Là, Mme la Présidente, je viens vous brosser un tableau très rapide. Et ça, ça fait suite du mémoire de la commission des droits de la personne et de la jeunesse. En 1978, 2006, 1991, 2010, 2012, 2018, ça a toujours été un réflexe, l'importance d'assurer un service, et là force est de constater que la Commission des droits de la personne, et je vais vous en lire un extrait, a eu, elle également, des mots durs par rapport au projet de loi n° 17 : «C'est avec grand étonnement qu'elle a constaté que le projet de loi [...] ne prévoit aucune disposition qui vise à encadrer spécifiquement le transport par taxi de ces personnes. Elle ne comprend pas pourquoi le gouvernement ne reconduit pas les dispositions qui se trouvent dans la loi actuellement...» Et, la commission, toujours, je la cite : «Cette omission est déplorable, sachant que ces services constituent une importante alternative aux services réguliers de transport collectif...»

Le ministre, il l'a dit, il l'a dit, entre autres, dans un article du *Devoir*, je pense, du 13 mai dernier. Il l'a dit dans ses propos. Quand, à l'adoption de principe, il a dit : On va corriger le tir, il a fait son mea culpa. Mais, Mme la Présidente, le fait que le ministre et que le gouvernement, dans la rédaction du projet de loi, l'aient échappé, ça, Mme la Présidente, je pense que c'est important de le souligner pour ne pas que ça se reproduise encore une fois, pas en 2018.

**La Vice-Présidente (Mme Gaudreault) :** Je vous remercie, M. le député de LaFontaine, et maintenant je vais céder la parole à M. le député de Viau.

#### M. Frantz Benjamin

**M. Benjamin :** Merci, Mme la Présidente. Mme la Présidente, 20 minutes, ce n'est pas assez. 20 minutes, ce n'est pas assez, dans la mesure où mes collègues et moi, nous sortons tout juste de longues consultations particulières où nous

avons entendu plusieurs groupes ayant des réserves importantes concernant le projet de loi n° 17. Je tiens donc à remercier, dans un premier temps, tous les groupes qui ont participé à cet exercice primordial dans le processus législatif. Ces consultations ont été l'occasion de nous rappeler l'importance de ne pas évoluer dans un vase clos ici même, à l'Assemblée nationale. Nous nous devons, en tant qu'élus, d'être à l'écoute de la population, et c'est ce que mes collègues... du côté de l'opposition officielle, c'est ce que nous avons tenté de faire lors de ces consultations.

Mais il est encore plus important, lorsqu'une partie de la population sera affectée directement et lourdement par un projet de loi, ce projet de loi, le projet de loi n° 17, le projet de loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile, que j'appelle le projet de loi de l'expropriation, car c'est de cela dont il s'agit... Pour plusieurs intervenants, le dépôt de ce projet de loi a été vécu comme un choc, voire une trahison. À ce sujet, Mme la Présidente, comme élu de la circonscription de Viau, je peux vous confirmer que le dépôt de ce projet de loi a créé une onde de choc dans ma circonscription. Comme député de la circonscription de Viau... dans ma circonscription vivent des dizaines de personnes qui vivent de l'industrie du taxi, principalement comme propriétaires chauffeurs et comme chauffeurs aussi.

Et, parlant de ces personnes, qui sont-elles, ces personnes? Ce sont des personnes d'origine haïtienne, d'origine maghrébine, mais, au-delà de ma circonscription, rappelons ce que l'industrie du taxi est et a représenté pour beaucoup de personnes d'origine immigrante. Je pense, entre autres, à la communauté grecque, je pense aussi aux communautés du Sud-Est asiatique, beaucoup de communautés du Pakistan. Ce sont des personnes, lorsqu'elles sont arrivées au Québec... Pour eux, l'industrie du taxi, face aux obstacles que plusieurs d'entre eux vivaient en termes de discrimination, d'accès à un emploi, l'industrie du taxi a été pour eux une voie qui leur a permis de gagner dignement leur vie comme citoyennes et comme citoyens, voire comme entrepreneurs. Pour d'autres aussi, l'industrie du taxi a été pour eux, face aux obstacles, notamment par rapport à la non-reconnaissance de leurs diplômes... des personnes qualifiées qui se sont retrouvées dans l'industrie du taxi pour oeuvrer comme propriétaires chauffeurs ou comme chauffeurs. Et, lorsque je suis en circonscription, une grande partie de mes rencontres porte sur la question de l'industrie du taxi, Mme la Présidente. Mon équipe reçoit quotidiennement son lot d'appels, depuis plusieurs semaines, de chauffeurs dans l'incertitude pour eux, mais surtout pour leurs familles.

Et parlons des impacts immédiats de ce projet de loi sur ces personnes : stress, détresse psychologique, dépression et impact aussi dans les familles.

Comme Québécois d'origine haïtienne, la communauté haïtienne, c'est une communauté... lorsque s'en prend à l'industrie du taxi, on s'en prend à toute la communauté haïtienne, car c'est une communauté, comme l'a rappelé tout à l'heure mon collègue député de LaFontaine. Donc, l'industrie du taxi, c'est un peu le bas de laine de la communauté haïtienne. C'est quelque 300 millions, la valeur des permis. Et je sais que, dans plusieurs circonscriptions québécoises, vivent des chauffeurs-propriétaires de cette communauté, mais aussi des communautés maghrébines, des communautés libanaises. Que ce soit à Laval, à Montréal, un peu partout sur la Rive-Sud, vivent ces personnes. Ce sont des citoyens à qui, aujourd'hui, on est en train de tout simplement, à travers ce projet de loi, nier ce qu'ils possèdent, de les exproprier, car c'est une expropriation, et je le rappelle encore.

Lors des consultations particulières, le témoignage des représentants de l'industrie du taxi et de certains propriétaires était de véritables cris du coeur pour aider près de 22 000 familles menacées par ce projet de loi. Sur ce point, je suis totalement solidaire de ces travailleurs de cette industrie.

20 minutes, ce n'est pas assez, Mme la Présidente, pour parler du transport adapté. Je dois dire que ces consultations m'ont permis de confirmer notamment que les chauffeurs de taxi étaient extrêmement lésés par ce projet de loi, mais aussi de prendre conscience d'autres types d'injustice. J'ai personnellement été touché par le plaidoyer des groupes luttant pour le transport adapté. Je pense à des groupes comme l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec, à la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec, la COPHAN, à Kéroul et à d'autres, ces organismes qui travaillent depuis plusieurs années à ce que les personnes handicapées puissent utiliser le transport, peu importe sa forme, comme tous les autres citoyens du Québec, et ce, dans les mêmes conditions d'accessibilité sur tout le territoire québécois. Ces personnes qu'ils défendent à travers ces organismes nous ont rappelé qu'ils ont été oubliés par ce projet de loi. L'incertitude qui pèse déjà sur toute l'industrie et que j'ai pu sentir comme élu est aussi très lourde sur une partie de cette population la plus vulnérable, Mme la Présidente, la population des personnes vivant avec un handicap.

• (21 heures) •

Sur ce point, j'espère que le ministre des Transports portera une attention particulière aux recommandations de ces différents groupes. Ces groupes ont été unanimes, unanimes, Mme la Présidente, à rappeler que ce projet de loi les a complètement oubliés. On n'a pas fait mention des besoins particuliers des personnes vivant avec un handicap. Il faut qu'une garantie légale inscrite dans la loi soit offerte à ces gens pour lesquels le transport adapté est une nécessité quotidienne.

Malheureusement, comme l'ont souligné plusieurs groupes, aucune étude d'impact digne de ce nom n'a été produite non plus. Comme l'a aussi souligné l'un des intervenants dans son mémoire à propos de l'étude à l'analyse d'impact réglementaire, c'est le terme «accessibilité» qui est absent... que celui de «transport adapté». Alors que le ministre répète qu'il a mis le client au centre de son projet de loi, il faut absolument qu'une insistance soit mise sur la clientèle la plus vulnérable.

Vous comprendrez que je suis d'avis qu'on ne tient pas assez compte des réalités de ces personnes, les personnes les plus vulnérables, Mme la Présidente. Cela est nécessaire pour ne pas que ces gens subissent une perte de leurs acquis. Ce serait chose simple à ajuster en étude détaillée en reconduisant les dispositions de la loi actuelle qui permettent d'offrir une protection aux personnes en situation de handicap, car il est important de rappeler que le transport est un besoin essentiel pour répondre adéquatement à tout ce que demande une pleine inclusion sociale de toutes et de tous.

Les personnes ayant des limitations et nécessitant du transport adapté ont plusieurs obstacles qui restreignent la gamme des choix disponibles. Qu'il s'agisse d'obstacles physiques, psychologiques, de communication ou encore



financiers, pour une personne ayant des limitations fonctionnelles, l'utilisation du taxi est ainsi une nécessité qui demande une planification anticipée. D'ailleurs, tout porte à croire qu'avec le vieillissement de la population ce genre de service risque d'être de plus en plus en demande. Malheureusement, l'avènement du libre marché ne répond pas à ces besoins.

Mme la Présidente, ils ont été aussi plusieurs représentants de services municipaux de transport adapté qui sont venus rappeler la satisfaction de la clientèle offrant le transport adapté par rapport aux services de l'industrie du taxi. Or, je le rappelle encore, ce projet de loi est muet sur les besoins des personnes vivant avec un handicap.

Après avoir parlé du transport adapté, j'aimerais revenir sur un deuxième élément que ces consultations nous ont permis de bien cerner, Mme la Présidente, c'est le choc. C'est le choc que vivent, que vivront les chauffeurs propriétaires au lendemain de l'adoption de ce projet de loi. Ils vivent déjà avec ce choc, mais l'adoption de la loi viendra sanctionner leur sort.

Je veux citer le représentant de Desjardins, qui a dû rappeler au ministre, lors des consultations, que nous vivons dans une société de droit, que le Québec est une société de droit, qu'on ne peut pas exproprier des personnes qui ont travaillé dur durant des années, durant des décennies. C'était leur gagne-pain, c'était leur bas de laine, c'était leur pension, leur fonds de pension. C'était peut-être aussi l'héritage qu'ils pensaient donner à leurs enfants.

On ne peut pas les exproprier de cette façon, et pour permettre quoi? Pour permettre à Uber de s'implanter, car le projet de loi n° 17 met fin à la gestion de l'offre et à son corollaire, soit le permis de taxi, Mme la Présidente. Ce faisant, cette décision de mettre fin à la gestion de l'offre a rendu la valeur des permis nulle. Cette façon de faire, je le rappelle, porte un nom, c'est l'expropriation. Mon collègue de LaFontaine a rappelé, a fait le parallèle, et parallèle très juste d'ailleurs, avec la situation qu'ont vécu, il y a quelques décennies, les citoyennes et citoyens de Mirabel.

Si le gouvernement veut mettre fin à la gestion de l'offre, il a la responsabilité de racheter l'entièreté des permis et pas seulement d'offrir une compensation à la valeur de l'achat. Pour de nombreux propriétaires de permis, cet achat était vu comme un investissement sûr, pas nécessairement comme un investissement pouvant rapporter gros, Mme la Présidente, mais plutôt comme un investissement sûr, une forme de placement garanti. La garantie, c'était celle que le gouvernement encadrait correctement l'industrie du taxi. Les lois étaient garantes de cet investissement. Comme l'a très bien souligné, en consultations, M. Hubert Thibault, donc, du Mouvement Desjardins, le Québec est une société de droit. Nous vivons dans une société de droit.

J'aimerais ici, Mme la Présidente, rappeler que l'indemnisation, telle qu'elle existe présentement, fera en sorte que les propriétaires de permis de longue date, c'est-à-dire ceux qui ont acquis leur permis il y a plusieurs années, recevraient une fraction seulement de la valeur de leur permis. À l'inverse, pour les nouveaux détenteurs entrés récemment dans l'industrie, les pertes seraient relativement mineures.

Pourtant, les chauffeurs qui ont le plus besoin de cette compensation sont ceux qui ont acheté un permis il y a plusieurs années. Ce sont eux qui seront plus affectés par la perte de la valeur de leur permis et qui auront le plus de difficulté à trouver un autre emploi pour assurer leur retraite. Exproprier les travailleurs âgés revient à les condamner à une retraite misérable et précaire, alors qu'ils se sont investis toute leur vie dans l'industrie du taxi. En vérité, l'abolition, l'expropriation aura pour effet d'appauvrir les chauffeurs propriétaires.

La valeur de ces permis, Mme la Présidente, était jusqu'à maintenant tellement sécuritaire que le permis lui-même pouvait servir de garantie pour faire un emprunt à une banque. Vous savez, des fois, il y a des propriétaires chauffeurs qui allaient à la banque, Mme la Présidente, qui voulaient, par exemple, soit faire venir, s'ils sont d'origine immigrante, faire venir un parent de l'étranger et qui pouvaient demander un prêt sur la base de cette garantie-là. Mais maintenant tout ça devient caduc avec cette expropriation en vue. Cette valeur est en quelque sorte une garantie, ce qui nous permet encore de parler d'expropriation. Il n'est que normal, juste et équitable de voir cela comme une expropriation. Il faut donc indemniser les propriétaires de permis selon la valeur marchande afin de réparer le tort fait à ces gens. De nombreux intervenants qui ne sont pas propriétaires ont d'ailleurs spécifié, Mme la Présidente, l'importance d'une indemnisation sur la valeur marchande.

Il y a aussi une légende urbaine, Mme la Présidente, une légende urbaine qui circule, portée, colportée par le ministre des Transports, sur l'idée que ce projet de loi se voudrait un projet de loi de la modernisation. Parlons de modernisation. Contrairement à ce que l'on affirme parfois, ces chauffeurs ont été des leviers importants de modernisation, et l'industrie au complet est loin d'être réfractaire à cet exercice d'innovation. À ce titre, rappelons, le Bureau du taxi de Montréal est un exemple de ce qui peut se faire en termes de modernisation dans l'industrie du taxi.

Depuis sa fondation, le Bureau du taxi de Montréal a piloté de nombreux projets de modernisation structurants pour l'industrie et pour le service donné aux clients. À ce chapitre, on peut évoquer l'instauration de la formation continue pour les chauffeurs, le registre des taxis ou l'image de marque Bonjour. Moi, je suis très fier, comme Québécois, comme Montréalais quand je visite, quand je circule dans la ville, de voir des taxis avec cette image, Bonjour, parce que c'est pour nous... c'est une avancée importante pour l'industrie du taxi, car l'idée de modernisation va beaucoup plus loin qu'une application ou qu'un téléphone cellulaire. Et, sur le point de modernisation du cadre législatif, même l'industrie du taxi voit sa nécessité. Par contre, cette modernisation doit se faire dans le respect en évaluant les changements et leurs impacts, visiblement ce qui n'a pas été fait dans le cadre de ce projet de loi. Sur ce point, le gouvernement a beaucoup de rattrapage à faire.

J'ai rappelé tout à l'heure, Mme la Présidente, qu'il n'y a pas d'étude d'impact qui a été réalisée, aucune étude qui a été déposée, notamment. Lorsqu'à plusieurs reprises mon collègue le député de La Pinière a sans cesse demandé de mettre, de déposer les études, motus, bouche cousue de la part du ministre des Transports. On ne se fie que sur la présomption d'Uber, Mme la Présidente, et son application, qui représenterait le futur. Pourtant, le seul futur que l'on peut entrevoir à partir des cas concrets des villes où Uber s'est déjà implanté, c'est une hausse des prix pour le client ou une

baisse des redevances aux chauffeurs, alors que l'industrie du taxi a permis à de nombreux chauffeurs, jusqu'à maintenant, de mener une vie, une bonne vie quand même, malgré tout.

• (21 h 10) •

L'arrivée d'Uber vient chambouler complètement ce milieu, d'abord avec toutes les questions du coût des permis de taxi qui est rendu nul, ensuite en mettant sur un pied d'égalité des gens qui conduisent une voiture jouant le rôle de taxi et des gens ayant fait du taxi leur métier, parce que les statistiques montrent bien que les chauffeurs d'Uber le font à temps partiel et souvent pour quelques semaines ou quelques mois. Force est de constater que le projet de loi n° 17 fragilise de nombreuses personnes. D'ailleurs, plusieurs personnes, que je connais d'ailleurs, que je connais, qui habitent ma circonscription, qui ont déjà tenté Uber, ont quitté Uber à cause des conditions, Mme la Présidente. On pourra bien dire que le libre marché fera qu'Uber sera délaissé par les clients sur la base de leur liberté de choix et sur l'existence d'une offre diversifiée. L'erreur, c'est de penser qu'Uber n'a pas les moyens, comme je l'évoquais précédemment, de faire baisser ses prix drastiquement pour combler cette baisse de clientèle et couper l'herbe sous les pieds des compétiteurs.

20 minutes, je vous le disais, Mme la Présidente, ce n'est toujours pas assez. Tout bien considéré, le projet de loi n° 17 a été fait trop rapidement, et de manière cavalière, et sans véritablement prendre en compte la réalité terrain du transport. Il sera primordial, lors de la suite des choses, de prendre en considération les personnes vulnérables dans ce projet de loi. Et, dans la situation dans laquelle ils sont, les chauffeurs propriétaires sont aussi des personnes vulnérables.

Les derniers mots, Mme la Présidente. Puisque, pour moi, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, l'industrie du taxi, ce ne sont pas des numéros, ce sont des personnes, ce sont des visages, ce sont parfois des amis, des personnes que je côtoie au quotidien dans ma circonscription, dans la communauté haïtienne, dans la communauté maghrébine, dans la communauté libanaise... Je pense, entre autres, à des personnes comme Kamal, M. Max Rosalbert, Jacques-Claude Hernande, Jean-Claude Fonrose.

Je peux en nommer plusieurs d'entre eux, mais je veux vous parler d'un de manière particulière, Mme la présidente. Il s'appelle Stanley. Il s'appelle Stanley Bastien. Il est diplômé en... Il est technicien en électronique, Mme la Présidente, et c'est un passionné d'auto. Il a décidé, dès 1996, de mettre de côté son diplôme pour embrasser l'industrie du taxi. Il a passé cinq semaines de formation. Il a eu son permis. Il est devenu propriétaire. Pour lui, c'est une forme d'héritage, me dit-il, qu'il voulait laisser à ses enfants. Sa priorité, c'est sa clientèle. Il aime tellement ce qu'il fait, Mme la Présidente, qu'il a tatoué un véhicule taxi sur sa poitrine. C'est un passionné du taxi. Aujourd'hui, je le cite, il me dit : Frantz, je suis tout nu. Le ministre des Transports m'a appauvri. Il n'a jamais échoué une inspection, Mme la Présidente. Il n'a jamais eu de plainte non plus comme chauffeur propriétaire.

Des cas comme celui-là, j'aurais pu en évoquer beaucoup d'autres, beaucoup d'autres et partout. Je pense, entre autres, au président de l'Association des taxis des régions. Je l'ai rencontré un dimanche à Montréal. Il venait d'aussi loin que du Saguenay pour venir manifester à Montréal. Ce sont des cas. Lorsqu'on fait des projets de loi, ce sont des personnes, ce ne sont pas des numéros. Et je suis sûr que d'autres collègues dans d'autres circonscriptions montréalaises, qui connaissent autant que moi, aussi bien que moi ces personnes, peuvent, de tous partis confondus, tous bords, parler au nom de ces gens-là. J'invite ces collègues à parler de ces gens-là, à parler de leur réalité, de ce qu'ils ont vécu, de ce qu'ils...

**La Vice-Présidente (Mme Gaudreault) :** Je vous remercie, M. le député de Viau. Et maintenant je vais céder la parole à Mme la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue.

#### **Mme Émilise Lessard-Therrien**

**Mme Lessard-Therrien :** Merci, Mme la Présidente. Dans la présentation du projet de loi n° 17, le ministre des Transports a énoncé à plusieurs reprises qu'il visait à réformer l'industrie du taxi afin d'offrir un système égalitaire. C'est donc l'égalité, le principe qui a guidé la formulation de ce projet de loi. Bien, je prends la parole aujourd'hui en cette Chambre pour dénoncer la triste absence de considération des régions.

Dans l'analyse d'impact réglementaire réalisée par le ministère du Transport, la seule ligne qui parle de l'extérieur de Montréal est celle où l'on statue que, parmi les 17 500 chauffeurs au Québec, plus de la moitié opèrent à l'extérieur de la métropole, 9 000 chauffeurs pour être exact. C'est donc de manière tout à fait légitime que je me demande où sont les mesures d'impacts spécifiques de ce projet de loi pour les régions, comment est-ce que le projet de loi aura un impact sur les services de transport dans les milieux ruraux, sur les travailleurs et sur les clients, parce que les taxis en région, ils ont une réalité bien différente que ceux des grands centres urbains. Puisque le projet de loi n° 17 vise à imposer en mur-à-mur, encore, ses dispositions sans égard aux diverses réalités, je prends mon temps de parole aujourd'hui pour vous démontrer les impacts nocifs qu'aura le p.l. n° 17 sur les taxis opérant en région.

En ouvrant le marché grand aux nouveaux joueurs comme Uber, le ministre des Transports semble croire que le service s'en verra bonifié, mais, en fait, il n'y a rien de moins sûr, d'abord pour la simple et bonne raison que le déploiement actuel du réseau cellulaire et de l'Internet dans les régions du Québec est déficient. Vous vous douterez que l'application ne sera pas fonctionnelle sur une bonne partie du territoire.

Actuellement, sans le projet de loi n° 17, la prémisse de base du service de transport rémunéré des personnes repose sur le principe d'accessibilité au service en continu, et ce, sur l'ensemble du territoire. En région, ce principe est fondamental. Il permet, par exemple, d'assurer à Ginette d'avoir un taxi, même si elle habite dans le rang 3 de son village. Les chauffeurs s'y engagent lorsqu'ils entrent dans la profession. C'est un véritable pacte social que le gouvernement veut briser en instaurant le projet de loi n° 17 et son abolition des agglomérations.

Il faut reconnaître que les agglomérations ont leurs défauts. L'obligation de faire des retours à vide, notamment lorsque le chauffeur a dépassé sa zone, est un exemple patent. Mais pas besoin de détruire l'industrie pour régler cet enjeu.

Tout le monde s'entend pour dire qu'il faut revoir les agglomérations, même l'industrie du taxi traditionnel, et la solution du gouvernement, c'est de tout abolir. C'est une solution qui est trop facile. Les différents regroupements ont proposé des alternatives beaucoup plus intéressantes. Par exemple, on pourrait faire des agglomérations qui s'appliquent aux limites des villes et des MRC dans le cas des régions. On assurerait alors un service continu et omniprésent sans menacer une industrie fonctionnelle. En abolissant les agglomérations, les clients, si chers au ministre des Transports, s'inquiètent plutôt de savoir s'ils auront une garantie d'une couverture 24 heures sur 24, sept jours sur sept, et ce, partout en province. Si le ministre présente cette abolition comme une ouverture à l'accroissement des services, plusieurs études démontrent que c'est vrai, mais seulement dans les milieux déjà bien desservis. A contrario, les usagers des territoires moins rentables verront une diminution des services. C'est ça, l'égalité, Mme la Présidente?

C'est impossible de déterminer l'effet de ce projet de loi sur nos régions parce que l'étude d'impact n'est pas rigoureuse et nous oublie. Le gouvernement va quand même de l'avant avec son projet de loi. Je me permettrai ici de citer l'Association des taxis des régions du Québec, qui, dans leur mémoire, propose, et je cite : «...de mettre sur la glace la disparition de certaines agglomérations tant et aussi longtemps qu'une étude d'impacts sur la clientèle ne sera pas réalisée. Si le ministre veut passer de la parole aux actes et mettre au centre de cette réforme le client, il se doit de procéder d'abord et avant tout à une étude d'impacts afin d'éviter que celui-ci soit pris en otage et qu'il voie la couverture de services se dégrader en région.» Fin de la citation.

Si des personnes demeurent sceptiques face à la découverte éventuelle due à l'abolition des agglomérations, il demeure que la solution de la logique des marchés, c'est-à-dire de permettre la tarification dynamique qui vise à solliciter les gens à sortir leur véhicule lorsque l'offre est basse, n'aurait comme effet que de gonfler artificiellement les prix. Encore une fois, le client n'en sort certainement pas gagnant, et c'est un enjeu d'accessibilité aux services qui apparaîtra.

Et, en région, j'aimerais attirer votre attention sur une utilisation très courante du taxi. Les gens qui vont beaucoup souffrir de cette potentielle diminution de services, ce sont les personnes les plus vulnérables. On n'a qu'à penser aux personnes en situation de handicap, les personnes âgées qui ne conduisent plus, celles qui ont besoin d'un accompagnement pour aller à l'hôpital. Ce sont ces personnes-là qui souffriront des carences qui seront inévitablement observées en région parce qu'en région, malheureusement, il n'y a pas d'alternative. Le transport collectif est très peu développé, et il n'y a rien, dans les orientations actuelles du gouvernement qui mise sur le développement du transport collectif dans les régions du Québec.

• (21 h 20) •

Les personnes en situation de handicap craignent aussi les répercussions de ce projet de loi sur l'offre des transports adaptés en région. Seront-ils soumis à la tarification dynamique, alors qu'ils ont droit à des tarifs fixes? Est-ce que tous les nouveaux joueurs offriront du transport adapté comme le fait l'industrie du taxi? Comment assurer que les chauffeurs de taxi n'aillent pas faire du taxi traditionnel dans les centres pour payer leurs comptes au lieu de faire des contrats pour des personnes à mobilité réduite? Présentement, une compagnie de taxi qui compte plus de 20 véhicules est obligée d'avoir, minimalement, un taxi accessible. Le projet de loi n° 17 écarte complètement cette considération. Comment s'assurer d'offrir un service de transport à cette population?

Steve Leblanc, qui est directeur du Regroupement des organismes de personnes handicapées de la Mauricie illustre bien les conséquences possibles. Lui, il ne peut pas se déplacer sans son fauteuil, ça lui prend obligatoirement un véhicule adapté. S'il n'y en a pas, il doit rester chez lui. L'isolement est un phénomène social et sociétal qui est grave. Est-ce que c'est ça, l'égalité du projet de loi n° 17? M. Leblanc a même expliqué, dans un article du *Nouvelliste*, qu'il y a déjà un manque à gagner dans le transport adapté en région. «Il n'y a pas beaucoup d'avantages à faire adapter son véhicule.» C'est très coûteux, malgré les subventions. Je le cite : «Si le peu qu'on a, on nous l'enlève, c'est un retour en arrière de 40 ans.»

Le gouvernement dit avoir placé l'usager au centre du projet de loi, mais il demeure que des enjeux importants de sécurité demeurent également. Ce projet de loi menace notamment la sécurité des usagers du taxi en région, puisqu'on ne s'assure pas d'améliorer l'accessibilité aux formations, qui se donnent dans peu de lieux et dans des horaires contraignants, sans parler de la formation pour le transport adapté, qui est complètement absente du projet de loi n° 17. Malgré cette réalité grandement décriée, rien dans le projet de loi n° 17 n'assure la formation à distance. Aussi, l'abolition de la vérification mécanique annuelle peut diminuer le sentiment de sécurité des usagers. Enfin, l'absence d'accessoires uniformes et de plaque T est également un facteur réduisant la sécurité des passagers. Comment les clients pourront s'assurer qu'ils et elles embarquent dans un véhicule certifié si les accessoires le démontrant sont différents d'un répondant à l'autre? Ne serait-il pas plus sécuritaire de maintenir l'obligation d'identification d'un taxi avec une plaque T, une identification pochette bien visible pour tous et un numéro de lanterne? Poser la question, c'est y répondre.

Enfin, c'est la question des travailleurs de l'industrie en région qui m'inquiète. Georges El-Assaad de la région de Châteauguay dit ne pas comprendre pourquoi, après leur avoir demandé de se moderniser, le gouvernement, d'un coup, les abandonne. C'est ça que ressentent les chauffeurs et chauffeuses de l'industrie du taxi, un abandon. Au profit de qui? De multinationales voyoutees.

L'Association des taxis des régions du Québec affirme en effet que le projet de loi n° 17 poussera plusieurs artisans à la faillite. Mme Dallaire, du Saguenay, a vendu ses 14 permis de taxi à son fils il y a un an et demi. Elle se demande, si le projet de loi est adopté, s'il doit continuer à la rembourser ce qui va valoir zéro dollar ou est-ce qu'elle lui dit de laisser faire et de se retrouver sans fonds de pension. Je me demande ce que le ministre du Transport aurait à répondre à cela.

Il faut penser aussi qu'en région il y a beaucoup de gens qui sont devenus avec des limitations au travail à force d'avoir travaillé physiquement dans des domaines qui sont très exigeants, dans le domaine de l'extraction des ressources naturelles, par exemple, qui ont été pris avec des douleurs au niveau du dos ou au niveau des bras, qui se sont recyclés

dans l'industrie du taxi, où ils ont pu continuer d'avoir une fierté au travail, s'acheter une flotte de véhicules, et là, tout d'un coup, on leur envoie un chèque de 1 000 \$ pour les 50 000 \$ qu'ils ont investis pour leur permis puis on leur dit : Arrangez-vous. Est-ce que c'est ça, l'égalité, Mme la Présidente? Merci.

**La Vice-Présidente (Mme Gaudreault) :** Je vous remercie, Mme la députée. Et maintenant je vais céder la parole à M. le député de D'Arcy-McGee.

#### **M. David Birnbaum**

**M. Birnbaum :** Merci, Mme la Présidente. Il me fait plaisir d'intervenir sur le projet de loi n° 17, Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile.

Qu'on se rappelle que ce projet de loi a pour objet la surveillance et le contrôle du transport rémunéré de personnes par automobile en vue d'assurer la sécurité de passagers et la transparence du prix des courses, mais également à favoriser l'émergence de moyens technologiques et de modes de mobilité. Entre autres, le projet de loi prévoit qu'une personne qui fournit des services de répartition de demandes de courses doit être enregistrée auprès de la commission.

Le projet, aussi, renferme des dispositions relatives à la détermination du prix des courses et des autres frais qui peuvent être exigés des clients. Entre autres, il prescrit que le calcul du prix d'une course soit déterminé conformément au tarif établi par la commission, sauf si la demande de course est faite par certains moyens technologiques qui permettent au client d'en connaître le prix maximal et d'y consentir avant que le chauffeur ne soit informé à la demande. Bon, voilà quelques-unes des dispositions du projet de loi défensibles, mais, dans la pratique, il y a des inquiétudes.

Bon, moi, j'ai eu l'honneur de participer dans le gouvernement participant, qui s'est mis devant ce défi qui se dessinait avec responsabilité, en connaissant les enjeux et à comprendre qu'il y avait un équilibre à chercher. Comme plusieurs secteurs, ce secteur de transport public, finalement, se voit modifié et modernisé avec... des fois légitime, des fois inquiétante, mais des technologies qui changeaient, des consommateurs qui exigeaient plus, les habitudes qui changeaient. Le Québec n'est pas à l'abri, il ne veut pas être à l'abri des avances technologiques et des avances sur la façon de faire, d'offrir des services. Donc, il fallait réconcilier plusieurs propriétés, plusieurs priorités.

Uber, entre autres, se présentait comme nouveau joueur. Il ne fallait pas mettre la tête dans le sable, il fallait réagir. Mais, en même temps, quand même notre fierté au Québec, il fallait veiller à l'équité, il fallait veiller au sort des gens qui travaillent déjà dans cette industrie, il fallait protéger les chauffeurs de taxi en région ainsi qu'en métropole, voilà les considérations légitimes et normales, et il fallait trouver l'équilibre. Il y a des considérations environnementales, évidemment. Il y a, et on va en parler comme plusieurs autres l'ont fait, les priorités et les services de nécessité pour les gens handicapés, les gens en difficulté. Il y a tous les enjeux qui touchent aux régions du Québec. Bon, tout cela pour dire qu'il y avait des choses à réconcilier.

Ce n'est pas nous qui vont suggérer que le ministre et le projet de loi devant nous ne s'adressent pas à un sujet pertinent. Il faut et il fallait compléter cette transformation qui nous est imposée et qui est imposée par la nécessité de la modernisation. Et ce n'est pas nous qui vont questionner nécessairement la bonne foi de ce projet de loi, ni du ministre, ni du gouvernement. Les objectifs, comme quelques-uns que j'ai énumérés, sont des objectifs que nous, on peut partager. Mais c'est dans les moyens et des façons de trouver cet équilibre que les questions se posent. Et il y a de grandes questions, comme je dis, en termes d'équité, en termes de notre devoir collectif de protéger l'égalité d'accès aux services et l'égalité de l'offre ainsi que l'équité des conditions de travail pour les gens qui oeuvrent dans l'industrie.

C'est très beau de parler de déréglementation. Faite de façon contextuelle, humaine, c'est une stratégie que nous, on peut partager. Mais il faut trouver l'équilibre, il faut le faire de façon très intéressante et très contextuelle, qui va assurer, là, une industrie rentable, qui va protéger l'utilisateur, qu'il ou elle soit en région ou en métropole, va protéger le contribuable, pas nécessairement usager, mais le contribuable, et évidemment — et voilà un des enjeux clés — protéger le monde qui, en bonne foi, a choisi ce domaine comme carrière, souvent en conditions difficiles, souvent comme responsable d'une famille. Souvent, comme nouvel arrivant au Québec, ce n'est pas facile, ce n'est pas facile. Et c'est normal qu'on se donne, Mme la Présidente, la tâche de s'occuper de leur sort ainsi que le sort de nous tous au Québec.

Alors, si j'ai bien compris, ça va être à suivre.

**La Vice-Présidente (Mme Gaudreault) :** Oui, vous avez très bien compris, M. le député. Alors, je comprends que vous n'avez pas terminé votre intervention?

**M. Birnbaum :** Non, je n'ai pas terminé.

**La Vice-Présidente (Mme Gaudreault) :** Alors, vous pourrez la poursuivre lors de la reprise de ce débat.

#### **Ajournement**

Et, compte tenu de l'heure, j'ajourne nos travaux au mercredi 29 mai à 9 h 40.

*(Fin de la séance à 21 h 30)*