



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 11 juin 2015 — Vol. 44 N° 29

Étude détaillée du projet de loi n° 36 — Loi modifiant
diverses dispositions législatives concernant
principalement le transport collectif

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 11 juin 2015 — Vol. 44 N° 29

Table des matières

Document déposé	1
Remarques préliminaires	1
M. Robert Poëti	1
Mme Martine Ouellet	2
M. Claude Surprenant	3
Étude détaillée	3
Question de règlement sur la recevabilité d'un amendement	34
Décision de la présidence	43
Remarques finales	52
M. Mario Laframboise	52
Mme Martine Ouellet	52
M. Robert Poëti	53

Autres intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Pascal Bérubé, vice-président

* Mme Nathalie Bacon, ministère de la Justice

* M. Christian Bisson, ministère des Transports

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 11 juin 2015 — Vol. 44 N° 29

**Étude détaillée du projet de loi n° 36 — Loi modifiant
diverses dispositions législatives concernant
principalement le transport collectif**

(Douze heures quinze minutes)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 36, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Ouimet (Fabre) sera remplacé par M. Morin (Côte-du-Sud) et M. Jolin-Barrette (Borduas), par M. Laframboise (Blainville).

Document déposé

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous avons reçu un mémoire de la part du Syndicat canadien de la fonction publique. Je prends un instant pour le déposer, ce document, formellement.

Remarques préliminaires

Alors, nous débutons avec les remarques préliminaires. M. le ministre, vous disposez d'un maximum de 20 minutes pour vos remarques. À vous la parole.

M. Robert Poëti

M. Poëti : Merci, M. le Président. Alors, j'ai le plaisir d'être parmi vous aujourd'hui afin d'entamer l'étude article par article du projet de loi n° 36, intitulé Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif. J'aimerais saluer mes collègues du gouvernement, le député de Mégantic, le député d'Abitibi-Ouest, le député de Côte-du-Sud, le député de Dubuc, la députée de Vaudreuil, également les députés de l'opposition et de la deuxième opposition, la députée de Vachon, le député de Groulx et le député de Blainville.

J'aimerais également remercier les gens du ministère des Transports qui m'accompagnent aujourd'hui : M. Meloche, principalement, sous-ministre adjoint à la Direction générale du transport collectif, des politiques et de sécurité; M. Martin Breault, directeur du transport terrestre et des personnes, et évidemment l'ensemble de son équipe qui est avec lui; Me Nathalie Bacon, notaire, Direction des affaires juridiques et notariales. Évidemment, l'ensemble des membres de mon cabinet et les gens de la commission de l'Assemblée nationale.

Ce projet de loi de type omnibus comprend donc plusieurs modifications de nature technique, et ce, dans différents secteurs des transports. Tout d'abord, le projet de loi fait passer la responsabilité du Service aérien gouvernemental, qui relève actuellement du Centre de services partagés du Québec, au ministère des Transports. Il prévoit aussi la création du Fonds aérien pour financer les activités du Service aérien gouvernemental ainsi que ses équipements et infrastructures.

Je profite de l'occasion pour rassurer la députée de Vachon, qui a soulevé des questions, lors de l'adoption du principe, quant à l'avenir du CSPQ : ce n'est pas du tout l'intention du gouvernement de le fermer. Après 10 ans d'existence, l'action du Centre de services partagés du Québec s'est éparpillée. Un plan de transformation a été demandé par mon collègue le président du Conseil du trésor afin qu'il se recentre sur sa mission d'origine, soit d'offrir des services à valeur ajoutée et de positionner les services partagés comme un levier financier dans l'exercice d'une gestion rigoureuse et responsable des finances publiques. Le transfert du Service aérien gouvernemental s'inscrit dans ce plan de transformation. L'objectif de ce transfert n'est pas nécessairement de dégager des économies, mais plutôt d'assurer une cohérence et une efficacité des activités du SAG qui cadreront davantage avec la mission et les responsabilités du MTQ.

Le projet de loi comporte également diverses dispositions en matière de transport en commun. Ainsi, il suggère une modification à la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport afin que le gouvernement puisse déterminer des modalités concernant le transfert des ouvrages liés au prolongement du métro, ce qui contribuera à réduire les délais de transfert des ouvrages. À la suite du briefing technique avec les partis d'opposition, nous présenterons un amendement à l'article 1 du projet de loi afin de préciser davantage le moment où les biens devront être cédés à la Société de transport de Montréal.

• (12 h 20) •

D'autre part, le projet de loi propose d'habiliter deux sociétés de transport en commun ou plus à constituer un organisme à but non lucratif afin d'offrir des biens et services à des organismes de transport en commun contre rémunération. Il pourrait s'agir, à titre d'exemple, d'achats regroupés d'autobus, de préparation d'appels d'offres ou de vigies technologiques relativement à l'électrification des transports.

Le projet de loi suggère aussi d'accorder à un conseil intermunicipal de transport ou à une municipalité organisatrice d'un service de transport en commun des pouvoirs réglementaires concernant la possession et l'utilisation des titres de transport et le pouvoir de nommer des inspecteurs pour appliquer la réglementation et intenter des poursuites pénales. D'ailleurs, à la suite des représentations de l'AQTIM et des questionnements du député de Borduas, nous présenterons un amendement à l'article 3 du projet de loi afin de donner plus de souplesse pour les CIT dans le choix de leurs inspecteurs.

En matière de services de transport par taxi, le projet de loi propose de conférer au ministre le pouvoir d'autoriser la mise en oeuvre de projets pilotes. Comme je l'ai mentionné, et ce, à plusieurs reprises depuis le début de nos travaux, il n'a jamais été de notre intention de rendre légal un joueur qui ne respecte pas les règles. Ceci dit, j'ai pris bonne note des inquiétudes de l'industrie du taxi à l'égard du libellé actuel de l'article 11. C'est pourquoi j'ai également l'intention de présenter un amendement afin de préciser nos intentions.

Enfin, nous présenterons un amendement en ce qui a trait à l'entrée en vigueur du projet de loi n° 36 afin notamment de faciliter la transition du SAG au MTQ.

En conclusion, plusieurs mesures du projet de loi sont attendues par les différents intervenants en transport collectif, et ce, depuis longtemps. J'invite donc les membres de cette commission à travailler de manière constructive afin que ce projet de loi puisse être adopté le plus rapidement possible.

Pour faciliter nos travaux, je vous propose d'étudier le projet de loi par bloc de sujets plutôt que par article. Je propose également aux oppositions de soumettre leurs propositions d'amendements en début de nos travaux pour faciliter l'étude. Je suis prêt à faire de même. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je passe maintenant la parole à la porte-parole de l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Martine Ouellet

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, saluer M. le ministre, son équipe du ministère, saluer les collègues du gouvernement, les collègues de la deuxième opposition et mon collègue du comté de Verchères, qui est présent avec moi.

Donc, commission parlementaire sur effectivement un projet de loi un peu hétéroclite sur différentes dispositions qui n'ont pas vraiment de lien entre elles concernant le transport.

J'aimerais peut-être, dans un premier temps, M. le Président, remercier les groupes qui sont venus nous rencontrer, donc, soit l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal, l'Association du transport urbain du Québec, Taxelco, le Regroupement des intermédiaires du taxi du Québec, le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi, le Regroupement des propriétaires de taxi de la Capitale, la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec et Uber Québec.

Donc, nous avons entendu, lors des auditions, plusieurs préoccupations, particulièrement concernant les projets pilotes concernant le taxi, et nous avons aussi entendu Uber, qui est venu nous dire, en commission parlementaire, qu'ils avaient bien l'intention de continuer d'offrir un service illégal et qu'ils ne s'enlignaient pas pour se conformer, mais qu'ils demandaient plutôt au gouvernement de, lui, se conformer à son service. Donc, je crois qu'il faut être vigilants concernant Uber et il faudra prendre des actions beaucoup plus importantes que ce qui est en cours concernant ce service-là étant donné qu'il a lui-même annoncé qu'il n'avait pas l'intention du tout de modifier ses pratiques.

J'aimerais aussi remercier les groupes et les individus qui nous ont envoyé des rapports, même s'ils ne se sont pas présentés en commission parlementaire. Donc, le Syndicat canadien de la fonction publique, qui nous a envoyé un rapport et, dans son rapport, nous soulève une problématique nouvelle pour moi, qu'on n'a pas eu l'occasion de discuter ni en briefing technique ni lors des autres auditions, sur l'article 12, qu'ils ne recommandent pas de mettre en place la création d'OBNL pour les CIT, mais plutôt de favoriser des ententes-cadres entre les sociétés de transport. Donc, il y aura sûrement des questions concernant cet élément-là pour avoir des précisions de la part du gouvernement. Un mémoire de la ville de Montréal, qui est préoccupée sur le volet de l'industrie du taxi, donc qui souhaite être consultée pour tout projet pilote, comme d'autres groupes, d'ailleurs, nous l'ont demandé, la FTQ en particulier, et qui demandent, à la recommandation 2, que toutes «les règles actuelles encadrant l'industrie du taxi devraient être respectées dans le cadre de ces projets pilotes».

Je voudrais aussi souligner que nous avons reçu un mémoire de l'Office des personnes handicapées du Québec, donc peut-être le ministre pourra nous donner ses intentions concernant les demandes de ce mémoire-là, et finalement des courriels du regroupement des propriétaires de taxi, d'individus, M. El-Kalaani et M. Bilodeau, concernant, donc, le projet de loi n° 36.

Donc, sur le projet de loi n° 36, nous offrons toute notre collaboration. Il reste peut-être quelques questions, je vous dirais, et peut-être quelques amendements mineurs sur un certain nombre de dispositions, mais il y aura vraiment un sujet sur lequel nous allons porter une attention particulière importante, qui est celui des projets pilotes. Nous avons bien entendu l'intention du ministre des Transports que les projets pilotes ne puissent pas s'appliquer à des projets type UberX, mais nous souhaitons que son intention soit concrétisée dans des amendements et dans un libellé, donc nous proposerons plusieurs amendements dans ce sens-là. Nous proposerons aussi des amendements pour, je vous dirais, faciliter le blocage d'UberX tel que ça nous a été recommandé pendant les consultations particulières.

Et je voudrais souligner, parce que je sais, puis c'est arrivé comme ça aussi à la dernière commission parlementaire... je pense que le ministre nous avait dit qu'il nous fournirait le cahier de commentaires beaucoup plus tôt,

nous l'avons reçu ce matin. Donc, c'est sûr que, pour nos travaux, c'est toujours pratique. Je sais que vous pouvez nous le remettre à la dernière minute, là, mais c'est toujours pratique de le recevoir un peu plus tôt pour pouvoir en prendre connaissance. Donc, moi, j'aurais souhaité qu'on le reçoive plus tôt, surtout que le ministre s'était engagé, lors des remarques des consultations particulières, à nous le faire parvenir plus tôt. Donc, j'ai été un petit peu surprise de le recevoir, là, aussi tard. Donc, je refais le commentaire, comme j'ai fait à la dernière commission parlementaire sur les recycleurs et... que nous avons faite. Donc, je refais le même commentaire que... nous le faire parvenir un peu plus tôt, ce serait vraiment apprécié. Donc, voilà.

Et, concernant les amendements, oui, nous essaierons de les déposer plus tôt, mais, souvent, il y en a qui se font dans le cours des discussions. Mais je vous annonce déjà, là, la teneur des amendements, on l'avait déjà dit, donc des amendements qui concerneront les projets pilotes, donc de mettre des limitations aux projets pilotes pour s'assurer que ça ne soit que les détenteurs de permis qui puissent faire les projets pilotes, par exemple, et des amendements qui concerneront aussi les moyens renforcés à mettre en place pour bloquer UberX, parce que les moyens mis en place jusqu'à date, force est de constater que ça ne fonctionne pas et qu'UberX a bien l'intention de continuer. Donc, deux séries d'amendements déjà annoncés, et, bon, nous nous laissons la porte ouverte, là, lors du travail en commission parlementaire. Donc, merci, M. le Président.

• (12 h 30) •

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. Je passe maintenant la parole au porte-parole du deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.

M. Claude Surprenant

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, il me fait plaisir de me joindre à vous aujourd'hui pour l'étude détaillée du projet de loi n° 36, et je remercie l'équipe du ministre d'être ici aujourd'hui avec ses collègues députés, la représentante de l'opposition officielle également et son collègue d'être aussi avec nous, et je remercie particulièrement mon collègue député de Blainville d'être avec moi pour m'assister, également, mon recherchiste.

Alors, d'entrée de jeu, je voudrais également mentionner qu'au niveau du projet de loi... il porte principalement sur l'article 11. On a eu des longues discussions à cet égard-là, et puis les discussions, en fait, sont nées d'une problématique que l'on vit au Québec avec l'arrivée d'un joueur qui a été innovant, alors... qui est Uber, le groupe Uber avec Uber taxi et UberX. Alors, bien que l'on soit très en faveur des innovations et de la concurrence, bien, en ce qui nous concerne à la Coalition avenir Québec, il est important pour nous que cette concurrence-là se fasse de façon légale. Et on leur a bien fait comprendre, lorsqu'ils sont venus se présenter, que ce qu'ils font est illégal. Ils se défendaient par le fait qu'il y aurait peut-être une zone grise au niveau de l'idée, de la définition du covoiturage. Ils s'excluaient du côté taxi, mais se réfugiaient au niveau du covoiturage. Mais la Loi sur les transports est claire, à l'article 36, que le conducteur doit fixer la destination et non pas le passager, et donc ils ont finalement à peu près admis qu'ils étaient effectivement illégaux.

Et puis je félicite d'ailleurs le ministre pour la ferveur qu'il démontre au niveau du respect de la légalité et les demandes qu'il leur fait. Et puis donc, en ce qui concerne donc l'étude détaillée, alors nous sommes ici aujourd'hui avec beaucoup, là, d'enthousiasme. Nous sommes en faveur avec l'essentiel des articles de loi, quelques modifications que l'on pourrait apporter, mais essentiellement on va parler peut-être plus longuement de l'article 11. Alors, merci, M. le Président.

Étude détaillée

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. Le ministre a proposé que nous procédions à l'étude selon les sujets. J'ai besoin d'un consentement des membres de la commission. Est-ce que nous allons pouvoir procéder à l'étude par sujets selon la liste qui a été proposée? Oui, Mme la députée de Vachon?

Mme Ouellet : Oui. Moi, en principe, je n'ai pas de problème de fonctionner par blocs. On est juste à la fin de la session, il nous reste deux jours pour siéger, et, tout comme la deuxième opposition, sur les articles concernant les autres sujets que le taxi, ça devrait aller assez rondement, mais je me rends compte que le taxi est comme vraiment vers la fin. Donc, je me demande si on ne devrait pas le mettre plus tôt parce qu'il y aura plusieurs amendements, on aura plusieurs discussions, et, lorsqu'on aura réglé celui-là, le reste devrait aller rondement, plutôt que faire beaucoup de travail et finalement arriver à l'article sur le taxi beaucoup plus tard. Donc, moi, je souhaiterais que, dans la liste, on rapproche ou même qu'on mette en premier la question, là, sur le taxi.

Le Président (M. Reid) : Oui. Moi, je cherche un consentement. Est-ce que... Pardon?

M. Poëti : En fait, c'est qu'il y avait deux questions dans mon préambule qui vous étaient adressées, et vous n'y avez pas répondu. Alors là, là, la question vous a été posée par le président. Et j'ai aussi demandé, évidemment, si on pouvait la faire par blocs, j'ai aussi demandé si vous vouliez déposer vos amendements, et nous déposerions les nôtres, je n'ai pas eu de réponse à cette deuxième partie là.

Et je suis d'accord avec vous de dire que, si on peut aller rondement avec l'ensemble des autres articles, faisons-les et terminons avec 11, qui semble plus vous préoccuper, bien que j'aie tenté — évidemment, il semble bien, en vain — de vous convaincre de notre intention, mais je pense qu'on devrait terminer avec le 11 vu qu'on sait qu'on travaillera peut-être davantage sur cet article-là. Faisons ce qu'il y a à faire, terminons avec le 11. Moi, je pense que ça serait beaucoup plus facile, tant qu'à avoir les documents aussi plus tôt, je vous invite à parler avec les leaders. Vous savez

comme moi, vous avez plus d'expérience parlementaire que moi, ces décisions-là sont prises par nos leaders. Il n'y a pas d'intention malveillante de notre part. Moi, je collabore toujours avec vous quand il y a des demandes.

Le Président (M. Reid) : Si on n'a pas un consentement maintenant sur quelque chose, je préférerais qu'on prenne quelques instants.

Je vais suspendre quelques instants la commission pour que nous arrivions à nous entendre, et, par la suite, ça ira plus vite. Alors, on va faire ça pendant quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 34)

(Reprise à 12 h 43)

Le Président (M. Reid) : Nous reprenons les travaux. Alors, nous reprenons les travaux après une entente sur l'ordre à suivre. Nous allons suivre, en gros, donc, l'ordre qui a été proposé par le ministre dans son document, sauf qu'à partir de la séance de cet après-midi, à 13 heures, nous allons prendre — à 15 heures, pardon — l'article 11, et nous allons traiter l'article 11 et, par la suite, nous reviendrons à l'ordre qui est proposé sur la feuille. C'est bien ce que tout le monde a compris? Oui, Mme la députée de Vachon?

Mme Ouellet : Juste pour ma compréhension, on va prendre l'ordre des articles tel qu'établi et, à 15 heures, on fera le 11, mais on va quand même procéder article par article, alinéa par alinéa.

Le Président (M. Reid) : Bien, on procède, oui, selon l'ordre habituel dans les cas où on fonctionne par sujets. Alors, nous procédons donc à l'article n° 2 dans le sujet loi... M. le ministre, à vous la parole.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Donc, l'article 2 : L'article 4 de la Loi sur le Centre de services partagés du Québec (chapitre C-8.1.1) est modifié par la suppression du troisième alinéa.

L'article 2 du projet de loi propose de retirer au Centre de services partagés du Québec la responsabilité du Service gouvernemental aérien en modifiant l'article 4 de la loi constitutive du centre qui énonce sa mission. La responsabilité du Service aérien gouvernemental relèverait dorénavant du ministre des Transports, comme le propose l'article 5 du projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il une intervention sur cet article 2? L'article 2 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, l'article 5.

M. Poëti : L'article 5 : Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 11.6, du suivant :

«11.7. Le ministre fournit, dans le cadre de missions gouvernementales, des services de nolisement d'aéronefs et des services aériens, notamment pour le transport sanitaire, le combat de feux de forêt, la surveillance du territoire et le transport de passagers.

«Le ministre peut également fournir à toute personne des services liés à la certification, à la formation et à l'entraînement de pilotes d'aéronefs.»

Aux commentaires : L'article 11.7 du projet de loi propose de confier au ministre des Transports la responsabilité du Service aérien gouvernemental, qui relève actuellement du Centre de services partagés du Québec. Il appartiendrait donc au ministre de fournir des services de nolisement d'aéronefs et des services dans le cadre de missions gouvernementales, dont ceux concernant le transport sanitaire, le combat de feux de forêt, la surveillance du territoire et le transport de passagers. Le ministre pourrait également fournir à toute personne les services de formation, d'entraînement et de certification de pilotes d'aéronefs.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article n° 5? L'article n° 5 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous allons à l'article 10.

M. Poëti : L'article 10 : Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 12.42, de la sous-section suivante :

«2.1. Fonds aérien.

«12.42.1. Les sommes suivantes sont portées au crédit du fonds :

«1° les sommes perçues pour les biens et services qu'il a servi à financer;

«2° toute somme reçue en réparation d'un préjudice causé aux équipements et aux infrastructures de transport aérien sous la responsabilité du ministre, incluant les dommages-intérêts de toute nature, versés dans le cadre d'une poursuite en réparation d'un tel préjudice;

«3° les sommes virées par le ministre des Transports sur les crédits alloués à cette fin par le Parlement;
«4° les sommes virées par le ministre des Finances en application des articles 53 et 54 de la Loi sur l'administration financière;
«5° les dons, [les] legs et autres contributions versées pour aider à la réalisation des objets du fonds;
«6° les revenus générés par les sommes portées au crédit du fonds.
«12.42.2. Les surplus accumulés par le fonds sont virés au fonds général aux dates et dans la mesure déterminées par le gouvernement.»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, est-ce que nous avons des interventions sur l'article 10? Est-ce que l'article 10 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous passons maintenant à une série d'articles, l'article 20 à l'article 29. Commençons par l'article 20.

M. Poëti : L'article 20, texte du projet : Le ministre des Transports est substitué au Centre de services partagés du Québec à l'égard des activités liées au Service aérien gouvernemental; il en acquiert les droits et en assume les obligations.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 20? L'article 20 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous en sommes à l'article 21.

M. Poëti : Les dossiers et autres documents du Centre de services partagés du Québec à l'égard des activités liées au Service aérien gouvernemental deviennent ceux du ministère des Transports.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur cet article? L'article 21 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 22.

M. Poëti : Oui, M. le Président. Les actifs et les passifs du Centre de services partagés du Québec à l'égard des activités liées au Service aérien gouvernemental sont transférés au Fonds aérien.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 22? L'article 22 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 23.

M. Poëti : Il y a un amendement à l'article 23, M. le Président. Est-ce que les collègues l'ont reçu? Est-ce qu'on peut donner l'amendement?

Le Président (M. Reid) : Je ne l'ai pas, moi.

M. Poëti : Quelques minutes.

Le Président (M. Reid) : Je ne l'ai pas eu non plus. Alors, on va prendre le temps de distribuer l'amendement. Est-ce qu'on a des copies pour tout le monde? On va faire des copies. Alors, ici, c'est l'amendement 23, 24... Il y a des amendements pour 23, 24 et 26, c'est ça? Alors, on va faire les copies s'il vous plaît.

On va suspendre quelques instants, le temps de faire les copies et distribuer les amendements.

(Suspension de la séance à 12 h 50)

(Reprise à 12 h 54)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Trois amendements qui ont été distribués, un pour l'article 23; l'autre, 24; et l'autre, article 26. Alors, nous allons commencer, M. le ministre, par l'article 23, et vous avez un amendement à proposer.

M. Poëti : M. le Président, l'article 23 : Les membres du personnel du Centre de services partagés du Québec affectés à des activités liées au Service aérien gouvernemental et qui sont identifiés par le président-directeur général du Centre de services partagés du Québec avant le (indiquer ici la date de la sanction de la présente loi) deviennent, sans autre formalité, des employés du ministère des Transports, sauf s'ils exercent leurs fonctions à la direction des communications ou à la direction des affaires juridiques du centre. Dans un tel cas, ils deviennent respectivement des employés du ministère du Conseil exécutif et du ministère de la Justice.

On propose un amendement à l'article 23, qui se lit comme suit :

À l'article 23 proposé au projet de loi, remplacer l'expression «indiquer ici la date de la sanction de la présente loi» par «indiquer ici la date de l'entrée en vigueur de l'article 2 de la présente loi».

Aux commentaires : L'article 23 prévoit des mesures transitoires pour opérer le transfert des employés du Centre de services partagés du Québec affectés à des activités liées au Service aérien gouvernemental. Ainsi, les employés identifiés par le président-directeur général du centre à la date de sanction du projet de loi seraient transférés au ministère des Transports. Toutefois, les employés identifiés qui exercent leurs fonctions à la direction des communications ou à la direction des affaires juridiques du centre deviendraient respectivement des employés du ministère du Conseil exécutif ou du ministère de la Justice. Les droits de ces employés que leur accorde la Loi sur la fonction publique seraient préservés. Ils conservent leurs conditions de travail actuelles et ils demeurent dans la fonction publique.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, nous allons d'abord disposer de l'amendement et ensuite de l'article 23 lui-même. Est-ce qu'on a des interventions sur l'amendement? L'amendement est-il accepté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous allons passer maintenant à l'article 23. Y a-t-il des interventions sur l'article 23 tel qu'amendé? L'article 23, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous passons maintenant, M. le ministre, à l'article 24 et à son amendement.

M. Poëti : Alors, le texte du projet de loi, M. le Président :

24. Un membre du personnel du Centre de services partagés du Québec visé à l'article 23 qui est autorisé à signer certains actes, documents ou écrits en vertu d'un règlement du Centre de services partagés du Québec en vigueur le (indiquer ici la date qui précède celle de la sanction de la présente loi) peut continuer de signer de tels actes, documents ou écrits pour engager le ministre des Transports, et ce, jusqu'à l'entrée en vigueur de modifications au Règlement autorisant la signature par un fonctionnaire de certains actes, documents ou écrits du ministère des Transports (chapitre M-28, r.5).

Aux commentaires : L'article 24 du projet de loi édicte une mesure transitoire permettant à un membre du personnel du Centre de services partagés du Québec affecté à des activités liées au Service aérien gouvernemental et transféré suivant l'article 23 du projet de loi de continuer à signer certains actes, documents ou écrits, comme il a le pouvoir de le faire en vertu d'un règlement du centre, et ce, jusqu'à l'entrée en vigueur d'un nouveau règlement pris par le ministre des Transports concernant le même objet.

Proposition d'amendement : À l'article 24 proposé au projet de loi, remplacer l'expression «indiquer ici la date qui précède celle de la sanction de la présente loi» par «indiquer ici la date qui précède celle de l'entrée en vigueur de l'article 2 de la présente loi».

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous allons disposer d'abord de l'amendement. Y a-t-il des interventions sur l'amendement? L'amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous allons maintenant disposer de l'article 24 tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions sur l'article 24? L'article 24, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous allons passer à l'article 25.

M. Poëti : L'article 25, M. le Président : Le Procureur général du Québec devient, sans reprise d'instance, partie à toute procédure à laquelle était partie le Centre de services partagés du Québec à l'égard des activités liées au Service aérien gouvernemental.

Aux commentaires : L'article 25 du projet de loi édicte une mesure transitoire afin que le Procureur général du Québec devienne, sans autre formalité, partie à toute procédure en cours en lieu et place du Centre de services partagés du Québec, ce qui permettrait d'éviter les délais et les frais qu'occasionne une reprise d'instance.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 25? L'article 25 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, on peut commencer l'étude de l'article 26, mais vous avez un amendement.

M. Poëti : Oui, on a un amendement. L'article du texte du projet : 26. Les tarifs de frais, de commissions et d'honoraires que le Centre de services partagés du Québec applique en date du (indiquer ici la date qui précède celle de la sanction de la présente loi) pour l'utilisation des services visés à l'article 11.7 de la Loi sur le ministère des Transports (chapitre M-28), édicté par l'article 5, continuent de s'appliquer jusqu'à ce qu'ils soient remplacés.

Proposition d'amendement de l'article 26 : À l'article 26 proposé au projet de loi, remplacer l'expression «indiquer ici la date qui précède celle de la sanction de la présente loi» par «indiquer ici la date qui précède celle de l'entrée en vigueur de l'article 2 de la présente loi».

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous allons disposer de l'amendement. L'amendement, est-ce qu'on a des interventions? L'amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'on a des interventions sur l'article 26 tel qu'amendé? Est-ce que l'article 26, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Merci.

Alors, compte tenu de l'heure, nous allons suspendre les travaux et reprendre les travaux à 15 heures.

Mme Ouellet : Juste avant la suspension, j'aimerais... Les propositions ne sont pas toutes prêtes, mais on a un certain nombre d'amendements déjà prêts, il y en a d'autres qui sont en préparation. Comme je vous dis, on n'a pas les mêmes équipes que vous avez. Donc, on va vous déposer 10 amendements maintenant, que vous pourrez prendre connaissance pendant la période de dîner, pour revenir, là, à 11 heures.

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Poëti : Puis on va faire de même pour l'ensemble des amendements. De notre côté, on les a en...

Le Président (M. Reid) : En liasse?

M. Poëti : En liasse. Donc, on va vous les transmettre immédiatement.

Le Président (M. Reid) : D'accord, merci.

Alors, je suspends les travaux jusqu'à 15 heures cet après-midi.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 8)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 36, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif.

Nous avions, ce matin, convenu de faire l'étude, disons, sujet par sujet. Nous étions à la fin du sujet n° 1. M. le député de Blainville a une proposition.

M. Laframboise : Oui, si on pouvait terminer le bloc 1 avant de revenir au bloc taxi, juste... il reste quelques articles, ça nous permettrait d'avoir terminé. Évidemment, c'est une demande que je fais pour que ce soit un consentement. Je remplace M. le député de Groulx, qui a dû quitter parce qu'il y a de la maladie dans sa famille très rapprochée.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, il reste trois petits articles. Est-ce qu'on a un consentement pour terminer le sujet 1 avant de passer au sujet 6, qui concerne l'article...

Mme Ouellet : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons passer à l'article 27. M. le ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Donc, l'article 27 : Les prévisions de dépenses et d'investissements du Fonds aérien, présentées à l'annexe I, sont approuvées pour l'année financière 2015-2016.

Aux commentaires : l'article 27 du projet de loi propose une mesure transitoire visant l'approbation budgétaire des dépenses et les revenus du Fonds aérien pour l'exercice financier 2015-2016 en continuité des autorisations déjà accordées au Centre de services partagés du Québec lors de l'étude des crédits pour cet exercice financier.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre. Y a-t-il interventions sur cet article 27? L'article 27 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous passons à l'article 28.

• (15 h 10) •

M. Poëti : Merci, M. le Président. L'article 28 : À moins que le contexte n'indique un sens différent, dans tout document, tout renvoi à la Loi sur le Centre de services partagés du Québec (chapitre C-8.1.1) en regard des activités liées au Service aérien gouvernemental est un renvoi à la présente loi ou à la disposition correspondante de celle-ci si elle existe.

Aux commentaires : l'article 28 du projet de loi édicte une règle d'interprétation voulant qu'un renvoi à la Loi sur le Centre de services partagés du Québec en regard des activités liées au Service aérien gouvernemental est un renvoi à la présente loi ou à la disposition correspondante à celle-ci si elle existe.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article n° 28? L'article n° 28 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre, nous en sommes à l'article 29.

M. Poëti : Merci, M. le Président. À moins que le contexte ne s'y oppose et compte tenu des adaptations nécessaires, une référence au Centre de services partagés du Québec dans toute loi, tout règlement, tout décret, tout arrêté, tout contrat ou tout autre document en regard des activités liées au Service aérien gouvernemental est une référence au ministre des Transports.

Aux commentaires : l'article 29 du projet de loi édicte une règle d'interprétation voulant qu'une référence au Centre de services partagés du Québec dans toute loi, tout règlement, tout décret, tout arrêté, tout contrat ou tout autre document en regard des activités liées au Service aérien gouvernemental est une référence au ministre des Transports.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 29? L'article 29 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous avons terminé le sujet n° 1. Nous passons maintenant au sujet n° 6, qui concerne essentiellement l'article 10.

Des voix : 11.

Le Président (M. Reid) : Oh! pardon. 11, oui, excusez-moi. J'essaie de faire en sorte qu'on ne se mêle pas, c'est moi qui est en train de mélanger les choses.

Écoutez, la façon dont on va procéder, que je vous proposerais, c'est que le ministre dépose un amendement qui consiste à remplacer totalement l'article 11, et à ce moment-là les amendements que nous voulions poser ou que les gens ont pensé poser, de tous côtés, deviennent des sous-amendements. La seule contrainte que ça nous apporte, c'est qu'on ne peut pas faire des sous-amendements à un sous-amendement. Mais, autrement dit, tous ceux qui ont des amendements sont présentés comme des sous-amendements, et nous allons les traiter comme tels. Alors, nous n'adopterons pas l'article 11 avant d'avoir fait tous les amendements et les sous-amendements. Nous n'adopterons pas l'amendement du ministre avant d'avoir disposé de tous les sous-amendements à cet amendement-là.

Alors, je commence par donner la parole au ministre, qui va expliquer son amendement et qui va également déposer, je crois, un sous-amendement.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui, vous avez besoin d'un petit temps de... D'accord. Pour qu'on s'organise de façon correcte et complète. Et je pense que ceux qui ont présenté ou qui ont préparé des amendements devront juste s'ajuster au texte de l'amendement qui est là.

Donc, je suspends les travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 15 h 12)

(Reprise à 15 h 26)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Alors, je vous rappelle que nous allons commencer, sur l'article 11, nous allons commencer par un amendement du ministre et, par la suite, nous allons permettre des sous-amendements à cet amendement-là. Alors, M. le ministre, à vous la parole.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Dans un premier temps, peut-être souhaiter la bienvenue au député de Matane-Matapédia et, quelqu'un qui se retrouve dans un milieu connu, le député de Jonquière. Alors, bienvenue. Merci de votre participation.

Evidemment, vous comprenez que, dès le début de nos discussions à l'article 11, tout le monde sait qu'on a entendu l'ensemble des intervenants, autant de l'industrie que de l'opposition, que la deuxième opposition. Donc, on a tenté, et vraiment, de couvrir l'ensemble de vos préoccupations ou de vos inquiétudes dans un texte qui, évidemment, nous apparaît beaucoup plus clair pour éliminer, de votre part, ce doute-là sur des intentions ou des possibilités.

Alors, je vais... Est-ce que je peux lire l'amendement pour débiter, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Oui, bien, c'est ce qu'il faut faire. Vous présentez votre amendement puis ensuite les commentaires.

M. Poëti : C'est ça. Bien, je voulais être certain, M. le Président. Alors, l'article 11. L'article 89.1 proposé au projet de loi est remplacé par le suivant :

«89.1. Le ministre peut, par arrêté, autoriser la mise en oeuvre de projets pilotes visant à expérimenter ou à innover en matière de services de transport par taxi ou à étudier, améliorer ou définir des normes applicables en telle matière. Il peut également, dans le cadre de ces projets pilotes, autoriser toute personne ou tout organisme, titulaire d'un permis de propriétaire de taxi délivré en vertu de la présente loi ou partenaire d'affaires avec un tel titulaire, à offrir des services de transport par taxi selon des normes et des règles qu'il édicte, différentes de celles prévues par la présente loi et ses règlements, dans l'objectif d'accroître la sécurité des usagers, d'améliorer la qualité des services offerts ou de favoriser le développement de l'industrie du transport par taxi, le tout en respectant les règles applicables en matière de protection de la vie privée.

«Ces projets pilotes sont établis pour une durée maximale de deux ans [et] que le ministre peut prolonger d'au plus un an. Le ministre peut, en tout temps, modifier un projet pilote ou y mettre fin. Il peut également déterminer, parmi les dispositions du projet pilote, celles dont la violation constitue une infraction et fixer les montants minimum et maximum dont est passible le contrevenant. [Ces] montant ne [peuvent] être inférieur à 200 \$ ni supérieur à 3 000 \$.

«L'obligation de publication prévue à l'article 8 de la Loi sur les règlements (chapitre R-18.1) ne s'applique pas à un projet pilote édicté en vertu du présent article.»

Alors, M. le Président, on a ajouté plusieurs modifications à cet article-là. On a transmis à l'opposition, à la deuxième opposition, le texte surligné aux endroits qui nous apparaissent... les demandes des collègues de l'Assemblée.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, nous allons, dans un premier temps, ouvrir la discussion sur cet amendement. Est-ce que j'ai des interventions? Mme la députée de Vachon.

• (15 h 30) •

Mme Ouellet : Moi, j'aimerais comprendre, dans l'amendement, lorsque vous parlez de «partenaire d'affaires avec un tel titulaire», j'aimerais avoir des exemples. Parce qu'on dit : Il faut que les gens soient titulaires «d'un permis de propriétaire de taxi délivré en vertu de la présente loi ou [qu'ils soient partenaires] avec un tel titulaire». Pourquoi il faut rajouter cette distinction-là?

M. Poëti : Je vais laisser, si vous acceptez, Me Bacon, de...

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai consentement? Oui?

Mme Ouellet : Oui.

Le Président (M. Reid) : Maître, voulez-vous vous nommer, s'il vous plaît?

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, Me Nathalie Bacon, de la Direction des affaires juridiques au ministère de la Justice pour le secteur des transports.

Alors, oui, M. le Président, pour vous préciser la notion de partenaire d'affaires, au nouvel article 89.1 proposé, en fait, ce qu'il est important de comprendre, c'est qu'un projet pilote pourrait être autorisé avec la collaboration d'un titulaire d'un permis de propriétaire de taxi, d'une part. Ce propriétaire-là pourrait faire un partenaire d'affaires avec une personne ou un organisme, et à ce moment-là le projet pilote pourrait être autorisé par le ministre. Alors, c'est une notion qui est différente de la notion de location que l'on voit... Excusez-moi...

Mme Ouellet : Parce qu'on dit : «...toute personne ou tout organisme titulaire d'un permis de propriétaire de taxi...» Ça fait que ça serait comme d'autoriser un tiers qui n'est pas titulaire de permis de taxi, mais qui est partenaire d'affaires. Comment qu'on fait pour savoir... Comment on définit le partenariat d'affaires avec un titulaire? C'est ça que je ne comprends pas. Parce que, là, votre tiers que vous rajoutez là, pour moi, il est comme indéfini, là.

Le Président (M. Reid) : Oui, Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, oui. Le partenaire d'affaires, nécessairement, aurait une entente d'affaires de partenariat avec le titulaire de propriétaire de taxi, alors ça prendrait une entente, il faudrait produire une entente.

Mme Ouellet : Ces ententes-là, est-ce qu'elles sont publiques?

Mme Bacon (Nathalie) : Les ententes d'affaires en matière d'affaires et en matière commerciale, généralement, c'est des ententes confidentielles.

Mme Ouellet : O.K. Mais là c'est pour le projet pilote, là.

Mme Bacon (Nathalie) : Pour le projet pilote, M. le Président, oui, le ministre prendrait connaissance de l'entente confidentielle, mais ne la rendrait pas publique.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Blainville.

M. Laframboise : Oui. Juste sur ces termes-là... Parce que, quand on regarde puis qu'on le lit, là, «titulaire d'un permis de propriétaire de taxi délivré en vertu de la présente loi ou partenaire d'affaires avec un titulaire», ça veut dire que la personne qui pourrait bénéficier du projet pilote pourrait avoir un permis de taxi à condition qu'il soit partenaire d'affaires avec un propriétaire.

M. Poëti : ...pas exactement, en ce sens où il serait partenaire d'affaires dans un projet pilote, mais va devoir suivre les mêmes règles, c'est-à-dire d'être soit détenteur ou locateur d'un permis de taxi, là. C'est défini dans l'article.

M. Laframboise : Mais par contre, quand on regarde «autoriser toute personne ou tout organisme», ça veut dire que vous autorisez une personne ou un organisme qui est soit titulaire d'un permis ou partenaire d'affaires avec un tel titulaire. Ça, ça veut dire que soit qu'il détient un permis, cette personne-là, ou qu'il pourrait bénéficier du projet pilote sans être détenteur d'un permis, mais à condition d'être partenaire d'affaires avec un détenteur. C'est ça, l'objectif?

M. Poëti : Oui, et qu'il y ait un lien avec le titulaire, là, même si c'est un... Il faut qu'il y ait un lien. Alors, dans le projet pilote, si on prend, exemple, un taxi, alors, à partir de là, le partenaire d'affaires, il faut qu'il ait un lien. Il va soit faire une location de permis ou acheter des permis de taxi pour le projet pilote.

M. Laframboise : O.K. Mais par contre le projet pilote... s'il a acheté le permis de taxi, donc c'est la première partie, il est propriétaire. Donc, à ce moment-là, s'il a acheté le permis, il est propriétaire, mais, dans la deuxième partie, «ou partenaire d'affaires», ça veut dire qu'il n'est pas propriétaire de rien, il a juste une entente d'affaires, il est partenaire avec un propriétaire. Donc, pendant le temps, exemple, du projet pilote, il pourrait ne pas détenir un permis à condition qu'il est partenaire d'affaires avec quelqu'un qui en a un.

M. Poëti : ...qu'il ait une entente, il faut qu'il y ait au préalable une entente, obligatoirement, avec un partenaire d'affaires.

M. Laframboise : Oui, mais il pourrait être partenaire d'affaires avec une entente, là, pour...

M. Poëti : Sur une entente...

M. Laframboise : Il va falloir qu'il vous prouve qu'il est partenaire d'affaires, donc il va falloir qu'il dépose son entente d'affaires avec, là... c'est... sûrement...

M. Poëti : Oui, il faut qu'il ait une entente.

M. Laframboise : O.K.

Le Président (M. Reid) : Oui, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Toujours sur ça, parce que, pour moi, ce n'est pas clair. Étant donné que c'est avec une personne ou organisme qui est titulaire d'un permis, donc, le projet pilote pourrait très bien se faire avec directement les titulaires, puis c'est avec les titulaires de permis que l'entente se fait, puis ça ne les empêche pas, eux autres, d'avoir un partenariat d'affaires avec un tiers, ça, ça leur appartient. J'essaie de comprendre pourquoi qu'il faut que le projet pilote puisse se faire avec ce tiers-là.

Puis est-ce qu'on peut prendre les deux projets qui nous été présentés en commission parlementaire... Là, on a Taxelco puis on a Uber. Là, je ne vous parle pas d'UberX, mais Uber, comme, entre guillemets, intermédiaire, ils sont comme un intermédiaire. Eux autres, ils pourraient venir vous présenter un projet pilote comme intermédiaire en autant

qu'ils fonctionnent avec... parce que le service Uber, il y a des chauffeurs de taxi qui l'utilisent, donc ils pourraient venir vous présenter un projet pilote tout en fonctionnant avec des chauffeurs de taxi, où ils vous proposeraient de ne pas respecter le prix de la Commission du transport du Québec, où ils vous proposeraient de ne pas respecter les territoires, où ils vous proposeraient de...

M. Poëti : C'est-à-dire que, là, pour cette partie-là, je peux vous répondre parce que, clairement, là, on l'a indiqué, puis spécialement face à vos inquiétudes. L'article 11 se dit «dans l'objectif d'accroître la sécurité des usagers, d'améliorer la qualité des services offerts ou de favoriser le développement de l'industrie du transport par taxi». De faire ça, de permettre des taux différents ne va pas favoriser le développement de l'industrie du taxi; c'est terminé, à ce moment-là, on ne peut pas faire ça. Alors, on est protégés par ça. Ici, c'est clair, «favoriser le développement de l'industrie du transport [en] taxi». Faire des prix déloyaux, plus bas, ça ne peut pas entrer dans la définition de favoriser l'industrie du taxi.

Mme Ouellet : Oui, mais il y a des gens qui ont différentes interprétations. On a vu l'interprétation des gens d'Uber, là, c'est pour ça que je vous pose la question. Puis, dans le cas de Taxelco, est-ce que vous pouvez nous illustrer comment ça, ça s'appliquerait?

M. Poëti : Non, parce que je n'ai pas... Non, parce que le projet pilote, il est possible. On a été honnêtes, on vous a dit : C'est possible d'avoir un projet pilote, ça nous a été suggéré. Maintenant, on ne l'a pas amorcé, je ne l'ai pas, le projet pilote, là, je ne l'ai pas défini. On l'encadre dans l'article 11 pour nous permettre de le faire, mais les détails du projet pilote, je ne les ai pas, Mme la députée. Ce n'est pas que je ne veux pas vous les donner, c'est que je ne les ai pas, là. Il faut ça avant de faire le projet pilote.

Puis votre préoccupation est légitime. On ne veut pas que ça soit n'importe quoi, donc on l'encadre clairement là-dedans. Mais est-ce que ça peut être innovant? Est-ce qu'il peut y avoir des prix dynamiques à certaines heures parce qu'il y a des chauffeurs de taxi qui ont moins de clientèle à certaines heures dans certaines régions, les week-ends? Est-ce que ça, ça peut être possible? Ça pourrait, les projets pilotes peuvent permettre ça. Alors, à partir de là, il y a un seul objectif, c'est favoriser. Si ça ne favorise pas, ça ne sera pas là.

Mme Ouellet : Si on enlevait «ou partenaire d'affaires avec un tel titulaire», est-ce que ça poserait préjudice? Parce que, dans le fond, le projet pilote, il faut que ça soit des chauffeurs de taxi avec permis de taxi qui font le service de taxi. Après ça, qu'eux autres s'organisent à l'extérieur avec les tiers qu'ils veulent, ça va. Je dois vous avouer que j'ai vraiment de la misère à comprendre, là, l'objet de rajouter «ou partenaire d'affaires avec un tel titulaire».

M. Poëti : Je vais laisser répondre Me Bacon.

Le Président (M. Reid) : Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, M. le Président. La disposition est rédigée pour offrir de la souplesse, dépendamment des projets pilotes que le ministre pourrait décider de mettre sur pied. Donc, le premier objectif, dans la première phrase, est d'expérimenter et d'innover. Peut-être que l'industrie a besoin de s'améliorer, et il y a des promoteurs qui peuvent se présenter puis offrir des possibilités d'affaires. Alors, dans la deuxième partie de l'article, on offre cette possibilité-là qu'une personne ou un organisme, dans la mesure où qu'il s'associe avec un titulaire de l'industrie qui, lui, n'a pas les idées alors que cette personne-là ou organisme qui a les idées, qui détient les idées, qui est un promoteur d'une façon innovante qui permet de favoriser le développement de l'industrie du taxi... donc, cette personne-là pourrait, en collaboration avec un titulaire de propriétaire de taxi, présenter un projet au ministre, et le ministre déciderait s'il met de l'avant un projet pilote nécessairement pour la durée que vous avez eue à cette disposition-là.

M. Poëti : Donc, on le garde avec l'industrie du taxi, on le garde parce qu'il faut qu'il fasse affaire avec un titulaire. D'ailleurs, je pense que c'est avantageux qu'il reste là. Si on l'enlève, est-ce qu'il pourrait faire affaire avec n'importe qui? Il va arriver avec un projet complètement indépendant qui n'est pas en lien avec le taxi? Avec un titulaire, je trouve que c'est plus rassurant, c'est plus sécuritaire qu'il fasse affaire avec un titulaire de permis.

Mme Ouellet : Dans le fond, on est d'accord qu'il fasse... Si on a un partenaire d'affaires, il faut qu'il soit avec un titulaire, ça, on est d'accord, mais...

M. Poëti : Bien, c'est l'objectif de ça.

• (15 h 40) •

Mme Ouellet : ...mais, ce qu'on se disait : Pourquoi qu'on... De toute façon, vous devrez faire affaire avec des titulaires de permis, ça fait que pourquoi vous donner... Ce qu'on cherche à savoir dans vos amendements, c'est quelle est l'ampleur de la souplesse que vous cherchez dans le libellé. Et le partenaire d'affaires, s'il veut de toute façon faire affaire avec des titulaires de permis, pourquoi ne pas faire le projet pilote directement avec les titulaires de permis qui eux pourront avoir des arrangements avec des partenaires d'affaires?

M. Poëti : Mais parce qu'on en a parlé tantôt, d'innovation et de création. Honnêtement, on n'a pas eu de proposition d'innovation ou de création dans l'industrie du taxi depuis fort longtemps. On a quelqu'un de l'extérieur

qui vient avec de l'innovation et de la création. Nous autres, on dit : Non, non, non, vous n'allez pas faire ça tout seul, là, vous allez vous associer à un titulaire de taxi. On le rentre dans l'industrie quand il fait ça. C'est pour ça qu'on fait ça.

Je ne dis pas que l'industrie du taxi ne tente pas de s'améliorer, ne tente pas d'innover, mais là, si on parle d'investissements majeurs, si on parle d'une route électrique, électrifier le taxi, ça n'existe pas, Mme la députée, au Québec, il n'y a personne qui a proposé ça. Bien là, depuis que certaines personnes l'ont entendu, bien, peut-être qu'on pourrait faire ça.

Écoutez, là, il faut être honnêtes avec tout le monde, là, c'est qu'on a quelqu'un qui a un intérêt et qui touche directement les GES, qui touche l'environnement, qui touche une nouvelle technologie qui peut-être n'est pas encore tout à fait adaptée à nos saisons, à notre température, à notre besoin. Alors, est-ce que je vais obliger l'industrie du taxi, actuellement, de prendre un risque — et là je dis un chiffre dans les airs — de 250 millions pour voir si ça irait bien? Alors, on a quelqu'un de l'extérieur qui nous dit : Moi, je suis prêt à faire ça. On dit : O.K., mais vous n'allez pas faire ça tout seul, vous allez faire ça avec les titulaires. Ça va favoriser le développement de l'industrie, et, si ça ne vient pas favoriser ça, je peux l'arrêter immédiatement. C'est ça, notre objectif. Le projet est innovant, c'est un exemple, est innovant, est intéressant pour l'environnement, et qui plus est, et on le verra parce que... moi, je ne le connais pas dans son ensemble, évidemment il en a parlé un peu dans des endroits publics, mais on dit même que, pour l'industrie même, ça pourrait être avantageux et plus rémunérant, plus regroupant pour l'ensemble. Alors, moi, je verrai jusqu'où ça peut aller si l'industrie du taxi est d'accord, s'ils veulent, si, au niveau des conditions de travail... Moi, je pense qu'on les attache, si vous me permettez l'expression, entre guillemets, à l'industrie du taxi en passant par un titulaire. Je pense que c'est une forme d'obligation de suivre.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon.

Une voix : ...

M. Poëti : Bien, c'est sûr que la transparence... si on me parle de transparence, l'intérêt du public, et de savoir qui, on en a parlé. Il y a ce projet-là, mais qui ne se fera pas indépendamment de nos règles de l'industrie. C'est pour ça qu'on aimerait garder ça.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Donc, je comprends par votre explication que vous faites référence un peu à des projets d'électrification des transports qui sont dans l'air, et donc qui ont besoin d'un partenaire extérieur pour du financement important, puis... O.K. Ça fait que je comprends le besoin. Mais je pense que c'est important aussi de souligner que... je pense que l'industrie du taxi, oui, il peut y avoir des améliorations, mais je pense qu'on a eu l'occasion, en commission parlementaire... qu'ils avaient, eux autres aussi, apporté des améliorations. Peut-être que ça peut aller plus vite, que ça peut aller plus loin, que ça peut être plus généralisé, mais je pense qu'il y en a aussi qui ont fait des efforts. Ce n'est peut-être pas tous les individus ou toutes les compagnies, mais il y a quand même des efforts qui se sont faits dans le secteur.

M. Poëti : Ah! mais je le reconnais. Je suis d'accord avec vous, je le reconnais très bien.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Blainville.

M. Laframboise : Oui. M. le ministre, vous dites, bon : Ça ne se fera pas indépendamment des règles de l'industrie, mais par contre on suspend, pendant ce délai-là, toutes les règles de l'industrie, là. Vous, vous rajoutez : «...dans l'objectif d'accroître la sécurité des usagers, d'améliorer la qualité [de service,] favoriser le développement...» Vous, c'est la protection. Vous vous dites : C'est comme ça que je vais être capable de protéger l'industrie, puis je peux vous suivre là-dessus, là. Évidemment, vous allez comprendre, par contre, que, nous, ça va être le délai, parce que, là, bon, vous avez parti de trois ans, deux ans. Nous, à deux ans, nous, on va vous demander un... à cause de ça, en tout cas, pour ne pas qu'on en profite, justement, pour, pendant trop longtemps, déroger aux règles de l'industrie, mais, pour le reste, là, je peux vous suivre.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Merci. M. le Président, si vous me permettez, pour la réflexion... Merci de votre ouverture. Un investissement majeur, je réitère, ici on parle de plusieurs millions de dollars spécifiquement, puis ce qui nous intéresse actuellement, puis on voulait passer par le chemin législatif. En toute transparence, pour le dire, j'ai accepté la proposition commune, parce que c'était un peu différent... mais de raccourcir le projet pilote. J'étais de votre avis, là, je pense qu'on n'a pas besoin de le faire... Vous savez, il y a des projets pilotes, au ministère, de cinq ans, là, puis on m'avait demandé d'aller à sept ans, là. Moi, j'ai plutôt ramené ça à trois ans dans d'autres dossiers. Mais, dans ce cas-ci, on parle de technologie, donc un investissement majeur financier.

Et on a eu le dernier hiver, le pire hiver depuis 100 ans. Il y a deux endroits à travers le monde qui ont été tout l'hiver, de date à date, sous la moyenne des températures normales : la Sibérie et nous. Si cette année aurait été le test pour des véhicules électriques, qu'on comprend à batterie, peut-être aurait-il été vraiment mauvais. Et, si la planète, qui est déjà un peu perturbée, disons-le, en tout cas, minimalement dans les écarts de températures qu'on vit dans très

peu de temps... on aurait eu un hiver hyperclément, au-dessus des moyennes de partout à travers le monde, est-ce qu'un investissement de cette nature-là pour un seul hiver — parce que je pense à cette partie de l'hiver là — ne pourrait pas venir fausser la rentabilité de l'investissement? C'est pour ça que j'ai accepté de le diminuer sur deux ans, pour permettre, minimalement deux fois quatre saisons pour avoir cette idée-là, monsieur. C'est parce que c'est technologique.

Si ce n'était pas ça, je me rendrais à votre argument d'un an. Mais je vous demanderais si vous pouvez évaluer le fait que, parce que c'est un élément technologique qui est déjà connu, sans être un expert, inévitablement, ce que les concessionnaires, les constructeurs automobiles de véhicules électriques admettent, évidemment le froid a un impact sur leurs équipements. Et, entre ce qu'ils prétendent comme d'autonomie, dépendamment de l'utilisation, du froid, du chauffage, ça vient perturber ça. C'est pour ça que je demandais, pour les investisseurs, puis autant éventuellement nos propres compagnies de taxi qui voudraient faire un projet pilote, l'inquiétude du financement, l'inquiétude de l'investissement par rapport à 12 mois, compte tenu de nos saisons... m'inquiétait. C'est pour ça que je l'ai ramené à deux ans si vous aviez cette ouverture-là.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Est-ce que vous avez d'autres interventions? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Bien, à moins qu'il y ait d'autres questions sur l'amendement, moi, je n'avais qu'un sous-amendement.

Le Président (M. Reid) : Allons-y.

Mme Ouellet : Donc, on vous les a déposés. Il y en a certains qui tombent caducs, d'autres qui... Ça fait que vous allez faire la traduction en sous-amendement, là. Je comprends?

Le Président (M. Reid) : Oui, ça, il n'y a pas de problème.

Mme Ouellet : Il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Reid) : Mais on les prend un par un, hein?

Mme Ouellet : On va les prendre un par un? Donc, on en avait un qui touchait l'article 4. L'article 4 a été introduit directement dans l'amendement du ministre, donc celui-là tombe caduc.

Donc, ce qu'on demanderait, c'est d'ajouter, là, à la fin du premier alinéa, les mots suivants : «à l'exception de l'article 6 de la présente loi et des règlements afférents». Donc, ce qui ferait en sorte que, dans les projets pilotes, dans les projets pilotes que le ministre devra autoriser, il pourra édicter des nouvelles règles, mais l'article 6 devra être respecté, qui est un article pour les intermédiaires. Donc, les intermédiaires doivent détenir un permis d'intermédiaire parce que, sinon, pourquoi certains doivent détenir un permis d'intermédiaire? Puis, même pour le projet pilote, là, quelle serait la raison pour laquelle les gens n'auraient pas à détenir de permis d'intermédiaire? Donc, on a regardé comme ça, dans la loi, là, sur le taxi, un certain nombre de règles qui, même pour un projet pilote, on pense que ça devrait s'appliquer. Donc, on en a trois, quatre comme ça, là. Donc, le premier, c'est de maintenir le permis d'intermédiaire.

Le Président (M. Reid) : Alors merci, Mme la députée de Vachon. Donc, on a reçu cet amendement — tout le monde le situe bien, là? — avec la correction à la main «6», il y a un chiffre, «6», qui est ajouté. Alors, est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement, M. le ministre ou des députés?

M. Poëti : Sur celui qui vient de nous être soumis?

Le Président (M. Reid) : Oui.

M. Poëti : En fait, oui, parce qu'en fait le permis d'intermédiaire, c'est juste dans les grandes villes, c'est là qu'on trouve ça. Et n'importe qui peut en avoir un, là, un permis d'intermédiaire, là, et ce n'est pas dispendieux, pour être honnête, là. Alors, c'est pour ça que nous, on pense, tel qu'il est modulé là... un permis de propriétaire de taxi délivré... donc, je réitère la lecture... la modification peut être, là : «...titulaire d'un permis de propriétaire de taxi délivré en vertu de la présente loi ou partenaire d'affaires...» Donc, il nous semble être couvert sur votre inquiétude par un permis de propriétaire.

Mme Ouellet : Oui, la partie du propriétaire de taxi sur le permis de propriétaire est couverte. C'est pour ça qu'on en avait un où on demandait «excepté l'article 4», qui est le permis de propriétaire de taxi. On le retire parce qu'il tombe caduc avec ce que vous avez fait comme amendement, mais, dans la loi sur le taxi, les...

Ah, non! Le 6, excusez, ce n'est pas l'intermédiaire. On va revenir à l'intermédiaire tantôt. Le 6, c'est la question du territoire, excusez. C'est la question du territoire qui est déterminé, donc, peut desservir une agglomération délimitée par la commission. La commission détermine les territoires pour les permis de propriétaire. Donc, c'est une contrainte importante pour un chauffeur de taxi, et là, si on fait des projets pilotes où on lève cette contrainte-là, ça fait un peu deux régimes. Donc, je me demandais...

• (15 h 50) •

M. Poëti : Ça pourrait faire deux régimes pendant le projet pilote. Après ça, vous comprenez qu'il va falloir revenir à la législation, là. Le projet pilote ne fait pas force de loi quand il est fini, là.

Mme Ouellet : Oui, mais si ça dure trois ans, le projet pilote...

M. Poëti : Ça ne durera pas trois ans, là. Bien, en fait, j'espère que non.

Mme Ouellet : Bien, deux.

M. Poëti : Je viens de vous dire deux, possible un additionnel.

Mme Ouellet : Oui, bien, parce qu'il y a une prolongation, là, ça fait que deux ou trois ans...

M. Poëti : Possible. Deux.

Mme Ouellet : Bien, en tout cas...

M. Poëti : C'est que l'exemple, l'exemple...

Mme Ouellet : Mais, en dedans de deux ans, si le projet pilote est, par exemple, pour un certain secteur, parce que ça fonctionne par secteurs, dans ce secteur-là, ça peut avoir comme un impact important, en dedans de deux ans, sur un propriétaire de taxi...

M. Poëti : Je peux l'arrêter n'importe quand.

Mme Ouellet : Oui, je comprends, vous pouvez, mais vous pouvez ne pas aussi, là.

M. Poëti : Mais, moi, mon objectif... Ah! mais non, là. Moi, je reviens à ma ligne parce que c'est nous qui l'avons écrite, là, «favoriser le développement de l'industrie du taxi». Si ça ne le fait pas, on va l'arrêter. Ce n'est pas l'objectif.

L'exemple, pourquoi c'est là, ça nous aide peut-être à mieux le comprendre. Il y a des situations, aujourd'hui, avec la technologie... nous permet de savoir où sont les taxis en temps réel tout le temps. Et les agglomérations aussi, c'était un concept qui a été mis en place il y a fort longtemps. L'exemple de Québec est assez facile ici. Si vous arrivez à la gare, il est très régulièrement difficile d'avoir un taxi. Pourquoi? Parce qu'on ne permet pas à Sainte-Foy de venir chercher quelqu'un à l'aéroport, ici... pas à l'aéroport, à la gare. Il y a des règles d'agglomération.

Pour l'industrie du taxi, on veut favoriser le service aussi. Alors, peut-être que ce modèle-là — et je dis «peut-être» parce qu'on va le tester dans le projet pilote — ne répond pas aux attentes du service des citoyens parce que pas un autre ne peut y venir. Peut-être, dans un coin urbain où il n'y a pas la gare, où il n'y a pas l'aéroport, c'est pas mal plus facile, mais, si on prend l'exemple de Québec, il est vivant actuellement, là. Alors, c'est pour ça qu'on ne va pas laisser le projet pilote... Et je peux arrêter n'importe quand le projet pilote.

Alors, l'idée, c'est ça, c'est : Est-ce que le concept des agglomérations est encore le meilleur? Aujourd'hui, je ne suis pas sûr qu'on doit répondre à ça, puis il est un peu tard pour le faire, mais on aura des discussions avec l'industrie du taxi. Je serais étonné qu'il n'y ait pas d'ouverture à regarder ça, honnêtement.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Comme ça, en passant, je vais... je prends souvent le train puis je n'ai jamais eu de problème. Mais le concept d'agglomération, je pense qu'effectivement c'est quelque chose qu'on pourrait remettre en question et qui est extrêmement contraignant pour les chauffeurs de taxi.

Toutefois, le problème du projet pilote, c'est qu'on garde le concept de territoire pour tous les chauffeurs de taxi, sauf ceux qui seront dans le projet pilote. Et, dans les objectifs que vous avez dans votre projet pilote, en faisant ça, on peut améliorer la qualité des services offerts, très certainement pour les clients parce que ça permet aux gens du projet pilote d'aller sur tous les territoires, mais en même temps détériorer peut-être un petit peu le revenu du chauffeur de taxi qui, lui, se retrouve à être concurrencé par des chauffeurs de taxi qui vont offrir un meilleur service. Ça fait que, des fois, il va y avoir des objectifs qui vont être — je veux juste terminer — qui peuvent être un petit peu en contradiction.

Donc, moi, je pense qu'effectivement toute la question de notion de territoire, c'est quelque chose qui peut être remis en question et qui peut être amélioré. Mais, en le faisant à travers un projet pilote, on se retrouve à avoir des chauffeurs de taxi qui n'ont pas à respecter cette question de territoire là et des chauffeurs de taxi qui, eux, devront respecter la question des territoires, donc des chauffeurs de taxi qui, lorsqu'ils vont conduire quelqu'un dans un autre quartier, pourront prendre une course de retour et des chauffeurs de taxi qui, lorsqu'ils vont conduire quelqu'un dans un autre quartier, ne pourront pas prendre de course de retour. Donc là, c'est sûr que ça oblige le chauffeur qui n'est pas dans le projet pilote à revenir dans son quartier d'origine, à faire du kilométrage à vide, à faire du temps à vide, ce qui ne serait pas exigé du chauffeur de taxi qui serait à l'intérieur du projet pilote.

M. Poëti : Bien, c'est ce qu'on pense tous les deux, qu'il y a sûrement une amélioration à faire dans le volet de l'agglomération.

Maintenant, êtes-vous certaine que ça serait mieux autrement, vous? Moi, je ne le suis pas. Je ne suis pas certain que c'est la meilleure chose de le changer, ce pourquoi, si j'étais certain, je ne vous proposerais pas un projet pilote, je ferais une législation pour la changer. La meilleure façon de le savoir, à notre avis, c'est de l'essayer, maintenant, pas au détriment de l'industrie du taxi.

Quand on a fait la voie réservée sur Robert-Bourassa, on s'est donné un an. Après quelques mois, on a pris des décisions directes parce que c'était concluant et, dans d'autres cas, si ce ne l'était pas, on l'arrêtait. C'est la même chose qu'on va faire. Quelle est votre proposition? Je comprends votre inquiétude, mais je n'entends pas votre proposition. Parce que je ne peux pas décréter de retirer le concept des agglomérations, puis tout le monde, maintenant, faites ce que vous voulez. En fait, c'est libre marché, puis allez partout. Je ne le sais pas, Mme la députée, je ne suis pas convaincu de ça.

Et peut-être que, pour certaines régions spécifiques — les aéroports, les trains, les endroits en particulier — peut-être que ce serait nécessaire de faire ça ou peut-être qu'il ne faut pas faire ça. Alors, moi, j'aime mieux tenter un projet pilote et le modifier, l'arrêter. Mais la définition — et vous êtes sur les mots, puis je l'apprécie — de «favoriser l'industrie du taxi» sera toujours là et nos discussions avec l'industrie du taxi vont toujours être présentes. D'ailleurs, vous le savez, on a convoqué la table puis on va échanger, mais on ne laissera pas détériorer une problématique. Maintenant, il faut l'essayer pour le savoir. C'est ça, notre objectif.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Écoutez, l'exemple de la voie réservée, ce n'est pas la même chose parce que ça ne créait pas deux régimes, donc, tout le monde pouvait prendre la voie réservée. On l'essayait, tout le monde pouvait prendre la voie réservée. Le problème avec les projets pilotes, c'est que ça crée des régimes et que, des fois, dans les objectifs... Il y a plusieurs objectifs des projets pilotes. Il y en a certains qui vont être très favorisés puis d'autres qui vont être peut-être moins en ligne. Et, dans ce cas-là, si on parle d'aéroport ou de la gare, on augmente le service à la clientèle, mais ça peut porter préjudice à certains titulaires de permis de taxi.

Donc, nous, on pense que cet amendement-là est important. Donc, je pense que les arguments, en tout cas, de notre bord, les arguments sont présentés, donc on vous propose de le voter.

M. Poëti : Je suis obligé de vous dire, Mme la députée, je suis en désaccord sur l'exemple de Robert-Bourassa parce que... Je vous l'explique très bien. C'est qu'il n'y avait que des autobus dans cette voie-là. Il y avait un risque à mettre des véhicules parce que, s'il y avait eu trop de véhicules dans la voie, on ralentit, on ralentit, en fait, l'avantage de la voie réservée pour le transport collectif. Alors, si on avait vu ça dans la semaine qui suivait ou les deux ou trois semaines et que, là, la vitesse gagnée par l'utilisation de la voie du transport collectif est limitée, je retire tout de suite. Non seulement ça ne s'est pas produit, mais, trois mois plus tard, la fluidité était tellement bien qu'on y a ajouté — et ça, je suis sûr que vous êtes d'accord avec ça, à moins... corrigez-moi — les véhicules électriques un seul passager dans la même voie. Ça nous a permis d'aller là six mois plus tard.

Alors, ce que je veux vous dire, c'est que, si j'avais su ça au départ, j'aurais mis tout de suite, moi, dans cette voie-là, les covoiturages à deux puis les véhicules électriques. Moi, je pense que c'est prudent de se donner une chance sur ça, Mme la députée, je pense que c'est prudent de l'évaluer. Et ce qui nous permet, nous, en vertu de la loi qui ne favoriserait pas l'industrie du taxi, de l'arrêter immédiatement en se disant : Ça, ce n'est pas une bonne idée... Puis on va parler avec l'industrie puis on va leur demander comment eux autres verraient ça.

Le Président (M. Reid) : Alors, Mme la députée de Vachon, vous avez parlé de vote, mais...

Mme Ouellet : Oui, mais là c'est parce que...

Le Président (M. Reid) : Oui, allez-y, allez-y. D'ailleurs...

• (16 heures) •

Mme Ouellet : C'est en réponse à son commentaire. L'exemple de la voie réservée, c'est complètement différent parce que vous avez permis, par exemple, à tous les véhicules... je pense que c'est de deux passagers et plus. Vous n'avez pas dit : Bien, on choisit 25 véhicules qui, eux autres, auront le droit, mais pas les autres. Donc, dans le cas du projet pilote, on choisit 25 qui ont le droit, mais pas les autres. Ça crée vraiment un régime à deux vitesses pour tester des idées. Donc, je trouve que ce n'est pas une comparaison, là. On compare, là, des pommes avec des bananes. Donc, on ne peut pas utiliser cet exemple-là pour le cas de projets pilotes. Donc, j'en suis toujours à mon même point, si le ministre est prêt à faire le vote, si la deuxième opposition est prête.

Le Président (M. Reid) : Le député de Blainville voudrait prendre la parole.

M. Laframboise : Oui. Sur le sous-amendement qui a été déposé, juste pour fins de la compréhension peut-être même de ceux qui nous écoutent, M. le ministre, là, bon, vous, c'est vous qui allez autoriser les projets pilotes, là, bon. Ce que vous nous demandez, vous dites : Je voudrais ne pas être encadré par la loi; mais je veux respecter l'industrie du taxi, c'est mon objectif. Donc, c'est sûr que, d'abord, vous n'émettez pas 55 projets pilotes à travers le Québec, là, tu sais, surtout dans le délai qu'on se donne et tout ça. Et, si jamais vous avez besoin de discuter du territoire d'agglomération, ce que vous dites, ça sera peut-être dans des secteurs particuliers, comme l'exemple que vous avez donné. Probablement que, comme ministre, on vous a apporté certains endroits au Québec où il y a peut-être des difficultés à cause, justement, du cadre de l'agglomération. C'est ce que je comprends?

M. Poëti : Exactement. Alors, je pense, M. le Président, effectivement, on peut aller au vote.

Le Président (M. Reid) : ...au moment où il n'y a plus d'intervention. Alors, est-ce que le sous-amendement à l'amendement qui a été proposé par le ministre et le sous-amendement proposé par l'opposition officielle, la députée de Vachon, est-ce que ce sous-amendement est adopté?

Mme Ouellet : Adopté.

M. Poëti : Refusé.

Le Président (M. Reid) : Il est refusé sur division. D'accord. Alors, nous passons... Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement du ministre, d'autres amendements? Alors, peut-être par alternance. Vous avez un amendement du côté du deuxième groupe d'opposition?

M. Laframboise : Oui. On aura un amendement. Là, est-ce que vous allez par paragraphe, M. le Président, ou vous allez pour tout le sous-amendement?

Le Président (M. Reid) : Moi, je pense qu'on a un amendement au complet. Donc, allez-y, parce que sinon ça va devenir compliqué à ordonner les interventions.

M. Laframboise : O.K. Bien, j'avais deux amendements de déposés, puis, avec les explications du ministre sur le deux ans, l'année, là, je peux comprendre. On va retirer notre sous-amendement pour l'année.

Par contre, on va vous déposer notre sous-amendement, notre deuxième, qui était d'ajouter, après le deuxième paragraphe :

«Ces projets pilotes doivent faire l'objet d'une consultation auprès [des] membres de l'industrie du taxi avant leur lancement.»

Donc, on souhaitait introduire une notion qu'il y ait une discussion avec l'industrie du taxi, qu'elle soit bien au fait des projets qui ont été déposés au ministre, puis qu'à ce moment-là ce serait comme être capable d'obtenir un cautionnement moral de l'industrie pour dire : Oui, on est d'accord avec ce qui se passe pour... On espérerait voir les résultats qui seront bénéfiques pour l'industrie du taxi dans les deux ans ou dans l'année.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Blainville. Alors, tout le monde a eu cette copie, la copie de l'amendement? Alors, est-ce qu'il y a des interventions? En fait, c'est un sous-amendement. Est-ce qu'il y a des interventions sur ce sous-amendement?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Alors, je vais... Oui. Allez-y.

M. Laframboise : ...ajouter le paragraphe suivant, après le deuxième alinéa de l'article 89.1, après le deuxième alinéa :

«Ces projets pilotes doivent faire l'objet d'une consultation auprès de membres de l'industrie du taxi avant leur lancement.»

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a des interventions sur ce sous-amendement? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Nous, nous en avons un semblable à ça, où nous parlions de la table. Il y a une table qui existe, la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi. Donc, nous, on aurait souhaité que ce soit l'ensemble de la table, où ce n'est, à ce moment-là, pas seulement que les membres de l'industrie, là. C'est une table plus globale, là. Donc, les membres de l'industrie font partie de cette table-là, mais...

Le Président (M. Reid) : Je nous donne un peu de temps pour lire le...

Mme Ouellet : Parce que «membres de l'industrie du taxi», ce n'est pas complètement défini, là.

M. Laframboise : Donc, on va retirer notre amendement, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : On va passer à l'amendement qui complète.

M. Laframboise : Oui. C'est ça.

Le Président (M. Reid) : Alors, Mme la députée de Vachon, voulez-vous lire votre amendement, s'il vous plaît?

Mme Ouellet : Oui. Bien, c'est : «Le ministre doit...»

Le Président (M. Reid) : Le sous-amendement. Excusez-moi.

Mme Ouellet : Le sous-amendement après le deuxième alinéa, puis on s'est dit, là, qu'on ne suivait pas les alinéas, comme on était en sous-amendement, là. «Le ministre doit préalablement consulter la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi avant d'autoriser la mise en oeuvre de projet pilote en vertu du présent article.»

Le Président (M. Reid) : D'accord. Merci. Juste avant... Oui?

Mme Ouellet : Ça nous a été demandé, là, par plusieurs intervenants.

Le Président (M. Reid) : Juste avant, pour respecter les règlements, je dois vous demander le consentement pour le retrait, effectivement, du sous-amendement qui avait été proposé. Est-ce que j'ai le consentement?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Allons-y. Donc, nous sommes dès maintenant à l'étude d'un sous-amendement proposé par la députée de Vachon. Est-ce que j'ai des interventions?

Mme Ouellet : Bien, peut-être, là, juste en termes de présentation, là, c'est...

Le Président (M. Reid) : Oui, allez-y.

Mme Ouellet : Des gens qui sont venus en consultations particulières nous ont dit, plusieurs, qu'ils aimeraient que le ministre consulte, préalablement à un projet pilote, la table qui existe, de concertation de l'industrie du transport du taxi avant d'autoriser la mise en oeuvre de projets pilotes. Donc, à ce moment-là, les gens sont informés. En étant consultés, ils sont en même temps informés du projet pilote puis ils peuvent se prononcer puis faire des propositions d'amélioration, et je pense que ça peut juste bonifier, là, le projet pilote et ça peut juste sécuriser l'ensemble de l'industrie.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. M. le ministre.

M. Poëti : Écoutez, j'ai une proposition. En fait, je comprends cette partie-là. Si la députée de Vachon vient de dire «informer» en parlant... On pourrait modifier... le ministre va probablement informer la table de concertation. Je vais l'accepter tel quel si on modifie le mot «consulter» par «informer». Je l'accepterais tel quel.

Mme Ouellet : Nous, on avait mis «consulter». Je dis, en même temps, ça servirait à informer, mais c'est sûr que consulter, ça implique aussi qu'ils peuvent faire des recommandations. Vous n'êtes pas obligé de les accepter, mais ils peuvent en faire. Vous disposez, vous êtes ministre, mais en consultant, c'est un processus qui est un petit peu plus étoffé que juste informer. Mais vous êtes ministre et vous disposez donc des recommandations qu'ils vous feront, là. Vous n'êtes pas obligé de les accepter, là.

M. Poëti : Je sais. En fait, c'est pour ça que c'est... Dans votre vocabulaire, vous avez parlé d'informer, donc moi, si on modifie par «informer», je le prendrais immédiatement tel quel. Sinon, on pourrait faire parler un des collègues qui est directement sur la table, parce qu'on consulte la table, mais, en fait, c'est qu'on les informe, on discute avec eux, on leur parle des différents projets. À ce stade-ci, nous n'avons pas ce projet-là. On sait qu'il est dans l'air, on a été approchés, mais avant de le mettre en place, c'est sûr qu'on va s'asseoir avec l'industrie du taxi. Alors, si vous voulez faire un bout de chemin, là, mettez «informer», puis on va l'accepter tel quel.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Blainville.

M. Laframboise : Oui. La seule petite chose, c'est que, dans ma tête, c'est pour ça qu'on demandait nous aussi une consultation dans... c'est plus en amont qu'en aval. C'est comme «informer», c'est : on a pris la décision puis, voici, on vous informe, alors que «consulter», comme disait la représentante de l'opposition officielle, c'est que c'est... Il y aurait avantage à ce qu'on puisse être capable d'au moins avoir, en tout cas, officieusement, la bonne ouverture, d'avoir le son de cloche de l'industrie pour dire : Écoutez... Puis moi, je me rallie, là, la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi peut être la tribune appropriée pour être capable de dire : Bien, on vous a consultés, on vous le dit, voici vers où on s'en va. Mais le ministre n'a pas l'obligation de respecter, on ne lui demande pas de négocier. On ne lui demande pas de négocier, on demande juste de consulter. Moi, c'est juste l'amont par rapport à l'aval. Tu sais, je voudrais juste que ça se fasse un petit peu avant que la décision soit prise. C'est juste ça.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Oui. En fait, je pense qu'on est tous à la même place, là, peut-être pas sur les mêmes mots, mais sur le même objectif. Ce qu'il faut que vous sachiez, si on acceptait l'amendement tel qu'il est là, en mettant «informer la Table»... Dans la Loi concernant les services de transport par taxi, à l'article 72... peut-être, si vous en avez besoin d'une copie, on

pourrait le faire. 72, la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi, au point 2° : «conseiller le ministre sur les mesures destinées au développement de cette industrie et à améliorer la qualité des services, notamment en lui présentant des recommandations qui font consensus.»

Alors, c'est déjà dans la loi de donner ce pouvoir-là à la table de me recommander. Alors, dès que je les informe, eux, ils ont le droit, dans la loi, de conseiller le ministre sur les mesures destinées au développement en présentant des recommandations. Donc, si on les informe, eux suivent la loi et nous recommandent ou ne recommandent pas.

Le Président (M. Reid) : Oui, Mme la députée de Vachon.

• (16 h 10) •

Mme Ouellet : Oui, mais justement, c'est une fois que c'est informé, la décision peut être prise, et, à ce moment-là, il n'y a plus de place pour faire des recommandations parce que le projet est déjà annoncé. Donc, lorsqu'on met «consulter», effectivement, c'est en amont pour qu'ils puissent avoir une réaction. Et c'est vraiment dans ce sens-là qu'on a mis «consulter», parce qu'effectivement la table, de sa propre initiative, peut faire des conseils au ministre, mais elle ne peut pas faire des conseils au ministre sur ce qu'elle ne connaît pas.

Donc, c'est important de mettre «consulter» parce que, si le projet pilote est déjà décidé, il est trop tard pour faire des recommandations, le ministre pourra décider de suivre ou de ne pas suivre, mais au moins les recommandations seront sur la table, au moins il y aura une consultation, puis les gens de l'industrie, des fois, ils connaissent leur métier, puis des fois les recommandations qu'ils font ça a du gros bon sens puis ça vaut la peine de les intégrer. Donc, c'est de se donner une chance de justement pouvoir les écouter, de justement pouvoir intégrer leurs connaissances, leur expertise, leur connaissance du terrain. Et je pense que c'est tout à fait ouvert comme... ce n'est pas contraignant autre que de dire : Bien, on va vous consulter pour un projet vous concerne.

Le Président (M. Reid) : Oui, M. le ministre.

M. Poëti : Bien, écoutez, M. le Président, moi, ce qui est plus difficile, Mme la députée de Vachon, c'est qu'à chaque fois que moi, je demande quelque chose, ça ne marche pas. Vous ne voulez pas. C'est un mot. Je vous offre un compromis qui est vraiment, à mon avis, très acceptable en vertu de la loi. Alors, écoutez, on va le regarder sous le volet légal. Si vous voulez, M. le Président, qu'on reporte ce sous-amendement-là puis on reviendra.

Le Président (M. Reid) : ...suspendre l'amendement, puis on passe à un autre amendement, puis on reviendra là-dessus. Est-ce qu'on est d'accord pour ça? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : J'ai juste un petit commentaire, juste pour corriger, juste pour qu'on se fasse un bon climat de travail. Ce n'est pas vrai à chaque fois. Vous avez intégré, dans vos amendements, «toute personne ou tout organisme, titulaire d'un permis». On a retiré notre amendement parce que ça a répondu à notre besoin. On avait un deuxième amendement qui sera également retiré puisque vous avez aussi intégré la question des données personnelles.

M. Poëti : On a intégré ce que vous vouliez, là.

Mme Ouellet : Bien, oui. Donc, c'est pour ça, ce n'est pas à chaque fois, ça ne marche pas. Là, la nuance est importante, et je suis contente de voir que vous êtes d'accord de le prendre en délibéré pour le valider. On pense que la nuance vaut la peine, et ce n'est pas...

Le Président (M. Reid) : M. le député de Blainville.

M. Laframboise : Juste peut-être, si vous nous permettez... parce que moi, mon problème, c'est que cette loi-là va suspendre les règles. Donc, théoriquement, toute la consultation avec la table et tout ça, ce n'est plus obligatoire, là. Tu sais, c'est parce qu'on suspend les règles, puis je suis d'accord avec ça.

Le problème, c'est que je voudrais que l'industrie ait la chance de l'entendre avant que la décision... tu sais, un petit peu avant que tout ça soit pris, là. Tu sais, là, si vous me dites, tu sais... Bon, théoriquement, si je conserve «informer», vous pourriez prendre la décision puis informer la table. Pour aller plus loin, je pourrais dire : Bien, informer avant de rendre publique la décision, alors que, si on les consulte, ça veut dire qu'on les consulte avant, puis c'est en amont puis tout simplement, là. C'est juste ça, là, mais je voudrais que le ministre prenne ça en réflexion, là.

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, on m'a demandé de suspendre l'étude de l'article. Je pense qu'on va le faire. Sinon, on va continuer à faire des commentaires si on n'est pas prêts à décider.

M. Poëti : C'est parce que c'est ce qui se fait en amont. Honnêtement, on leur dit en amont. Là, je ne peux pas leur expliquer, je ne l'ai pas le projet. Mais, quand on va avoir le projet, c'est sûr qu'on va leur présenter. Mais on va juste le regarder sur le volet...

Le Président (M. Reid) : Alors, nous suspendons donc le sous-amendement, et je demande maintenant si on a d'autres interventions ou d'autres sous-amendements. Mme la députée de Vachon, je crois que vous aviez autre chose.

Mme Ouellet : Oui. Un deuxième... un autre amendement, à moins que la deuxième opposition en ait.

Une voix : ...

Mme Ouellet : Non. O.K. L'article 11 est modifié par l'insertion, à la fin du premier alinéa, des mots suivants : «à l'exception de l'article 24 de la présente loi et des règlements afférents».

Donc, l'article 24 de la loi sur le taxi fait référence à l'obligation d'avoir le permis de chauffeur de taxi, là, de conduire... de la classe appropriée selon le Code de la sécurité routière. Donc, sur le permis de conduire, il y a différentes classes, là, de conducteurs. Donc, l'article 24 fait référence à la classe de permis de taxi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce que j'ai des interventions sur ce sous-amendement?

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : C'est peut-être qu'on ne saisit pas bien, Mme la députée. C'est qu'un propriétaire d'un permis de taxi ne peut pas engager des gens qui n'ont pas un permis de la classe appropriée. Il ne peut pas engager quelqu'un qui n'a pas le permis de chauffeur de taxi de la classe... Si on cherche où on pourrait engager quelqu'un d'autre, il ne peut pas le faire.

Mme Ouellet : Si c'est couvert par une autre loi...

M. Poëti : C'est couvert, il n'a pas le droit.

Mme Ouellet : Je ne sais pas c'est couvert par quelle autre loi. Moi, je pensais que c'était couvert par la loi sur le taxi, là, mais, si vous me dites que c'est couvert par une autre loi et que vous me donnez la loi puis l'article, là...

M. Poëti : Bien, c'est parce que le transport légal... Il serait illégal s'il n'avait pas le permis de la classe appropriée de permis, donc c'est illégal. C'est illégal, il ne peut pas le faire.

Mme Ouellet : Bien, c'est ça, mais je pensais que c'était cette loi-là qui déterminait que c'était illégal. Et donc, pour les projets pilotes, je pense que c'est une exigence à conserver. On peut changer beaucoup de choses à la disposition de la loi sur le taxi pour mettre les projets pilotes, mais me semble-t-il qu'on doit...

Une voix : ...

M. Poëti : Bien, c'est ça, c'est couvert au CSR. Je n'osais pas trop vous le dire, mais c'est couvert au CSR. Il n'aurait pas le droit de conduire un taxi s'il n'a pas la classe appropriée. Il n'a pas le droit. C'est illégal en vertu du CSR, qui est une autre loi, mais... le conducteur. On peut vous sortir l'article, là...

Mme Ouellet : Vous pouvez nous sortir l'article...

M. Poëti : ...mais on ne peut pas conduire...

Mme Ouellet : ...on le prend en délibéré, puis, si l'article confirme, il n'y a pas de problème, on retirera à ce moment-là.

M. Poëti : Parfait. Quelqu'un va vous le sortir.

Le Président (M. Reid) : Alors, on suspend l'étude de ce deuxième sous-amendement. Donc, on a deux sous-amendements pour lesquels l'étude est suspendue.

M. Poëti : Ah! excusez, on l'a, peut-être on pourrait vous... on le réglerait tout de suite si vous voulez.

Mme Ouellet : Moi, j'ai apporté la loi sur le taxi, mais je n'ai pas apporté tout le code.

(Consultation)

M. Poëti : Si vous permettez... puis on va regarder, on va vous sortir... C'est 28.6, ils vont le sortir, mais c'est une avenue peut-être pour combattre UberX tantôt, ça.

Le Président (M. Reid) : D'accord, alors nous suspendons l'étude de ce sous-amendement. Est-ce que vous avez un autre sous-amendement, Mme la députée de Vachon?

Mme Ouellet : Toujours dans la même lignée, donc de rajouter, à la fin du premier alinéa de l'article 11 : «à l'exception de l'article 34 de la présente loi...» Et l'article 34 faisait... Là, je suis à mes permis d'intermédiaire, là.

M. Poëti : O.K. Juste pour qu'on...

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'on revient à l'amendement précédent?

M. Poëti : Est-ce qu'on peut revenir? On vous le donnerait immédiatement.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous revenons à l'étude de l'amendement qui traitait de l'article 24. C'est ça?

M. Poëti : Au CSR, c'est l'article 28.6, la classe 4C autorise la conduite d'un taxi. Donc, c'est spécifié, 4C, c'est une classe taxi, règlement sur les permis de conduire.

Le Président (M. Reid) : Donc, est-ce que j'ai le consentement des membres de la commission pour retirer le sous-amendement qui a été déposé par la députée de Vachon sur l'article 24? Consentement? M. le député de Blainville, j'ai besoin du consentement, oui, pour retirer le sous-amendement.

M. Laframboise : Oui, ça va.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors, je vous rappelle, nous avons un sous-amendement, concernant l'article 6, qui est suspendu pour l'instant, et nous revenons au sous-amendement qui était en train d'être expliqué par la députée de Vachon. Mme la députée de Vachon, vous avez la parole.

Mme Ouellet : Oui. Donc, toujours ajouter, à la fin du premier alinéa de l'article 11, à l'exception de l'amendement, là, remplaçant l'article 11 : «...à l'exception de l'article 34...» L'article 34 est concernant les permis d'intermédiaire. Donc, pour fournir des services de publicité, de répartition d'appels ou tout autre service, les entreprises ou les individus doivent détenir un permis d'intermédiaire.

Donc, encore là, si on pense que... De toute façon, on l'a dit, ce n'était pas très cher, donc pourquoi qu'on ferait un projet pilote avec des gens qui ne détiennent pas un permis? Donc, ils ont juste à s'inscrire pour avoir un permis d'intermédiaire, et, à ce moment-là, ça règle le cas puis ça permet que tout le monde fonctionne, là, avec les mêmes contraintes.

• (16 h 20) •

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée. Est-ce qu'il y a des interventions sur ce sous-amendement? Oui, Me... Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Bacon. M. le Président, bonjour. Alors, comme nous avons expliqué tantôt pour les chauffeurs de taxi, le permis d'intermédiaire de taxi est un permis prévu par la Loi concernant les services de transport par taxi. En introduisant la possibilité de faire un projet pilote, où ce projet pilote tourne autour du permis de propriétaire de taxi, il devient inutile de traiter des questions de répartition, comme celle d'agglomération ou celle de chauffeur de taxi puisque le ministre regardera le propriétaire de taxi et son partenaire, quel est le projet et comment ils vont effectuer la répartition d'appels, notamment, et si c'est nécessaire de déroger à cet article-là ou pas. Donc, la souplesse est nécessaire.

Mme Ouellet : Quelles sont les contraintes actuellement? Parce que je ne les connais pas toutes, là. On a la loi, mais je ne suis pas passée à travers tous les règlements, là. Quelles sont les contraintes pour un permis d'intermédiaire? Quelles sont les exigences qu'ils doivent remplir qui sont contraignantes pour les permis d'intermédiaire?

M. Poëti : Bien, la répartition, en fait. À moins de me tromper, la répartition en est un, donc les systèmes de répartition. Alors, ça oblige à avoir un répartiteur. Maintenant, la technologie nous amène à d'autres endroits au niveau de la répartition. Donc, il nous faut une certaine souplesse pour voir qu'est-ce qu'un projet pilote peut nous offrir, pour voir qu'est-ce qui pourrait être plus avantageux, toujours pour favoriser l'industrie du taxi, pour améliorer le service à la clientèle, les services offerts puis le développement de l'industrie. C'est l'objectif. C'est le volet technologique, donc la répartition en est un exemple.

Alors, les conditions d'obtention d'un permis d'intermédiaire : posséder les connaissances et l'expérience, déposer un inventaire de ses ressources humaines, matérielles et informationnelles visant à établir sa capacité d'administrer une telle entreprise. Dans le cas d'une personne ou une société, être inscrite au registre des entreprises visées à la Loi sur la publicité légale des entreprises, déclaration de noms, adresses personnelles dans leurs actionnaires, les administrateurs, les associés et leurs dirigeants, nombre de membres du conseil d'administration, leurs activités, l'adresse de leur établissement, les autres noms sous lesquels elles exercent leurs activités; ne pas avoir fait l'objet d'une suspension ou une révocation de son permis; démontrer que les services qu'elle entend offrir répondent à un besoin pour desservir l'agglomération visée, notamment à l'égard des déplacements requis par les personnes handicapées; déposer le projet de règlement intérieur qu'elle entend imposer aux titulaires de permis de propriétaire de taxis et aux chauffeurs de taxi qui contracteront ses services; déposer un exemplaire du contrat qu'elle entend conclure avec les titulaires de permis; payer 262 \$... Je pense que c'est moi, en fait. On se demandait, on l'entendait là-bas. Désolé, c'est plus dur qu'on pensait, le papier, hein? On est revenu au bois.

Alors, c'est ça. Donc, on veut une certaine souplesse dans le projet pilote qui, s'il s'avérait intéressant, se retrouverait en législatif. Encore, on sera assis ensemble pour le faire dans la loi, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Mme Ouellet : Est-ce que j'ai compris, à partir des consultations particulières qu'on a eues, que les intermédiaires doivent avoir des gens 24 heures sur 24, il y a comme une obligation de permanence? Mais vous pourriez m'expliquer un peu plus. C'est ça qui semblait le plus contraignant, là.

M. Poëti : Est-ce qu'on autorise un...

Mme Ouellet : Bien oui.

M. Poëti : On est dans le détail.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai le consentement, oui, pour... Vous allez vous nommer, s'il vous plaît.

M. Poëti : M. Bisson.

Le Président (M. Reid) : Et ses fonctions.

M. Bisson (Christian) : Bonjour. Christian Bisson, responsable du dossier taxi au ministère des Transports. Oui, bien, en fait, les règles d'intermédiaire diffèrent entre l'île de Montréal et ailleurs au Québec. Donc, sur l'île de Montréal, c'est un petit peu plus précis. Il y a des exigences en cette matière. Et donc, oui, il y a cette obligation-là, il y a des obligations de place d'affaires, d'avoir sous contrat entre 25 et 50 personnes, par exemple.

M. Poëti : ...

M. Bisson (Christian) : Oui. Aussi, au Québec, c'est seulement les grandes villes où est-ce qu'il y a l'obligation d'avoir un permis d'intermédiaire. Par exemple, à Drummondville, là, ce n'est pas nécessaire d'avoir un permis.

Le Président (M. Reid) : Merci. Oui.

Mme Ouellet : Puis, pour mon information, ces permis d'intermédiaire là... parce que, si ce n'est pas dans toutes les villes, ils visent à faire quoi? Ils visent à structurer le marché? Qu'est-ce qu'ils visent à faire, les permis d'intermédiaire?

M. Bisson (Christian) : Bien, principalement, c'était pour la protection de la clientèle. La CTQ délivre les permis d'intermédiaire ailleurs qu'à Montréal. Donc, si la clientèle a des plaintes à faire, donc elle a recours... elle peut le déposer à la CTQ, puis la CTQ peut faire enquête.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Blainville.

M. Laframboise : Si je comprends le projet de loi, là, si un intermédiaire voulait faire partie d'un projet pilote, il faudrait qu'il s'associe avec un propriétaire ou il pourrait déposer un projet pilote lui-même? Il faut qu'il s'associe...

M. Poëti : Il faut qu'il s'associe avec un propriétaire. C'est obligatoire, on veut rester dans les règles du taxi, nous autres. On ne veut pas quelqu'un indépendant, là, qui n'est pas touché par ça.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions?

M. Poëti : C'est dans les grandes villes seulement.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. En fait, dans les permis d'intermédiaire, il y a plusieurs contraintes effectivement. C'est parce qu'encore là... et je comprends qu'il faut avoir de la souplesse pour être capable de faire des projets pilotes, je réfléchis à comment on pourrait le libeller, là, parce que ces contraintes-là d'intermédiaire sont dans les règlements, hein, ne sont pas dans la loi, là. C'est qu'ils ne sont pas obligés d'avoir un permis d'intermédiaire délivré par la Commission des transports du Québec, donc, à ce moment-là, ils ne sont pas obligés... Ce que je comprends de 24/7, c'est sûr qu'il faut que vous puissiez avoir de la souplesse sur ça, sur le nombre aussi. Puis même les gens de l'industrie du taxi, eux-mêmes le demandent, là, même pas en projet pilote, là. Ils aimeraient ça avoir de la souplesse sur ces éléments-là.

Mais, d'un autre côté, dans les objectifs des intermédiaires, c'était aussi concernant la sécurité du public. Donc, est-ce que, dans le projet pilote, on pourrait remplacer le permis d'intermédiaire par quelque chose d'autre qui remplirait les mêmes fonctions sans avoir les contraintes de 24/7 ou de nombre de...

M. Poëti : C'est le permis de propriétaire qui répond à ça, honnêtement, Mme la députée. C'est le permis de propriétaire qui est la colonne vertébrale de ça. Alors, c'est pour ça qu'on veut rester au permis de propriétaire.

Mme Ouellet : ...c'est deux choses. Le permis d'intermédiaire puis le permis de propriétaire, c'est deux affaires différentes, là, parce que tous les permis d'intermédiaires doivent, de toute façon, travailler avec des propriétaires, puis ça les oblige quand même à avoir un permis d'intermédiaire. Ça fait que c'est deux choses différentes, là. Il ne faut pas...

M. Poëti : ...plus contraignant, des intermédiaires, beaucoup. Puis je vais vous donner huit raisons de contraintes dans un projet pilote. Dans la loi, je suis avec vous, mais là on est dans un projet pilote. Alors, dans le projet pilote, on va avoir une certaine flexibilité, sinon on ne ferait pas de projet pilote, là, on n'aurait pas d'ouverture pour pouvoir en faire. Ça nous prend une petite marge de manoeuvre.

Mme Ouellet : Non, non, je comprends puis je comprends que la question du 24/7, c'est contraignant. Mais il y a quand même, avec les permis d'intermédiaire... C'est pour ça que je vous demandais : Quelle est la raison d'avoir un permis d'intermédiaire? C'était pour pouvoir assurer une certaine sécurité, que la Commission du transport puisse recevoir des plaintes. Donc, est-ce qu'on pourrait avoir ce même genre de sécurité du public sans avoir les contraintes attachées de 24/7 ou de nombre d'autos?

M. Poëti : Bien, c'est ça qu'on veut faire dans le projet.

Mme Ouellet : Non, c'est deux choses...

Mme Bacon (Nathalie) : Si vous me permettez...

M. Poëti : Vas-y. Allez-y, allez-y.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, M. le Président, si vous me permettez une précision, l'article 34 de la Loi concernant les services de transport par taxi précise que «seul un titulaire de permis d'intermédiaire en services en transport par taxi peut fournir aux propriétaires [...] des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature».

Donc, ce qu'on vient faire à 34, c'est créer un rôle accessoire dans l'industrie, pour les services de transport par taxi, donc un rôle secondaire à l'intermédiaire, mais un rôle principal aux propriétaires de taxis avec la Loi concernant les services de transport par taxi.

Donc, dans le projet pilote, si on s'associe ou si on retient un projet pilote d'un titulaire de propriétaire de taxi, nécessairement, il y aura des ajustements pour 34, possiblement, peut-être pas, peut-être que oui.

Une voix : Ça dépend du projet.

Mme Bacon (Nathalie) : Mais, autrement dit, un permis d'intermédiaire de taxi n'est pas un permis de propriétaire de taxi.

• (16 h 30) •

Mme Ouellet : Ça, on comprend ça, là, que l'intermédiaire n'est pas un propriétaire, mais l'intermédiaire pourrait être votre partenaire d'affaires avec un tel titulaire. Donc, l'intermédiaire pourrait être le partenaire d'affaires avec un tel titulaire, mais votre partenaire d'affaires pourrait aussi ne pas être un intermédiaire, ne pas avoir la qualification d'intermédiaire, donc de ne pas être couvert par la Commission des transports du Québec. Un service qui serait quand même offert de deux à trois ans, c'est quand même une assez longue période, là, dans ce genre d'industrie là, là. Ce n'est pas des industries, là, qui sont sur... Ce n'est pas des projets qui prennent deux, trois ans à construire. Donc, deux, trois ans, c'est quand même assez long. Donc, il pourrait y avoir, dans des projets pilotes, des partenaires d'affaires qui n'ont pas la qualification d'intermédiaire, d'autres partenaires d'affaires qui ont la qualification d'intermédiaire. Mais les partenaires d'affaires qui ont la qualification d'intermédiaire, eux sont couverts, en termes de protection du public, par la Commission des transports du Québec, à laquelle le public peut faire des plaintes concernant des intermédiaires, tandis que là, dans le partenaire d'affaires qui ne serait pas intermédiaire, il n'y aurait pas de...

M. Poëti : Bien, c'est parce que, pour tester, par exemple, un véhicule électrique, on n'a pas besoin d'intermédiaire, on travaille avec le propriétaire.

Mme Ouellet : Bien, ça peut être avec le propriétaire, mais, surtout, si c'est un gros projet, ça va être une flotte. Donc, s'il y a une flotte, il va y avoir de la répartition. Donc, c'est sûr qu'il va y avoir un répartiteur, là.

M. Poëti : Ah! Ah! non. Comment vous... ce n'est pas sûr.

Mme Ouellet : Bien, ce n'est pas sûr... Bien, il va y avoir...

M. Poëti : C'est un répartiteur. Ce n'est pas dans la loi, actuellement, là.

Mme Ouellet : Non, non, mais, pour moi, c'est un répartiteur. Que le répartiteur soit téléphonique ou soit Internet, pour moi, c'est un...

M. Poëti : Bien oui, mais, dans la loi, il faut suivre ça pareil. Donc, il faut être capable de dire : Bien, si on accepte un répartiteur qui n'est pas assis à une table à faire de la répartition, c'est autre chose, là. Alors, c'est pour ça que je vous demande, bien...

Mme Ouellet : Non, non, ce n'est pour ça, je vous dis, je suis d'accord de ne pas avoir ces contraintes-là de 24/7 puis de répartiteurs qui soient juste une centrale téléphonique. Aujourd'hui, nos répartiteurs peuvent être sur des plates-formes téléphoniques ou des plateformes Internet; la technologie a avancé. Mais comment on peut...

Parce que, dans l'intermédiaire, il y a plusieurs éléments. Il y a l'élément de protection du public avec la Commission des transports du Québec, il y a l'élément de répartiteur, qui est juste... je pense, la plateforme téléphonique qui est couverte, là, avec un 24/7, et il y a l'élément du nombre de titulaires de permis qui font affaire avec un intermédiaire. Comment on pourrait garder juste le premier élément sans les deux autres?

M. Poëti : ...c'est parce que je ne sais pas où est-ce que vous voyez un risque, là. Moi, il me semble que, dans «l'objectif d'accroître la sécurité des usagers, d'améliorer la qualité des services [...] favoriser le développement de l'industrie du transport [du] taxi, le tout en respectant les règles applicables en matière de protection de la vie privée»... m'apparaît couvert par ça. Si ce ne l'est pas, on va l'arrêter; ça va être à l'encontre de la loi. Et c'est pour ça que...

Et l'autre affaire que je vous dis : Il y a 22 000 chauffeurs de taxi, au Québec, là. Un projet pilote ne va pas arriver avec une flotte de 10 000 véhicules de taxi, de 5 000, on n'est pas là du tout.

Mme Ouellet : ...je vais suspendre, je vais régler quelques affaires avec votre monde puis probablement que je pourrai le retirer, O.K.? Mais je vais suspendre pour l'instant puis je vais faire des validations.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous suspendons l'étude de cet amendement.

Une voix : Sous-amendement.

Le Président (M. Reid) : Pardon?

Une voix : Sous-amendement.

Le Président (M. Reid) : Sous-amendement, pardon, oui. On ne s'en sortira pas. Est-ce que nous procédons... Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Est-ce qu'il y a d'autres sous-amendements?

Mme Ouellet : Oui. Il y en a encore quatre, cinq autres.

Le Président (M. Reid) : Allez-y. Allez-y.

Mme Ouellet : Donc, la même chose avec l'article 51 de la présente loi et des règlements. Donc, l'article 51 fait référence à la question de la vérification de la voiture qui est utilisée. Donc, je pense que, même en projet pilote, ça serait important que les voitures des projets pilotes soient vérifiées. Donc, je crois que cet article-là devrait, de toute façon, s'appliquer. Donc, ça dit qu'il «doit effectuer une vérification avant [le] départ de l'automobile». Et donc c'est une question de prévention puis de s'assurer que toutes les vérifications ont été faites, parce que, si jamais il y avait un accident, bien, s'assurer que les précautions, la prévention a été réalisée. Donc, je pense que ça serait important, là, de maintenir cet article-là même à l'intérieur des projets pilotes.

M. Poëti : Il me semble encore... Et c'est sûr que... J'avais dit que je ne suis pas neutre, mais il y a eu un tour de force pour... à mon avis, dans un paragraphe qui répondait à plusieurs de vos inquiétudes, dont celle-ci : «...dans l'objectif d'accroître la sécurité...» Alors, si le projet pilote arrive, il ne peut pas être en dessous de ce qu'on a déjà puis il pourrait accroître davantage la sécurité. Il me semble qu'on est couverts au paragraphe 89.1.

Aujourd'hui, il peut y avoir sur Internet, ou sur un site, ou sur une banque de données, des vérifications mécaniques qui ont été effectuées, sans qu'elles soient dans le coffre à gants, là, ou dans le pare-brise, là. Est-ce qu'on peut moderniser ça? On peut-u essayer? C'est ça qu'on essaie de voir.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, mais en fait l'objet de cet article-là, ce qui est important, c'est qu'il doit effectuer une vérification avant le départ de l'automobile. Et ça, on ne le retrouve pas dans le projet pilote. Et, quand on dit «conserver à bord», je ne sais pas c'est quoi, les interprétations légales, mais, si les gens ont à bord un iPad puis, sur le iPad, a d'accessible le rapport de vérification de l'automobile qu'il conduit, c'est peut-être «conserver à bord», là. Je pense que les chauffeurs de taxi ont presque tous des iPad, là, à l'intérieur de leurs chauffeurs, donc je ne pense pas que cette clause-là soit problématique.

La clause importante de cet article-là, c'est qu'il «doit effectuer une vérification avant départ de l'automobile qu'il conduit et noter à ce rapport...» Que la notation soit faite par écrit ou qu'elle soit faite électronique, ce n'est pas un problème, là, parce que c'est ça qui permet de déclencher s'il y a un accident. Donc, si vous me dites que ça, c'est couvert, bien, nous n'avez pas de problème, à ce moment-là, à l'inclure, là.

Le Président (M. Reid) : ...donner la parole au député de Blainville.

M. Laframboise : Je vais être d'accord avec le ministre : quand on écrit «l'objectif d'accroître la sécurité des usagers», là, moi, je pense que, même juste référer à 51, ce n'est même pas assez fort, c'est-à-dire que la clause est plus forte que ça, là. Donc, le ministre a une responsabilité importante, il y a des normes, puis, lui, ce qu'il dit, c'est : On veut accroître la sécurité des usagers. Donc, sa responsabilité, elle est au-delà de l'article 51 qui est là. Donc, je ne voudrais pas la... Moi, dans ma tête, je reculerais, c'est juste ça. Si j'adoptais 51, je reculerais. C'est juste ça, là.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Blainville. M. le ministre.

M. Poëti : Bien, je suis un peu de cet avis-là, M. le Président. Je pense que vous allez demander un vote, là.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous avez d'autres commentaires, madame?

Mme Ouellet : Bien, je ne pense pas que c'est un recul. Je pense qu'on peut accroître la sécurité des fois sur certains éléments, mais la question de la vérification reste importante. Et donc, je serai prête à procéder au vote sur celle-là. Mais je pense qu'il est important, là, qu'on puisse s'assurer que les véhicules soient vérifiés, et de là découle toute la procédure en cas d'accident avec cette vérification-là. Donc, je pense que c'est important que cet élément-là soit à l'intérieur des projets pilotes.

M. Poëti : Mais c'est déjà couvert...

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons — oui, merci — nous allons disposer de ce sous-amendement. Alors, est-ce que ce sous-amendement-là est adopté?

Mme Ouellet : Il est adopté.

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pas adopté? Refusé. Donc, c'est refusé. C'est refusé, point. D'accord. Alors, madame... Est-ce que...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui. Maintenant, nous sommes toujours à l'étude de l'amendement du ministre. Y a-t-il d'autres interventions au sous-amendement? Mme la députée de Vachon, je pense que oui.

Mme Ouellet : Tout à fait. Donc, la même chose de... «à l'exception des articles 62, 63, 64 de la présente loi...» qui sont les articles reliés au prix qui doit être chargé pour la course de taxi. Parce que, si le projet pilote venait qu'à ajouter des prix différents de ce que la Commission des transports du Québec exige, à ce moment-là... en tout cas, si c'était moins cher, ça ferait de la concurrence déloyale, et, si c'était plus cher, ça serait surprenant. Donc, c'est pour maintenir le prix des courses de taxi, là. Le projet pilote peut être sur bien des volets, mais, étant donné que ce n'est pas un libre marché au niveau des prix, c'est des prix qui sont fixés par la Commission des transports du Québec, bien, on pense que même des projets à l'intérieur des projets pilotes, là, devraient être soumis à ces prix-là de la Commission des transports du Québec.

• (16 h 40) •

M. Poëti : On est moins de cet avis-là, M. le Président, en ce sens que le projet pilote est fait justement pour déterminer si on pourrait favoriser l'industrie du taxi dans certains cas. Et le fait que, le soir, les fins de semaine pourraient avantager ou motiver davantage des citoyens à ne pas prendre leur voiture parce qu'à une certaine heure il y a un avantage, bien, je pense qu'on doit le valider. On doit le tester s'il y a un intérêt pour une tarification dynamique qui, après, va être appliquée à l'ensemble de l'industrie du taxi.

Parce qu'on va revenir s'asseoir ici... Parce qu'ici on parle d'un article, hein, de la loi du... un article, là, qui parle d'un projet pilote, qui ne parle pas de changer la loi pour la décréter à tout le monde. Et là, sous vos commentaires, la consultation, les discussions de la table va nous aider. Peut-être, et je ne le sais pas, que la table va dire : Oui, on aime ça, cette idée-là, ou : Non, on n'aime pas ça du tout. Et, nous, sur le terrain, on va l'avoir testé puis on va dire : Bien, écoutez... Alors, on ne va pas tester ça à un pourcentage... Puis là demandez-moi pas de décrire le nombre de véhicules pour venir nuire à l'industrie du taxi d'aucune façon. Mais je pense que c'est quelque chose qui n'a pas été regardé, puis qui n'est pas dans l'innovation, et qui fait partie du changement qu'on devrait évaluer avec l'industrie du taxi. Là, on a quelqu'un qui veut faire un projet pilote. Est-ce qu'on peut regarder ça, cette tarification-là, dépendamment d'une tarification dynamique? Alors, on voudrait avoir la flexibilité de l'essayer puis de pouvoir arriver avec des données, mais jamais pour nuire à l'industrie.

Mme Ouellet : Si je comprends, ça veut dire que, pendant les deux ans ou trois ans que durera le projet pilote...

M. Poëti : Bien, il peut être pas mal plus court, là.

Mme Ouellet : ...à ce moment-là — oui, mais là ça peut aller jusqu'à deux, trois ans — ça veut dire que moi qui veut prendre un taxi un samedi soir, je vais avoir le choix entre un taxi qui est réglementé par la Commission des transports du Québec, à 20 \$ la course, puis un taxi qui est dynamique, à 12 \$ la course. C'est évident que je vais vouloir choisir le moins cher puis que je vais aller prendre un taxi du projet pilote et que ça va avoir de l'impact directement sur les taxis qui ont des permis de taxi mais qui ne sont pas à l'intérieur des projets pilotes, si c'est moins cher. C'est clair que ça va avoir de l'impact, là, parce qu'eux autres ils ne peuvent pas charger moins cher, c'est un règlement qui leur est imposé. Ce n'est pas une question de libre marché, c'est un règlement qui leur est imposé. Donc, ça va faire en sorte que, pendant deux ans, ceux qui vont être à l'intérieur du projet pilote, si on prend cet exemple-là de tarif dynamique, bien, sur les heures de soir, vont être complètement avantagés. Donc, ça fait une drôle dynamique, ça fait un système à deux vitesses, puis ce n'est pas dans un libre marché, c'est dans un marché où les tarifs sont fixés par la Commission des transports du Québec. Moi, je pense que ça induit, même pas indirectement, ça induirait directement de la concurrence déloyale et ça pourrait... Ça peut être une perspective d'améliorer l'industrie du taxi au bout de deux ans, puis que là on change complètement le système, puis que la Commission des transports du Québec change complètement son système de tarification, mais, pendant les deux ans que ça aura duré, le projet pilote, bien, il y aura eu concurrence déloyale, et, vous savez, les gens, leur gagne-pain, ce n'est pas pour deux ans plus tard qu'ils l'attendent, c'est pour tout de suite.

M. Poëti : Mais on n'est pas là du tout, là. Il y a des régions géographiques, il y a des secteurs particuliers, c'est évident qu'on va faire attention à ça. Mais le projet pilote, je ne l'ai pas pour vous le présenter. On veut se garder la possibilité de l'évaluer puis de discuter avec nos partenaires du monde du taxi dans des régions ou des secteurs donnés dans lesquels on pourrait le faire. Je ne le sais pas, si on va le faire. Je veux garder la possibilité de le faire. Mais il va falloir que ça favorise l'industrie du taxi. Si ça ne le fait pas, on ne le fera pas. Alors, je vous dis juste que vous ne pouvez pas encarcanner — et peut-être le terme est mauvais — un projet pilote qui n'est pas devant nous, mais, nous, on vous demande de l'ouverture pour travailler sur un projet pilote, sinon on ne fera pas de projet pilote, là. On va dire : Non, non, là, la loi, c'est ça, suivez ça, c'est tout. Mais non, si on veut l'améliorer, il faut sortir des cadres là-dessus, actuellement, il faut sortir des sentiers battus, il faut se donner de l'ouverture, c'est écrit, ici, dans la loi, ramenez-moi l'article : favoriser l'industrie du taxi. Puis c'est sûr qu'on va s'asseoir avec nos partenaires, c'est sûr qu'on va s'asseoir avec l'industrie. On veut une certaine flexibilité pour l'évaluer, mais pas au détriment des chauffeurs de taxi, puis dans une région spécifique dans laquelle peut-être que les partenaires nous diraient : Là, pas de problème, faites ça là, ça ne nous dérange pas du tout, on n'a pas de compétition là; dans une région, peut-être, ou un secteur où il n'y a pas le marché nécessairement, mais, à cause d'un prix dynamique, le marché pourrait revenir, augmenter la clientèle. C'est ça qu'on veut se garder comme possibilité. Mais je ne le sais pas parce qu'il n'est pas fait. Mais on veut avoir un peu de flexibilité, sinon on ne peut pas faire de projet pilote.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Blainville.

M. Laframboise : Bien, je vais être d'accord avec le ministre, dans le sens où, si on veut améliorer l'industrie, il faut toucher au coût. Le problème, présentement, pourquoi on a ce projet de loi là, c'est qu'à quelque part l'industrie est en train de se faire gruger du marché, là. Donc, il faut essayer de voir... Puis, si on les empêche d'avoir un tarif puis qu'on... Et puis je suis convaincu que, si le ministre autorise ça dans le centre-ville de Montréal, il va avoir 1 000 voitures de taxi devant son bureau. Je veux dire, à quelque part, là, il ne fera pas ça, là. Donc, c'est vraiment pour essayer de voir si on peut avoir une nouvelle façon de comportement de l'industrie pour être plus compétitifs puis qu'on pourrait appliquer à la grandeur du Québec. Moi, je ne voudrais pas que vous soyez... Puis je vous suis là-dessus, parce qu'on pourrait vous empêcher de voir si on peut être capables d'enlever du marché à certaines... Parce que, tu sais, quand on parle de covoiturage, ce n'est pas facile, là, tu sais, il y a toute une industrie parallèle qui s'est développée. Comment on essaie de ramener l'industrie du taxi si on ne touche pas aux tarifs, là? Je veux dire, je ne vois pas comment on va faire ça, là.

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Poëti : Bien, c'est ça. Alors, écoutez, l'intention n'est pas de nuire au marché, je le réitère encore. Et, suite à votre proposition, on l'inscrit dans la loi. Bien, en fait, dans cet article-là. Alors, je propose qu'on aille au vote.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Non, je comprends que c'est pour favoriser l'industrie du taxi, mais, pour favoriser, des fois, l'industrie à moyen puis à long terme, des fois, à court terme, ça peut pénaliser des individus. Puis là je vous prends un petit peu au mot. Vous dites : Si on fait un secteur puis qu'on consulte les gens... Donc, je pense qu'on va avancer sur notre article de consultation pour tantôt. Mais, là encore, c'est que, pendant la période de pilote, il est possible que ça crée un régime à deux vitesses et que ça défavorise des titulaires de permis qui ne seraient pas intégrés au projet pilote. Et ils sont forcés de charger le tarif de la Commission des transports du Québec. Ce n'est pas un choix qu'ils ont, ils sont forcés de charger ce tarif-là. Donc, ça pourrait être difficile pour eux autres de concurrencer les gens qui sont à l'intérieur du projet pilote.

Donc, oui, on pourrait décider de faire une révision des tarifs, mais, encore là, de mettre ça avec deux groupes qui ne sont pas soumis aux mêmes contraintes, je pense qu'encore là on induit de la concurrence déloyale. Et c'est ce qu'on vous avait dit, que, dans les amendements qu'on allait faire... On comprend que vous cherchez une souplesse, mais nous, on cherche aussi à avoir un certain encadrement de ces projets pilotes là. Et c'est l'objet de ces amendements-là. Donc, à ce moment-ci, M. le Président, je serai prête à procéder au vote.

Le Président (M. Reid) : ...d'autres interventions? M. le ministre.

M. Poëti : Un dernier commentaire avant le vote. Je rappelle à votre mémoire, Mme la députée de Vachon, que l'industrie du taxi est venue nous dire qu'ils avaient le droit d'augmenter les courses et qu'ils ont refusé d'augmenter les courses parce qu'ils voulaient rester compétitifs. Si on veut combattre l'ennemi, si on veut combattre les gens illégaux, il faut donner à l'industrie du taxi les moyens de les combattre : par la tarification dans certains cas. Et ce sont eux qui sont venus nous dire : On ne l'a pas appliquée, l'augmentation, parce qu'on voulait être compétitifs. Alors, je veux juste vous dire que ce n'est pas contre moi qu'ils vont se battre, là. Ça, c'est sûr. Et on ne fera pas ça.

Le Président (M. Reid) : D'autres interventions? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Juste pour que ce soit bien clair, on est bien d'accord sur la question des tarifs. Le problème du projet pilote, c'est que ça instaure deux tarifs : un tarif pour les projets pilotes puis un tarif pour les taxis ordinaires. C'est ça, le problème. Mais je comprends tout à fait la position de l'industrie du taxi, qui n'a pas voulu d'augmentation. Puis, si on parlait de l'ensemble de la tarification, on aurait une tout autre discussion aujourd'hui. Je ne suis pas contre qu'on révisé la question des tarifs. Le problème du projet pilote, c'est que ça crée deux régimes. Et c'est ce problème, c'est de la cohabitation de ces deux régimes-là qui risque fortement de créer des distorsions dans le système, des distorsions qui risquent d'être au détriment de ceux qui ne sont pas à l'intérieur du projet pilote.

M. Poëti : On va prendre les moyens... se produise.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons disposer de ce sous-amendement. Est-ce que le sous-amendement est adopté?

Mme Ouellet : Adopté.

M. Poëti : Refusé.

Le Président (M. Reid) : Il est rejeté. Alors, le sous-amendement est rejeté. Alors, nous sommes toujours à l'étude de l'amendement du ministre, cet amendement qui remplace l'ancien article 11.

Mme Ouellet : ...

Le Président (M. Reid) : Oui?

Mme Ouellet : Maintenant, on est rendus après le deuxième alinéa. On vient de changer de section... de proposition : «Le ministre doit déposer à l'Assemblée nationale un rapport détaillé sur le projet pilote un an après sa mise en oeuvre pour que la commission parlementaire compétente en fasse l'étude.»

C'est un peu comme ce qu'on a fait, là, sur les projets pilotes des trois-roues, là, puis des quatre-roues, donc, pour que chacun des projets pilotes soit documenté et qu'il y ait un rapport qui soit déposé. Ça s'est fait dans plusieurs lois, là. C'est une disposition standard, là, qu'on rajoute pour... c'est une disposition standard de projet pilote, là, qu'on rajoute à l'article.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. Est-ce qu'on a des interventions sur ce sous-amendement? Pas d'intervention, M. le ministre? Alors, est-ce que nous...

M. Poëti : Sur le fond, je n'ai pas trop de problèmes. Je veux juste parler avec les conseillers juridiques, et puis on va vous revenir.

Le Président (M. Reid) : Vous voulez qu'on suspende l'étude de cet article?

M. Poëti : Juste de cet article-là. Ce ne sera pas long.

Le Président (M. Reid) : Oui? D'accord.

Mme Ouellet : Prochain amendement. Donc : «Ces projets pilotes ne peuvent — toujours après le deuxième alinéa — viser plus de 5 % des voitures de taxi d'un territoire donné.»

• (16 h 50) •

Justement pour faire en sorte que le projet pilote, ça ne soit pas la moitié des voitures puis que ce soit un nombre... Puis 5 %, là, pour Montréal, ça fait quand même pas mal de voitures. J'avais le chiffre, là, pour Montréal puis pour Québec.

(Consultation)

Mme Ouellet : Je pense qu'on parle de quelque chose comme 240 taxis pour Montréal et d'une trentaine de taxis pour Québec.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. Est-ce qu'il y a des interventions sur ce sous-amendement? M. le ministre.

M. Poëti : Oui. En fait, c'est sûr que de fixer un chiffre est contraignant, est contraignant et, dans certains cas, pourrait empêcher... Et là on est toujours dans les hypothèses parce qu'on parle d'un projet qui n'existe pas actuellement. S'il y avait une entente avec l'industrie du taxi — et là, au hasard, je prends le Saguenay—Lac-Saint-Jean — et qu'ils seraient d'accord, et qu'ils veulent collaborer dans ce projet pilote là, et qu'ils décident d'y participer, compte tenu qu'on est au Lac-Saint-Jean, il y a moins de taxis qu'à Montréal, le chiffre de 5 % nous empêcherait assurément de pouvoir appliquer le projet pilote.

Il me semble dangereux... ou plutôt limitant de placer le nombre de 5 %. Parce que, si on le fait dans une plus petite région que le Saguenay, on dit : Tiens, dans la région de l'Outaouais, dans trois secteurs, là, de Montebello, Papineauville, Saint-Rémi-d'Amherst puis Brébeuf, il y a trois taxis, pas trop de problèmes là. Mais un chiffre, pour nous, ne peut pas nous aider à travailler d'une façon équitable dans un projet pilote. Et là il est couvert encore au moins dans le paragraphe, qui est vraiment bien clair pour moi : «d'accroître la sécurité des usagers, d'améliorer la qualité des services offerts ou de favoriser le développement de l'industrie du transport par taxi». Le chiffre me limite, parce que Montréal, je pourrais... Je comprends ce que vous exprimez pour Montréal. Il y a 22 000 chauffeurs de taxi au Québec. Maintenant, dans certaines régions — parce que ça ne dit pas que le projet pilote va devoir se tenir à Montréal — il y a quelqu'un qui a fait une proposition, c'est public. Il l'a dit, il en a parlé. Nous, on est intéressés, parce que ça touche spécifiquement du transport électrique; on devrait s'en réjouir. Maintenant, si on décidait... ou s'ils décidaient, et avec les discussions avec nos partenaires à la table du taxi, de le faire dans une petite région, bien, le 5 % pourrait être inapplicable.

Le Président (M. Reid) : Merci. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Je comprends tout à fait les arguments du ministre. À ce moment-là, on pourrait, à ce moment-là, parler... 5 % des voitures de taxi pour ce qui est de Montréal et Québec et laisser ouvert pour les autres territoires, parce qu'effectivement les territoires où c'est plus problématique, c'est Montréal et Québec. Donc, on pourrait parler pour les territoires de Montréal et Québec.

M. Poëti : Mais en fait, encore là, je donne l'exemple, qui est irréfutable, d'une petite région. Je suis sûr que, dans une petite région, le chiffre nous tue, c'est-à-dire, il ne me permet pas de faire quelque chose.

Maintenant, si, à la lumière de l'information puis des discussions qu'on a avec l'industrie de taxi de Montréal ou de Québec... Parce que Québec, ça, on en voit, des voitures électriques. Mais, Montréal, il y en a aussi, c'est juste plus grand. Il y en a peut-être plus, mais je ne suis pas certain, je ne le sais pas. De mettre un chiffre, si, eux nous disaient... Et j'ai entendu, sur la fin des commissions : On serait intéressés, nous aussi, d'avoir des avantages ou de le regarder ou... On a de l'ouverture. Québec, la région de Québec m'ont paru préoccupés par l'innovation. Puis la menace, la menace, dans ce cas-ci illégale, on fait de notre mieux pour la contrer, mais, en même temps, aussi de l'évolution nécessaire au taxi. Et, si eux décidaient d'embarquer pour une partie de ça dans le projet pilote, ou dans une phase 2 ou une phase B du projet pilote, le 5 % serait dans la loi. Honnêtement, il me restreint. Je ne suis pas à l'aise parce qu'il me semble que j'aurais peut-être un bon article pour faire un projet pilote avec des limitations de nombre. Alors, je voudrais, mais, dans ça, je ne peux pas accepter le chiffre. Je ne peux pas vous en dire plus.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Bien, en fait, on parle de 240 voitures pour Montréal, de 30 voitures pour Québec. Au-delà de ça, on peut penser qu'il serait bon de changer les pratiques, mais là on ne parle plus de projet pilote. Parce qu'un projet pilote, c'est un essai sur une petite quantité, sur une période de temps réduite. Si on ouvre les quantités à beaucoup plus larges, à ce moment-là, peut-être qu'on est plus en train de parler de changement de la loi ou de changement des règlements.

M. Poëti : Non, ce n'est pas l'intention. Ce n'est pas notre intention.

Mme Ouellet : Bien, si ce n'est pas votre intention...

M. Poëti : Je ne me limiterai pas à un chiffre, Mme la députée.

Mme Ouellet : Bon. On va passer au vote.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur ce sous-amendement? Est-ce que ce sous-amendement est adopté?

Mme Ouellet : Adopté.

M. Poëti : Refusé.

Le Président (M. Reid) : Il est rejeté. Alors, nous passons maintenant à un prochain sous-amendement. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Le prochain tombe caduc, étant donné que le ministre l'a intégré. Et le dernier... En fait, peut-être qu'avant on pourrait avoir une explication, là. «L'obligation de publication prévue à l'article 8 de la Loi sur les règlements», ça, est-ce que c'est l'obligation de publier un certain nombre de jours d'avance avant que le projet soit effectif? Est-ce que c'est de ça qu'on parle?

(Consultation)

M. Poëti : Ici, l'obligation... En fait, votre interrogation : «L'obligation de publication prévue à l'article 8 de la Loi sur les règlements [...] ne s'applique pas à un projet pilote édicté en vertu de...» Alors, nous, on se soustrait à l'obligation de publication.

Mme Ouellet : Ça, c'est 45 jours, là.

M. Poëti : O.K. Bien, c'est parce qu'à chaque fois il va falloir le refaire, c'est ça que je comprends, là.

Mme Ouellet : Bien, c'est parce qu'un projet pilote — puis ça, c'est une question de transparence, là — c'est qu'on donne un 45 jours, que les gens puissent voir venir qu'est-ce qui se passe, puis tout ça. Donc, je ne comprends pas pourquoi vous sentez le besoin de vous soustraire à cette mesure de transparence là et qu'un article de la Loi sur les règlements concernant un 45 jours de publication ne devrait pas s'appliquer pour les projets pilotes. Ce n'est pas 45 jours qui va faire la différence, là.

M. Poëti : Moi, en fait, vous comprenez que, si je décidais de l'arrêter, j'aurais une contrainte avec ça, là, pour la publication. Donc, j'aurais 45 jours de publication, si je décidais d'arrêter le projet pilote, instantanément. Dans les autres jurisprudences...

Mme Ouellet : Non, non, ce n'est pas pour l'arrêter, c'est pour le faire.

M. Poëti : Non. Mais, si je l'arrête, j'ai une obligation de publication.

Une voix : ...

M. Poëti : Si j'ai une modification, il faut que je le publie.

Une voix : ...

M. Poëti : Alors, il n'y a pas de jurisprudence dans ce domaine-là. En fait, au Code de la sécurité routière, en fait il y a exactement la même chose ici : «L'obligation de publication prévue à l'article 8 de la Loi sur les règlements (chapitre [...]) ne s'applique pas à un arrêté édicté en vertu du présent article.» C'est l'article 633 du Code de la sécurité routière. Donc, c'est exactement, les véhicules hors route, la même chose. Donc, on a une série de projets de loi qui excluent ça.

Mme Ouellet : Oui, mais là vous mettez le projet pilote par arrêté, mais vous ne l'arrêtez pas par arrêté, il peut arrêter en tout temps. Ce n'est pas par arrêté, là : peut arrêter en tout temps, mettre fin à un projet pilote. Donc, la question de publication, c'est pour la mise en place du projet pilote, ce n'est pas pour l'arrêter, là. Donc, je ne comprends pas pourquoi vous voulez vous soustraire, lorsque vous décidez de faire un projet pilote, à l'information publique de quel est ce projet pilote là, comme ce qui se fait pour tous les règlements.

M. Poëti : C'est que c'est toujours par arrêté que les décisions se prennent. C'est toujours comme ça, Mme la députée. Je ne sais pas pourquoi on veut changer ça, c'est toujours la pratique, c'est toujours par arrêté qu'on le fait.

Mme Ouellet : Pour arrêter un projet pilote aussi?

M. Poëti : Oui.

Mme Ouellet : O.K. Est-ce qu'à ce moment-là on peut modifier cet article-là, de dire que ça ne s'applique pas seulement pour arrêter le projet pilote, mais qu'il s'applique pour le mettre en place? Parce que, moi, pour l'arrêter, je comprends, là, que vous avez besoin de cette contrainte-là.

M. Poëti : Peut-être qu'on va laisser Mme Bacon... pour que vous puissiez entendre...

Le Président (M. Reid) : Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui. M. le Président, le mot «arrêté», c'est juste la forme de la décision. Donc, la décision du ministre de prendre un projet pilote est faite par arrêté.

Une voix : Ministériel.

Mme Bacon (Nathalie) : Ministériel. Donc, sa décision comprend celui de prendre l'arrêté pour prendre un projet pilote et de le mettre en oeuvre, le projet pilote.

Mme Ouellet : O.K., mais, pour la partie de mettre en oeuvre, moi, je pense qu'on devrait publier. Pour la partie de mettre fin, est-ce que vous avez besoin d'un arrêté pour mettre fin à un projet pilote?

• (17 heures) •

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, oui, ça suit le même chemin que la décision de prendre un arrêté.

Mme Ouellet : Donc, ce que je vous propose, c'est qu'on publie pour la décision de mettre en place le projet pilote, mais qu'on enlève l'obligation de publier pour mettre fin — là, je vais changer, au lieu d'utiliser «arrêté» puis «arrêter», ça devient mélangeant, là — pour mettre fin au projet pilote. Donc, le projet pilote, lorsqu'il est mis en place, il y a les 45 jours de publication, mais, si le ministre sent le besoin de mettre fin au projet pilote rapidement, il n'aura pas besoin de respecter 45 jours.

M. Poëti : Écoutez, j'aime l'innovation, mais ce n'est pas la pratique, ce n'est pas dans les pratiques, alors je n'ai pas l'ouverture pour modifier ça. Je ne vois pas l'avantage, je ne vois pas l'intérêt, je ne vois pas le risque, je ne le perçois pas, Mme la députée. Les juristes, évidemment, ils disent que c'est la pratique des juristes à travers tous nos projets de loi. Alors, j'aimerais mieux rester dans... C'est le libellé qu'on a pris, textuel, d'ailleurs, hein, on ne l'a pas inventé pour le mettre là, là. On l'a pris de d'autres projets de loi qui disent exactement ça. Je ne sais pas pourquoi on veut changer ça, puis il me semble qu'on est loin, mais c'est une opinion, de nos objectifs, qui étaient vraiment pour l'industrie, là. Alors, moi, honnêtement, je n'ai pas l'ouverture à modifier ça.

Le Président (M. Reid) : ...proposiez sur l'amendement, hein? C'est ça? On est dans la discussion sur l'amendement.

Mme Ouellet : C'était sur l'amendement. C'est ça.

Le Président (M. Reid) : Maintenant, vous avez peut-être un sous-amendement.

Mme Ouellet : Bien, on va déposer le sous-amendement. Donc, il va falloir que je l'ajuste, là, pour que ça s'applique seulement... parce que ça m'a permis de clarifier, là, que ça s'applique seulement pour la mise en place du projet pilote.

Et je comprends que, peut-être, dans d'autres lois, ça a été mis en place, mais ce n'est pas pour rien que, des fois, on modifie des lois, parce qu'on a des améliorations à faire aux lois. Et, dans ce cas-là, c'est une question de transparence puis ça permet justement que l'industrie ait connaissance 45 jours avant la mise en place d'un projet pilote. Je pense que ça a un grand intérêt, d'avoir cette... C'est comme tous les règlements. Il y a des prépublications pour les règlements, ce n'est pas pour rien, on ne fait pas ça pour le plaisir, on fait ça parce qu'il y a une utilité. Donc, c'est la même chose pour le projet pilote. Ce projet pilote là peut avoir de l'impact sur l'industrie. Moi, je pense que l'industrie peut avoir intérêt à savoir ce qui se passe, tous ceux qui sont liés à l'industrie. Donc, on va se prendre, si vous permettez, une à deux minutes de suspension pour ajuster notre amendement pour qu'il vise seulement la mise en place du projet pilote et non pas la fin du projet pilote.

M. Poëti : Je ne sais pas si ça peut vous aider, mais ça ne m'empêche pas de le prépublier si je veux le faire, je ne suis juste pas contraint.

Mme Ouellet : Mais je comprends que vous, peut-être, personnellement, vous allez avoir l'intention de le faire, mais on sait que, dans les postes de ministres, ça bouge. Donc, on veut s'assurer...

M. Poëti : Je vais encore perdre ma job.

Mme Ouellet : ...on veut s'assurer... des projets pilotes, ça peut se faire sur plusieurs années, donc...

Le Président (M. Reid) : Nous allons suspendre les travaux pendant quelques minutes avant de reprendre sur cet amendement qui va être déposé par la députée de Vachon.

(Suspension de la séance à 17 h 3)

(Reprise à 17 h 7)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons reprendre nos travaux. Non? Bon, nous allons suspendre encore quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 8)

(Reprise à 17 h 10)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Alors, lorsque nous avons suspendu, Mme la députée de Vachon s'apprêtait à travailler sur un sous-amendement et elle va maintenant le présenter. Mme la députée de Vachon, c'est à vous la parole.

Mme Ouellet : C'est ça. L'article 11 du projet de loi est modifié par l'insertion, au troisième alinéa, entre les mots «pas» et «à», de «pour mettre fin». Donc, il y aurait une prépublication pour mettre en place un projet pilote, mais pas de prépublication pour mettre fin à un projet pilote.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. Est-ce que j'ai une intervention? Est-ce que ce sous-amendement est adopté?

M. Poëti : Refusé.

Mme Ouellet : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Il est rejeté. Alors, maintenant, on est toujours à l'étude de l'amendement du ministre sur l'article 11, est-ce que j'ai d'autres interventions? Mme la députée de Vachon, avez-vous encore des sous-amendements?

Mme Ouellet : Il n'y a pas d'autres amendements, mais il y a des articles...

Le Président (M. Reid) : Il y a trois sous-amendements qui ont été suspendus.

Mme Ouellet : ...suspendus, des sous-amendements suspendus.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce que, là-dessus, on a des informations?

M. Poëti : On est prêts à les ramener, là.

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, écoutez, je ne sais pas dans quel ordre on va les faire. Il y en a un sur la consultation, il y avait une question d'«informer» versus «consulter».

Mme Ouellet : Moi, je serais prête à retirer, là, l'article... Celui sur l'article 34. Je le retirerais, là.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce que j'ai le consentement des membres de la commission pour que la députée...

Mme Ouellet : En espérant que les deux autres soient acceptés.

Le Président (M. Reid) : ...la députée fasse un retrait, retire son amendement concernant l'article 34? Consentement?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Consentement. Alors, on peut procéder à celui concernant la consultation versus l'information, «informer» versus «consulter» pour la table de concertation. Est-ce qu'on a des éléments nouveaux?

M. Poëti : En fait, je suis toujours sur «informer la table», là. Ça serait facile pour moi dans la compréhension du terme d'«informer». Si vous le modifiez, je serais en accord immédiatement.

Mme Ouellet : Si on met «informer» avec un certain délai avant la mise en place du projet pilote, juste pour que la table de concertation ait la possibilité de vous faire des commentaires... Si on mettait, je ne sais pas, un mois, trois semaines, un mois?

M. Poëti : O.K. 45 jours?

Mme Ouellet : 45 jours.

M. Poëti : Oui. La CAQ, est-ce que vous êtes corrects?

Le Président (M. Reid) : Alors, Est-ce qu'on peut avoir une formulation de...

Mme Ouellet : «Le ministre doit préalablement informer la table de concertation de l'industrie [...] avant...»

Une voix : 45 jours.

M. Poëti : 45 jours.

Mme Ouellet : Doit informer 45 jours avant. 45 jours... doit informer...

M. Poëti : Avant de.

Mme Ouellet : On va vous le formuler.

Le Président (M. Reid) : Ou alors on le modifie par consentement directement.

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Alors, écoutez... Est-ce que vous êtes en train de rédiger un article ou...

Mme Ouellet : Oui.

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, écoutez, est-ce que vous voulez... Si vous voulez lire l'amendement tel que, le nouvel amendement après...

Mme Ouellet : «Le ministre...»

Le Président (M. Reid) : ...après avoir retiré, avec la permission, le consentement, si j'ai le consentement, après avoir retiré votre amendement précédent, de lire...

M. Poëti : ...

Le Président (M. Reid) : Oui, c'est ça, de déposer ce sous-amendement.

Mme Ouellet : Le nouveau : «Le ministre doit informer 45 jours avant [d'autoriser] la mise en [place] d'un projet pilote en vertu du présent article la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi.»

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors, est-ce qu'on peut attendre qu'on fasse des photocopies ou, si on est d'accord, on...

M. Poëti : Nous, on est bien avec ça.

Le Président (M. Reid) : Par consentement, est-ce que cet amendement... ce sous-amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Il est adopté. Alors, nous passons maintenant... Il reste un sous-amendement qui est encore suspendu. Ça concerne le rapport, là, hein?

Une voix : Le rapport détaillé.

Le Président (M. Reid) : Le rapport détaillé. Est-ce qu'on a du nouveau là-dessus?

M. Poëti : Bien, écoutez, ce que j'aurais voulu... Ma problématique est sur la partie d'un entrepreneur privé sur certains secrets industriels, sur certains montants financiers, d'investissements qui m'apparaissent délicats sur

confidentialité qu'un entrepreneur, qu'un investisseur veuille faire. Il faut quand même donner à l'investisseur, peu importe l'investisseur, peu importe le projet pilote, une certaine forme de confidentialité. Donc, cet amendement-là m'empêche de protéger des investisseurs éventuels sur de l'information... je ne dirais pas nominative, mais de certains secrets industriels reliés au projet pilote, donc je ne peux pas accepter l'amendement.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Je peux comprendre, mais ça ne dit pas que les informations commerciales ou confidentielles doivent être publiées. Là, ça ne le dit pas. Si vous voulez qu'on le mette explicitement, on peut faire un amendement. Mais, étant donné qu'il y a un projet pilote puis qu'il peut... si le projet pilote va bien. Si ça ne va pas bien, ça finit là, mais, si le projet pilote... puis, même s'il ne va pas bien, c'est peut-être important de comprendre pourquoi. Puis, si le projet pilote va bien, c'est encore plus important, parce qu'on risque d'avoir à changer des lois. Donc, si vous souhaitez faire des amendements pour protéger les informations commerciales, je peux comprendre, mais je pense que, si on autorise un projet pilote, c'est quand même quelque chose d'extraordinaire, là, d'en dehors de la procédure habituelle, bien, c'est important d'avoir un rapport qui fait suite : ça a fonctionné, ça n'a pas fonctionné, un peu pourquoi, sans rentrer dans des informations de nature commerciale.

M. Poëti : Par définition, à ma compréhension de l'exercice, si ça a fonctionné, là, on va venir en projet de loi; si ça n'a pas fonctionné, ça arrête. Je ne vois pas comment qu'il est avantageux pour qui que ce soit d'aller publiciser un projet qui n'a pas marché. Je ne vois pas l'intérêt, honnêtement.

Le Président (M. Reid) : Oui, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Dans plusieurs lois, lorsqu'il y a des projets pilotes, c'est un article qui accompagne les projets pilotes. Ce n'est pas nouveau, là, ça existe déjà dans la législation actuellement. Et effectivement ça va bien, vous allez faire probablement des projets de loi, mais peut-être qu'on serait intéressés à avoir les résultats puis de comprendre d'où vient votre projet de loi. Le ministère va avoir l'information, le ou la ministre va avoir l'information, mais l'ensemble des parlementaires n'aura pas les résultats du projet pilote. Donc, l'idée de faire un rapport, c'est de rendre publics les résultats. On comprend que vous autres, au ministère, vous allez les avoir, mais de rendre publics les résultats parce que l'instauration de ce projet pilote là va quand même être connue, là, ça ne se fera pas en catimini, donc va être connue, et je pense que c'est important que, que ce soit dans un sens ou dans l'autre... Et, comme je vous dis, c'est un article standard, là. On est allés le reprendre de d'autres lois qui ont des projets pilotes. Et c'est tout à fait standard, là, ce n'est pas de l'innovation législative, là, dans ce cas-là, là.

M. Poëti : Dans le cas des photoradars, je le sais que ça a été fait, mais il m'apparaît que, lorsqu'on a des investisseurs privés dans des projets pilotes de cette nature-là, par défaut, si le projet est positif, on va venir en commission parlementaire, on va venir en projet de loi, en consultation et on aura l'ensemble de l'information.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Blainville.

M. Laframboise : Oui, bien, il faut comprendre que ce n'est pas un projet pilote public-public, là. Quand c'est public-public, là, c'est parfait, c'est correct, mais, quand il y a du privé là-dedans... D'abord, ce sont deux choses. Si on exempte certaines informations, là, tu vas avoir des gens qui disent : Bien là, ils ne veulent pas tout nous dire. Puis, si tu donnes les chiffres, entre autres, bien là tu viens... pour l'entrepreneur, ça peut être un déficit compétitif. Si ça ne va pas bien, bien, imaginez-vous, ses concurrents savent qu'il a investi puis il a perdu des sous. Je veux dire, moi, je pense qu'à quelque part on n'a pas à demander ces choses-là, surtout que les projets pilotes sont quand même d'une longueur qui sont... on a accepté à se rallier aux deux ans, maximum trois ans, là, ce n'est quand même pas quelque chose qui est éternel par rapport à ça, là.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Blainville. Est-ce que j'ai d'autres interventions?

Mme Ouellet : Oui. Si on ajoutait un ajustement sur les informations commerciales, est-ce que ça vous conviendrait?

M. Poëti : Pas vraiment.

Mme Ouellet : Pas pour l'ajustement. Ici, de toute façon, si c'est pour être refusé, on va la laisser telle quelle puis on va la passer au vote.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce qu'on va disposer de ce sous-amendement? Est-ce que ce sous-amendement est adopté?

Mme Ouellet : Adopté.

M. Poëti : Rejeté.

Le Président (M. Reid) : Il est rejeté. Alors, est-ce que j'ai d'autres interventions sur ce... l'étude de l'amendement du ministre, qui consiste à remplacer l'article 11 par, maintenant, l'article... par l'amendement du ministre tel qu'il était amendé en particulier déjà? Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet amendement-là?

Alors, nous allons donc disposer de l'amendement du ministre. Est-ce que cet amendement... Non. Et je rappelle que c'est de remplacer l'article, dans le projet de loi, n° 11 par l'article qui a été proposé par le ministre, mais qui a été amendé par sous-amendement. Donc, l'amendement, tel que sous-amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Donc, cet amendement remplace l'article 11, donc nous avons terminé l'étude du sujet n° 6.

Mme Ouellet : Pas tout à fait.

Le Président (M. Reid) : Pas tout à fait?

Mme Ouellet : On a deux autres amendements dans le sujet n° 6, mais qui ne concernent pas directement l'amendement déposé. Donc, on peut vous les déposer. Donc, c'est 11.1 et 11.2.

Le Président (M. Reid) : Ce sont des amendements sur l'article 11?

Mme Ouellet : Non, c'est après.

Le Président (M. Reid) : Ce sont des ajouts, c'est ça?

Mme Ouellet : Ce sont des ajouts.

Le Président (M. Reid) : Alors, il faudrait procéder à l'adoption de l'article 11 tel qu'amendé, même si ça paraît un peu pléonastique, là, on va dire. Alors, est-ce que l'article 11, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Alors, à vous la parole, Mme la députée.

• (17 h 20) •

Mme Ouellet : Donc, toujours dans la même section, je vous propose un 11... je ne sais pas si vous voulez avoir les deux, là, parce qu'ils sont dans la même nature, là, mais disons qu'on va commencer avec le 117.

Donc, le 11.1 : L'article 117 de la loi... Oui, c'est ça. Donc, l'article 117 de la Loi concernant les services de transport par taxi est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, des mots «de 350 \$ à 1 050 \$» par les mots «de 3 500 \$ à 25 000 \$ et, en cas de récidive, de 7 000 \$ à 50 000 \$».

Le Président (M. Reid) : Alors, on va faire des photocopies. Est-ce qu'on peut photocopier les deux en même temps? C'est possible, ça? On le fera après.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons suspendre quelques instants, le temps de faire les photocopies et de prendre connaissance de l'amendement.

(Suspension de la séance à 17 h 21)

(Reprise à 17 h 25)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Nous reprenons nos travaux. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Donc, nous avons eu des représentations beaucoup par l'industrie du taxi, nous avons aussi entendu Uber sur UberX, et donc, tout à fait en lien avec ce qu'on a décidé, on a eu comme représentation que les amendes qui étaient mises en place pour des infractions pour des gens qui faisaient de l'UberX, donc un service de type taxi sans permis de taxi, ce n'était pas du tout dissuasif. On a encore vu à travers les médias que, pendant la fin de semaine du grand prix, il y avait eu plusieurs saisies d'UberX, et Uber semblait totalement indifférent à ces saisies-là et disait qu'il allait payer, qu'il allait payer les frais de cour également. Et comme ce qui a été fait dans d'autres pays et dans d'autres États, une augmentation, à ce moment-là, des amendes pour donner plus de poignée, de «torque» au ministre et au bureau du taxi lors des saisies... Donc, on voit que les amendes de 350 \$ à 1 050 \$ ne sont pas du tout dissuasives. Donc, à ce moment-là,

on augmente les amendes, là, de 3 500 \$ à 25 000 \$, le 25 000 \$ étant comparable à ce qui se fait en Europe, donc une transposition des euros en dollars, et, en cas de récidive, parce que, là, on se dit : Si les gens continuent, ils savaient, donc on double les amendes, là, comme ce qui se fait dans plusieurs lois, là, lorsqu'il y a récidive, on double les amendes.

Donc, on pense que ça donnera... Est-ce que ce sera suffisant? Je ne le sais pas, mais au moins ça donnera un outil supplémentaire. Le niveau de l'amende, au lieu d'être juste un 1 000 \$, pourra être, dans un premier temps, jusqu'à 25 000 \$ et, en récidive, jusqu'à 50 000 \$.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le ministre.

Question de règlement sur la recevabilité d'un amendement

M. Poëti : Merci, M. le Président. Écoutez, j'aurais pu soulever une question de règlement, mais j'ai laissé quand même la députée pouvoir s'exprimer puis expliquer évidemment son point de vue sur son amendement, mais on fait appel à l'article 197 du règlement de l'Assemblée nationale : «Les amendements doivent concerner le même sujet que la motion et ne peuvent aller à l'encontre de son principe. Ils ne visent qu'à retrancher, à ajouter ou à remplacer des mots.»

Dans ce cas-ci, l'amendement nous sort complètement du principe, parce qu'ici on parle d'un article du projet de loi et non du projet de loi, donc ça nous sort du principe. Il m'est impossible, par règlement, de pouvoir modifier la loi. On pourrait modifier l'article. Il n'y a pas d'autre possibilité pour nous d'aller à cette avenue-là, M. le Président.

Une voix : ...

M. Poëti : L'article porte sur le projet pilote et non sur la loi.

Mme Ouellet : Mais la loi, c'est une loi qui porte sur l'ensemble du transport collectif. C'est comme ça qu'elle a été faite : Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif. Donc, à ce moment-là, la loi, elle est ouverte, et on touche à la loi sur le taxi à travers le projet pilote, et le projet pilote, on a été obligés de le resserrer justement pour empêcher UberX, c'était une de nos préoccupations. Et là c'est un autre article qui nous permet aussi de resserrer du côté d'UberX. Et, je peux vous le dire, j'ai travaillé sur plusieurs autres lois, il était tout à fait possible de toucher à d'autres articles que seulement les articles qui étaient travaillés par le projet de loi, en autant que nous étions à l'intérieur de la même loi. Donc, je crois que c'est tout à fait recevable.

Le ministre peut être d'accord ou pas d'accord, ça, c'est une autre question, mais c'est tout à fait recevable et ce n'est pas une disposition réglementaire, c'est une disposition législative. Et nous avons l'occasion de le faire à ce moment-ci, étant donné que la loi sur le taxi, elle est ouverte. Ça ne sera pas possible de le refaire, à moins de redéposer un projet de loi spécifiquement pour ça. Donc, nous avons une opportunité actuellement de pouvoir nous donner un outil suffisamment...

On avait aussi pensé aux questions de points de démerite, mais, effectivement, ça, à travers le projet de loi actuel, ce n'est pas possible, parce que les points de démerite sont traités à travers le Code de sécurité routière, donc ça ne nous permettait pas de toucher à ce volet-là, mais nous pouvons toucher au volet des amendes à travers, là, le projet de loi n° 36 puisque le projet de loi n° 36 ouvre la loi sur le taxi. Et comme je vous dis, là, j'ai fait plusieurs, plusieurs lois, et ça m'est arrivé plus d'une fois de toucher à des articles de la loi qui n'étaient pas touchés par le projet de loi, et c'était tout à fait recevable. On a même eu des avis écrits concernant ça, donc c'est tout à fait recevable.

Des voix : ...

• (17 h 30) •

Le Président (M. Reid) : Alors, écoutez, je pense qu'il va falloir référer à... parce que, là, c'est une question assez pointue sur le règlement de l'Assemblée nationale. Il va falloir en référer à des experts dans cette procédure. Alors, si on veut le prendre en délibéré, puis je statuerai peut-être en soirée sur cette question-là. Oui, M. le député?

M. Laframboise : Si je peux apporter au débat, c'est parce qu'il y a aussi le fait qu'on ne peut pas engager les argents du gouvernement. Et moi, je vais vous dire, mon problème est avec la hauteur des amendes, qui pourraient être contestées. J'aurais aimé avoir un avis juridique des légistes de la Chambre parce que la hauteur des amendes, ce n'est pas... Le droit américain n'est pas la même chose que le droit canadien. Moi, je suis issu du milieu municipal, et il y a plusieurs municipalités qui se sont fait contester et ont perdu la hauteur des amendes. Là, évidemment, les amendes vont jusqu'à la valeur de la voiture, là. Donc, c'est juste de voir l'état du droit parce que, si on s'en va, en approuvant ça, à une contestation que le gouvernement devra défendre, aller jusqu'à la Cour suprême, là, pour moi, c'est ça qui est le plus important, là. Je comprends la volonté, là, mais mon problème, c'est que je ne voudrais pas que le gouvernement... Et on ne peut pas engager, nous, quand on dépose des sous-amendements, l'argent du gouvernement, on n'a pas le droit quand on dépose un sous-amendement.

Le Président (M. Reid) : En fait, ce n'est pas la question des amendes comme telles, c'est la question que ces amendes pourraient...

M. Laframboise : ...entraîner des dépenses au gouvernement, puis ça...

Le Président (M. Reid) : ...des dépenses gouvernementales... de poursuites.

M. Laframboise : Tu sais, moi, j'aurais aimé avoir un avis juridique pour me dire : Oui, vous pouvez y aller. Sinon, si j'ai un avis juridique qui me dit : Tu engages automatiquement l'argent du gouvernement, j'ai un problème.

Le Président (M. Reid) : Écoutez, je vais... Oui, dernière intervention, parce qu'on n'aura pas la réponse immédiatement.

Mme Ouellet : Bien, sur la question du niveau des amendes, peut-être juste vous indiquer qu'il y a eu des révisions, que j'ai eu l'occasion de faire avec l'actuel ministre des Ressources naturelles, qui était actuellement... avant ça, ministre de l'Environnement, nous avons fait toute la révision de la Loi sur la qualité de l'environnement, et les amendes qui s'appliquaient à des individus — parce que, là, on parle d'individus, là, je ne vous parle pas de personnes morales, je vous parle d'individus — dans les cas d'infraction semblables à ce qu'on voit ici, là, défaut d'obtenir une autorisation et permis, une attestation ou autre permission lorsque requis par la loi, donc, dans le cas de 117, c'est défaut de ne pas avoir un permis de titulaire de permis de taxi, c'est beaucoup plus élevé en termes de maximum que ce que nous avons proposé, ça passe de 5 000 \$ à 500 000 \$. Et je peux vous dire que c'est les mêmes amendes qui ont été mises en place dans le système pénal du côté de la Loi sur les mines, parce que moi, j'ai fait de la concordance avec la Loi sur les mines et la Loi sur la qualité de l'environnement, encore là, qui s'appliquaient à des individus — par exemple, un prospecteur, c'est un individu, pas une compagnie, là, les compagnies, les montants sont beaucoup plus élevés, là — et c'était la même chose, là, de 5000 \$ à 500 000 \$.

Donc, c'est certain que ça ne serait pas un problème, puisque les lois sont déjà, au niveau des amendes, en concordance, mais nous n'avons pas été à ces niveaux-là. Nous avons été au niveau de ce qu'il y avait déjà au niveau international comme maximum et nous avons monté le minimum parce que, très clairement, ce n'est pas dissuasif, là, actuellement. Ça fait que je pense qu'en termes de niveau ça n'accote pas la concordance de ce qui est déjà dans d'autres lois et qui s'applique à des individus.

Le Président (M. Reid) : Bon, et je pense que, là, si on veut progresser... Je ne suis pas en mesure de prendre une décision sur la recevabilité. Je vais la prendre en délibéré et aller chercher la compétence nécessaire, et ça pourra se faire, la décision, ce soir. Maintenant, ça veut dire qu'on va suspendre cette question. Sur le sujet n° 6, c'est-à-dire celui qu'on étudie depuis un certain temps, est-ce qu'il y a d'autres interventions, ou d'autres amendements, ou d'autres modifications?

Alors, nous allons revenir à la séquence que nous avons convenue à partir du document déposé par le ministre, et nous en sommes maintenant à...

Donc, nous avons suspendu le sujet n° 6 pour avoir une réponse sur la recevabilité de la proposition de l'amendement qui a été proposé et nous allons revenir, donc, sur le document, à la suite. Nous sommes au sujet n° 2, sociétés des transports en commun, et il s'agit de l'article... pour commencer, l'article 12. M. le ministre, est-ce que vous voulez présenter votre article 12?

M. Poëti : Bien sûr, M. le Président. Le texte du projet de loi se lit comme suit : La Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01) est modifiée par l'insertion, après l'article 89, du suivant :

«89.1. Deux sociétés ou plus peuvent constituer un organisme à but non lucratif destiné principalement à leur fournir ou à leur rendre accessibles les biens et les services dont elles ont besoin pour la réalisation de leur mission. Un tel organisme peut également fournir ou rendre accessibles ces biens et services à tout organisme public de transport en commun au sens de l'article 88.7 de la Loi sur les transports (chapitre T-12).

«Les membres du conseil d'administration d'un organisme visé au premier alinéa sont désignés par les sociétés qui l'ont constitué parmi les membres de leur conseil respectif.

«Les articles 92.1 à 108.2 de la présente loi, l'article 3.11 de la Loi sur le ministère du Conseil exécutif (chapitre M-30) et l'article 23 de la Loi sur le ministère des Relations internationales (chapitre M-25.1.1) s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires, à l'organisme constitué conformément au premier alinéa. Cet organisme est réputé être une société de transport en commun pour l'application de l'un ou l'autre des règlements pris en vertu des articles 100 et 103.1 de la présente loi.»

Aux commentaires : L'article 12 du projet de loi propose d'introduire l'article 89.1 à la Loi sur les sociétés de transport en commun pour conférer le pouvoir à deux sociétés de transport ou plus de constituer un organisme à but non lucratif destiné principalement à leur fournir ou à leur rendre accessibles les biens et les services dont elles ont besoin pour la réalisation de leur mission.

L'organisme à but non lucratif issu d'une telle concertation entre sociétés pourra également rendre accessibles ces biens et ces services à tout autre organisme public de transport en commun au sens de l'article 88.7 de la Loi sur les transports. Un tel organisme serait assujéti au régime d'autorisations des sociétés paramunicipales.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 12? Oui.

Mme Ouellet : Je ne sais pas si vous avez lu le mémoire du SCFP, donc, qui suggère, plutôt que d'avoir un OSBL, d'avoir des ententes-cadres entre les sociétés de transport pour tout service. Donc, j'aimerais vous entendre sur leurs préoccupations concernant l'article 12.

M. Poëti : Bien, écoutez, compte tenu qu'il y a une révision de l'ensemble de la gouvernance du transport collectif, compte tenu qu'il est présumé possible d'un regroupement de l'ensemble des CIT, il m'apparaît que la création

d'un OSBL est la meilleure situation, la meilleure façon de profiter également des avantages d'un OSBL, ce qui n'est pas tout à fait le cas lorsqu'on n'utilise pas ce principe-là. Il nous apparaît plus avantageux pour eux d'utiliser ça.

Mme Ouellet : Parce que le SCFP... Et là je peux vous lire une partie de leur mémoire, là : «Le SCFP-Québec et le CPSTT sont très préoccupés par cette disposition du projet de loi n° 36 — l'OSBL — car elle permettra aux sociétés de transport de Laval, de Longueuil et de Montréal de sous-traiter leurs services de transport en commun et de centres d'appels. Le SCFP-Québec comprend que l'intention du gouvernement est de contourner les conventions collectives actuelles en permettant la création d'OBNL qui pourront à leur tour sous-traiter avec des entreprises privées ou embaucher des travailleurs qui effectueront les tâches des travailleurs des sociétés de transport actuelles.»

Ils disent : «Les OBNL ne devraient pas être utilisés pour créer des voiles corporatifs empêchant les travailleurs d'être représentés par les syndicats en place. C'est pourtant l'objectif du gouvernement actuel et le SCFP-Québec le déplore.»

Donc, j'aimerais ça vous entendre sur effectivement, est-ce que l'OBNL mis en place permettra de sous-traiter des services de transport en commun et les centres d'appels.

M. Poëti : Bien, dans un premier temps, vous avez fait la lecture d'une interprétation. Alors, je suis obligé de vous dire que l'interprétation, en ce qui me concerne, est inexacte, erronée, et ce n'est pas du tout l'intention du gouvernement, et ce n'est pas dans cette avenue-là. La Loi sur les sociétés de transport en commun ne permet pas aux sociétés de transport de se regrouper sous la forme d'une société en nom collectif pour la fourniture de biens et de services comme elles le font actuellement avec la société de gestion et d'acquisition de véhicules en transport, l'AVT, une entreprise qui leur offre un soutien dans la gestion des véhicules et une vigie technologique en transport collectif. Ainsi, les dispositions proposées visent à permettre le regroupement sous la forme d'un organisme sans but lucratif pour faciliter de la même manière qu'AVT la gestion intégrée des dépenses et les économies d'échelle.

• (17 h 40) •

Mme Ouellet : Oui, donc, AVT, actuellement, c'est pour de l'acquisition. Là, dans l'OBNL qui serait créé, est-ce qu'on peut le limiter seulement à l'acquisition? Parce que la crainte qui est exprimée, qui est peut-être non fondée — vous me dites que c'est non fondé — c'est que ça puisse permettre — puis une fois que c'est écrit, bien là, plus tard, l'ouverture est là — de sous-traiter les services de transport en commun et de centres d'appels. Est-ce que vous pouvez me confirmer, dans un premier temps, que ce n'est pas du tout l'intention? Et, dans un deuxième temps, est-ce qu'on est capables de trouver un amendement pour faire en sorte que, dans les futures années, il n'y ait aucune interprétation dans ce sens-là qui puisse se faire de la loi — étant donné que ce n'est pas l'intention — de sous-traiter des services de transport en commun?

M. Poëti : En fait, je peux vous relire ici ce qui répond, à mon avis, très bien à la question. En fait, «leur fournir ou à leur rendre accessibles les biens et services dont elles ont besoin pour la réalisation de leur mission», puis, à la limite, évidemment, peut offrir à d'autres organismes au Québec. Alors, cette crainte-là, à 88.7, cette crainte-là, elle n'est pas justifiée, et ça ne se produira pas comme ça.

Mme Ouellet : En termes d'interprétation, quand on dit «leur rendre accessibles les biens et services», est-ce que le centre d'appels ne pourrait pas être un service qui, à ce moment-là, serait même disponible pour les autres compagnies? Est-ce que le centre d'appels ne rentrerait pas, justement, dans la définition de «rendre accessibles les biens et services»?

M. Poëti : Écoutez, je comprends la crainte, mais ce n'est pas l'intention du gouvernement dans cette proposition.

Mme Ouellet : O.K. Est-ce que c'est possible de faire un amendement? Parce que la façon dont il est libellé là, le centre d'appels est un service. Est-ce qu'il est possible de faire un amendement pour faire en sorte que, dans le futur, il ne puisse pas y avoir cette interprétation-là?

M. Poëti : Ce qui m'embête, et je vous entends, c'est que chaque société de transport a son conseil d'administration, chaque société de transport gère, par son conseil d'administration, sa gestion. De modifier ça, s'ingérer dans leurs décisions, de les orienter par la loi, je ne me sens pas à l'aise de faire ça.

Mme Ouellet : Actuellement, est-ce que les sociétés de transport peuvent sous-traiter les centres d'appels?

M. Poëti : Il faudrait que je vérifie, je ne suis pas certain. On peut vous le vérifier, mais...

Mme Ouellet : Ça serait important parce que, si, de toute façon, actuellement, ce n'est pas possible... puis est-ce qu'elles peuvent...

M. Poëti : Ça reste la même réponse pour moi, dans le sens où c'est le conseil d'administration qui va le gérer. Ce n'est pas ma décision, c'est la décision du conseil d'administration. Alors, moi, je...

Mme Ouellet : Non, mais, si le conseil d'administration ne peut déjà pas le faire, il ne faudrait pas que, par une modification qu'on est en train de faire à la loi, on ouvre une porte qui n'est actuellement pas ouverte, là.

M. Poëti : On va le regarder. Allez-y, Mme Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, M. le Président. Les sociétés de transport ont des pouvoirs contractuels limités par leurs lois constitutives, alors une certaine marge de manoeuvre, mais elles sont encadrées. Actuellement, le 89.1 proposé leur permet des achats regroupés et des services regroupés dans le cadre de la réalisation de leur mission.

Mme Ouellet : Mais ce n'est pas écrit comme ça, ce n'est pas écrit... Dans les services puis les achats regroupés, est-ce que, dans ces services-là, il pourrait y avoir des services qui, actuellement, sont réalisés par des employés de ces sociétés-là et qui seraient sous-traités?

Vous comprenez la préoccupation du syndicat? La préoccupation du syndicat, c'est qu'il y ait plus de sous-traitance. Donc, si la loi actuelle ne permet pas cette sous-traitance-là, puis, par l'amendement qu'on vient ajouter, on vient ouvrir une porte qui n'est pas ouverte dans les lois actuelles, moi, je pense que c'est problématique. Je comprends que ce n'est pas la volonté, mais je pense que ça serait problématique, et il faudrait s'organiser pour que ce ne soit pas le cas.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, si vous me permettez juste d'ajouter, la porte est déjà ouverte, de toute manière, dans la loi actuelle avec les articles 160, 164.1. Vous avez quatre sociétés de transport en commun qui peuvent déjà constituer des entreprises pour leur offrir des biens et services, alors le pouvoir existe déjà. La différence avec le nouveau 89.1, c'est que... peuvent le faire d'une façon concertée, en plus grand nombre.

Mme Ouellet : O.K. Bien là, il va falloir que vous m'expliquiez un petit peu plus, là, parce que je ne connais pas aussi bien que vous la loi sur le transport en commun, là.

Mme Bacon (Nathalie) : Si je vous prends l'exemple de la Société de transport de Montréal, si on prend cet exemple-là, l'article 160 de la loi dit : «La Société de transport de Montréal est autorisée à fournir, contre rémunération, tous services et tous biens aux fins de la construction, [aménagement, réfection d'infrastructures, équipements,] matériel roulant reliés au réseau [du] métro ainsi qu'à [la] gestion et à leur administration.

«Elle peut aussi requérir du Registraire des entreprises la constitution, par statuts, d'une personne morale dont l'objet consiste à offrir, contre rémunération, les biens et services visés au premier alinéa pour tout mode de transport collectif.» Donc, ça comprend le...

Mme Ouellet : C'est la STM qui constitue une entreprise. Donc, à ce moment-là, c'est les règles de la STM qui vont s'appliquer à cette entreprise-là parce que c'est une entreprise 100 % sous la STM, ce qui n'est pas nécessairement le cas ici, là.

M. Poëti : Mais, pour moi, la réponse reste la réponse de base de l'ingérence à l'intérieur des conseils d'administration des sociétés de transport.

Mme Ouellet : Ce n'est pas une question d'ingérence parce que...

M. Poëti : Bien, c'est parce qu'on les oriente par la loi.

Mme Ouellet : Non, non, on ne les oriente pas. Si la loi ne le permet déjà pas, je ne veux juste pas que la loi permette quelque chose maintenant qu'elle ne permettait pas avant.

M. Poëti : O.K. Bien, on va le vérifier puis on va revenir. La loi est fermée...

Des voix : ...

Le Président (M. Bérubé) : Allez-y.

Mme Bacon (Nathalie) : Si vous me permettez, M. le Président. La STM est limitée avec l'article 160. Ça fait que les sociétés de transport qui vont constituer une société en vertu de 89.1 vont être limitées par la Loi sur les sociétés de transport en commun, qui est une loi qui prévoit un cadre limitatif d'intervention des sociétés de transport en commun au Québec. Alors, la crainte, selon moi, est...

Mme Ouellet : Oui, mais ça ne me donne pas la réponse. Là, c'est le Syndicat de la fonction publique, qui doit quand même assez bien connaître la loi, là, qui nous écrit, là. C'est les employés du gouvernement, ça, le Syndicat de la fonction publique? Donc, ils doivent la connaître assez, cette loi-là. Eux autres, leur interprétation, c'est que ça permettrait de la sous-traitance qui n'est pas permise actuellement.

M. Poëti : ...on est encore au mot magique, «l'interprétation», que nous, on vous dit que ce n'est pas ça.

Mme Ouellet : Je comprends, mais moi, je voudrais...

M. Poëti : On n'est pas d'accord avec l'interprétation. Ça ne veut pas dire qu'ils n'ont pas le droit de le penser, je vous dis juste que ce n'est pas ça.

Mme Ouellet : Oui, mais moi, j'ai de besoin d'être rassurée. C'est ça, l'exercice qu'on fait ici entre parlementaires. Vous avez une interprétation, ils ont une autre interprétation. Moi, entre ces deux interprétations-là, j'ai de besoin d'avoir plus d'informations pour être capable de porter un jugement, là.

M. Poëti : On va le suspendre pour... Moi, je vous offre de le suspendre, là.

Mme Ouellet : On le suspend.

Le Président (M. Bérubé) : On va suspendre l'article 12? Il y a consentement pour suspendre l'article 12?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Bérubé) : Consentement. Alors, M. le ministre, l'article 13.

M. Poëti : Article 13, texte du projet de loi... L'article 13, je ne l'ai pas ici, il n'est pas là. Juste une petite seconde, désolé.

L'article 143 de cette loi est abrogé.

L'interdiction prévue à l'article 143 de la Loi sur les sociétés de transport en commun est déplacée à l'article 146 de cette loi, tel que le propose l'article 14 du projet de loi.

La modification proposée est de concordance avec l'article 33.8 introduit par l'article 3 du projet de loi. Elle vise à uniformiser le libellé des dispositions pénales en lien avec le fait d'entraver le travail d'un inspecteur dans l'exercice de ses fonctions, de le tromper par réticences ou fausses déclarations ou de refuser de lui fournir un renseignement ou un document qu'il peut exiger ou examiner ou de cacher ou de détruire un tel document.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Donc, juste, si je comprends bien, là, dans le fond, le 143 est abrogé parce qu'il est introduit dans le 146.

M. Poëti : Oui. C'est une modification de concordance.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Pas d'autre question.

Le Président (M. Bérubé) : Ça va? O.K. S'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 13 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Bérubé) : Adopté. Article 14, M. le ministre.

• (17 h 50) •

M. Poëti : L'article 14 : L'article 146 de cette loi est modifié par le remplacement de «entrave le travail d'un inspecteur dans l'exercice de ses fonctions» par «entrave ou tente d'entraver de quelque façon que ce soit l'exercice des fonctions d'un inspecteur, le trompe par réticence ou fausse déclaration, refuse de lui fournir un document ou un renseignement qu'il peut exiger ou examiner ou cache ou détruit un tel document commet une infraction...»

En commentaire : Les modifications proposées à l'article 146 de la Loi sur les sociétés de transport en commun par cette disposition sont de concordance avec l'article 33.8 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal proposé par l'article 3 du projet de loi et avec l'article 48.36 de la Loi sur les transports proposé par l'article 19 du projet de loi. Elles visent simplement à uniformiser le libellé de ces dispositions entre elles afin d'éviter toute confusion ou toute distinction lors de leur interprétation et à inclure l'ensemble des manoeuvres pouvant nuire au travail d'un inspecteur.

Le Président (M. Bérubé) : Des interventions? Mme la députée de Vachon. Ça va? Deuxième opposition, ça va aussi?

M. Laframboise : Ça va.

Le Président (M. Bérubé) : Ça va? Est-ce que c'est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Bérubé) : C'est adopté. On va changer de sujet maintenant. On va passer aux conseils intermunicipaux de transport, municipalités, municipalités régionales de comté, et, M. le ministre, ce serait l'article 3.

M. Poëti : L'article 3... Je m'excuse, M. le président. Alors, article 3, on a un amendement après, M. le Président. Alors, le texte du projet de loi : La Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (chapitre C-60.1) est modifiée par l'insertion, après la section IV, des suivantes :

«Inspection.

«33.3. Le conseil autorise généralement ou spécialement toute personne, parmi ses employés et fonctionnaires ou parmi les employés d'un transporteur avec qui il est lié par contrat, à agir comme inspecteur aux fins de l'application de la présente section, de la section IV.2 et des règlements pris en vertu de l'article 33.6.

«33.4. Un inspecteur peut exiger la communication pour examen de tout titre de transport délivré sous l'autorité du conseil.

«33.5. Un inspecteur exhibe sur demande le certificat attestant sa qualité.

«Section IV.2.

«33.6. Le conseil peut, par règlement approuvé par toutes les municipalités parties à l'entente, édicter des conditions au regard de la possession et de l'utilisation des titres de transport délivrés sous son autorité. Ce règlement peut déterminer, parmi ses dispositions, celles dont la violation constitue une infraction qui est sanctionnée par une amende dont le montant peut, selon le cas, être fixe ou se situer entre un minimum ou un maximum.

«Un montant fixe ou maximum ne peut excéder, pour une première infraction, 500 \$ si le contrevenant est une personne physique ou 1 000 \$ dans les autres cas. En cas de récidive, ces montants sont portés au double. Un montant minimum ne peut être inférieur à 25 \$.

«Le règlement visé au premier alinéa doit être publié dans un journal diffusé sur le territoire du conseil. Il entre en vigueur le quinzième jour qui suit la date de cette publication ou à toute autre date ultérieure qui y est mentionnée.

«33.7. Un règlement édicté en vertu de l'article 33.6 s'applique même lorsqu'un véhicule d'un transporteur, utilisé dans le cadre de son contrat avec le conseil, circule hors du territoire du conseil.

«Un inspecteur visé à l'article 33.3 a compétence aux fins du premier alinéa.

«33.8. Quiconque entrave ou tente d'entraver de quelque façon que ce soit l'exercice des fonctions d'un inspecteur, le trompe par réticence ou fausse déclaration, refuse de lui fournir un document ou un renseignement qu'il peut exiger ou examiner ou cache ou détruit un tel document commet une infraction et est passible d'une amende d'au moins 250 \$ et d'au plus 500 \$.

«33.9. Le conseil peut intenter une poursuite pénale pour la sanction d'une infraction visée à la présente section.

«33.10. Toute cour municipale ayant compétence sur le territoire du conseil a compétence à l'égard d'une infraction visée à la présente section.

«Lorsque l'infraction est commise à l'extérieur du territoire du conseil, la cour municipale ayant compétence sur le territoire où l'infraction a été commise est compétente à l'égard de l'infraction.

«33.11. L'amende appartient au conseil qui a intenté la poursuite pénale.

«Les frais relatifs à une poursuite intentée devant une cour municipale appartiennent à la municipalité dont dépend cette cour, sauf la partie des frais remis par le perceuteur à un autre poursuivant en vertu de l'article 345.2 du Code de procédure pénale (chapitre C-25.1) et sauf les frais remis au défendeur ou imposés à cette municipalité en vertu de l'article 223 de ce code.»

Au commentaire général : Les dispositions de l'article 3 du projet de loi proposent d'introduire deux nouvelles sections à la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal qui permettent la nomination d'inspecteurs, l'édiction de dispositions réglementaires sur les conditions relatives à la possession et à l'utilisation de tout titre de transport ainsi que la mise en place d'un régime pénal.

Commentaire sur l'article 33.3 : L'article 33.3 proposé vise à permettre à un conseil de nommer des personnes autorisées à agir comme inspecteurs, parmi ses employés, ses fonctionnaires et les employés d'un transporteur avec qui il est lié par contrat, aux fins de l'application de ces deux nouvelles sections et de la réglementation relative à la possession et à l'utilisation de tout titre de transport.

Commentaire sur l'article 33.4 : L'article 33.4 proposé permettrait à un inspecteur d'exiger la communication pour examen de tout titre de transport délivré sous l'autorité du conseil.

Commentaire à... L'article 33.5 proposé imposerait à l'inspecteur de montrer, sur demande, le certificat attestant sa qualité.

Commentaire sur l'article 33.6 : L'article 33.6 proposé octroierait au conseil le pouvoir d'édicter, par règlement approuvé par toutes les municipalités parties à l'entente et publié dans un journal diffusé sur le territoire du conseil, les conditions relatives à la possession et à l'utilisation de tout titre de transport délivré sous leur autorité. Le conseil pourrait également déterminer les infractions qui pourront être sanctionnées par des amendes et le montant de celles-ci sous réserve des montants minimum et maximum qui y sont prévus.

Commentaire à l'article 33.7 : L'article 33.7 proposé établirait la portée territoriale d'un règlement pris par le conseil à l'égard des conditions relatives à la possession et à l'utilisation de tout titre de transport en précisant que celui-ci s'applique même lorsque le véhicule d'un transporteur circule hors du territoire du conseil. L'inspecteur aurait alors compétence pour l'application de cet article.

Commentaire sur l'article 33.8 : L'article 33.8 proposé prévoirait une amende de 250 \$ à 500 \$ pour toute personne qui entrave ou tente d'entraver l'exercice d'un inspecteur, le trompe, refuse de lui fournir un document ou un renseignement ou cache ou détruit un tel document.

Commentaire à l'article 33.9 : L'article 33.9 proposé permettrait au conseil d'agir à titre de poursuivant pour une infraction à l'article 33.8, soit celle de nuire au travail d'un inspecteur ou au règlement édicté en vertu de l'article 33.6 et qui porte sur les conditions relatives à la possession et à l'utilisation de tout titre de transport.

Commentaire sur l'article 33.10 : L'article 33.10 proposé octroierait à toute cour municipale ayant compétence sur le territoire du conseil la compétence à l'égard d'une infraction à l'article 33.8 ou au règlement édicté en vertu de l'article 33.6. De plus, lorsque l'infraction est commise à l'extérieur du territoire du conseil, il octroierait compétence à la cour municipale ayant compétence sur le territoire où l'infraction a été commise.

Commentaire sur l'article 33.1 : Finalement, l'article 33.1 proposé prévoit que l'amende appartient au conseil qui a agi comme poursuivant et que les frais relatifs à la poursuite intentée devant une cour municipale appartiennent à la municipalité dont dépend cette cour, sauf la partie de ces frais qui est déjà attribuée, le cas échéant, en vertu du Code de procédure pénale.

Le Président (M. Bérubé) : Alors, sur l'amendement, est-ce qu'il y a des interventions? Mme la députée de Vachon.

M. Poëti : L'amendement...

Mme Ouellet : Il ne l'a pas déposé encore.

M. Poëti : Merci. J'ai un amendement. J'ai lu l'article puis là je vous lirais l'amendement. J'ai repris mon souffle.

Le Président (M. Bérubé) : Ah! O.K., oui, allez-y pour l'amendement, M. le ministre.

M. Poëti : Alors, pour l'amendement à l'article 3, l'article 33.3 proposé à la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport de la région de Montréal : L'article 33.3 proposé à l'article 3 du projet de loi est modifié par l'ajout, après «les employés», de «ou fonctionnaires d'un autre conseil intermunicipal de transport ou».

Alors, ça, c'est à la demande de l'AQTIM, pour donner plus de souplesse. Ça nous est venu par la mairesse de Beloeil et les questionnements du député de Borduas, c'est pourquoi nous proposons cet amendement.

Le Président (M. Bérubé) : C'est complet?

M. Poëti : Oui.

Le Président (M. Bérubé) : Alors, très rapidement, est-ce qu'il y a des commentaires? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Non.

Le Président (M. Bérubé) : Deuxième opposition?

M. Laframboise : Sur l'amendement, non, ça va.

Le Président (M. Bérubé) : Sinon, je serais tenté de vous dire, compte tenu de l'heure...

Une voix : Bien, on peut adopter l'amendement.

Le Président (M. Bérubé) : Oui, on va adopter l'amendement, oui? Est-ce que c'est adopté, pour l'amendement?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Bérubé) : Adopté, oui? Alors, maintenant, compte tenu de l'heure, je suspends les travaux de la commission jusqu'à 20 heures ce soir.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 20 h 2)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Lors de la suspension de nos travaux, nous en étions à l'étude de l'article 3, qui avait été amendé, donc nous allons continuer l'étude de l'article 3 tel qu'amendé. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Poëti : À moins de me tromper, il nous restait...

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous avez autre chose à ajouter sur l'article 3? O.K. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Je vais peut-être juste... Dans le mémoire qu'on a eu de l'Office des personnes handicapées — ça s'applique à l'article 3, mais à une série d'articles, là — ils ont des commentaires concernant des formations adaptées pour interagir avec les différents usagers, particulièrement les personnes handicapées, d'avoir des factures adaptées aux personnes handicapées, etc. Donc, je voulais avoir un peu vos commentaires par rapport à ce mémoire-là, comment vous pensiez répondre, là, aux besoins exprimés par le mémoire.

M. Poëti : En fait, si un des projets pilotes qui pourraient nous être présentés touche le transport adapté...

Une voix : ...

M. Poëti : Non, mais elle me posait la question sur le transport adapté...

Mme Ouellet : Non, sur le mémoire de l'Office des personnes handicapées, qui demande des ajustements à plusieurs articles, là, des articles qu'on touche, là. Ils le demandent à l'article 3, ils le demandent pour l'article 8, ils le demandent pour l'article 19. Donc, à plusieurs articles, ils demandent des ajustements pour tenir compte que la formation qui est exigée des inspecteurs, puis tout ça — surtout ces articles-là, là — que ça soit adapté puis que ça prenne en considération particulièrement les personnes handicapées, et la même chose pour les factures.

M. Poëti : Bien, en fait, c'est parce que la politique globale du transport adapté ou des gens à mobilité réduite, là, on la regarde sur l'ensemble de tous les dossiers de transport collectif, pas précisément dans une particularité où, là, les inspecteurs ont des pouvoirs, là. Mais c'est certain que les inspecteurs vont avoir une formation, l'information puis les moyens d'aider ces gens-là lorsqu'ils vont intervenir, là. C'est certain, là, comme les autres inspecteurs qui existent déjà à la STM ou à d'autres endroits, là, c'est certain qu'ils vont avoir la capacité d'intervenir, dans les règles de l'art, avec les gens à mobilité réduite ou le transport adapté. C'est sûr et certain.

Mme Ouellet : Bien, c'est ça qu'ils vous demandent : de préciser dans l'article 3, là. Par exemple, dans leur mémoire, là : «L'office — des personnes handicapées — préconise que les inspecteurs qui seront nommés en vertu de l'article 33.3 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal soient formés pour interagir, s'il y a lieu, avec les différents usagers, particulièrement les personnes handicapées.» Et ils suggèrent aussi «que les titres de transport délivrés sous l'autorité d'un conseil intermunicipal de transport soient dans un format et d'une facture adaptés aux personnes handicapées, c'est-à-dire faciles [...] à manipuler et à comprendre».

Puis ce genre de proposition là revient, là, sur deux, trois articles, là. Je comprends qu'on n'est pas sur le transport adapté spécifiquement, mais, même dans le transport collectif standard, ils demandent à ce qu'il y ait une préoccupation particulière concernant les personnes handicapées.

Donc, je ne sais pas si c'est dans le cadre de ce projet de loi là où on peut faire les amendements, mais moi, je souhaiterais juste savoir comment vous pensez répondre à ça : si vous allez référer ça au ministère, si vous allez demander aux gens qu'ils regardent aussi, déjà, avec les lois actuelles si c'est possible de répondre. Donc, juste quelle réponse vous donnez, là, à l'Office des personnes handicapées du Québec?

M. Poëti : Bien, la réponse que je donne à l'Office des personnes handicapées du Québec, c'est que, dans tous les dossiers où on est impliqués en matière de transport collectif, en matière de transport adapté, c'est sûr et certain que nos gens qui travaillent avec les gens directement avec cette clientèle-là ont la formation et ont la capacité de les aider.

Quant au type de transport, de billet de transport ou de... je cherche le terme... Voyons!

Une voix : Titres.

M. Poëti : Les titres de transport — désolé, M. le Président — il y en a 535. Alors, je peux comprendre qu'ils se retrouvent un peu, comme l'ensemble des autres citoyens, avec plusieurs documents. Donc, tout ça, dans la gouvernance du transport collectif, va être revu, et je vais porter une attention particulière sur ce volet-là, soyez bien assurés.

Chaque, cependant, société de transport — la STM, la STL, Laval, Longueuil, Montréal — doivent déjà appliquer ces règles-là, mais, à travers le renouvellement de la gouvernance des transports, on va porter une attention particulière à ce que les gens qui sont en lien direct avec les gens à mobilité réduite soient bien servis par le système. Je pense que ça fait partie plus des règles de formation puis des règles de base du service à la clientèle toutes catégories. Pas besoin que ça soit enchâssé dans la loi, mais je vais m'assurer que ceci sera un élément important dans la loi sur la gouvernance des transports collectifs, laquelle on aura sûrement la chance de se rassembler ensemble en début septembre.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 3? L'article 3 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous passons maintenant, dans le même bloc sur les conseils intermunicipaux de transport, etc., à l'article 17. M. le ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président. L'article 17 : Cette loi est modifiée par l'insertion, avant l'article 48.18, de ce qui suit : «Organisation et gestion.»

Aux commentaires : Cette disposition est de concordance avec les dispositions proposées à l'article 19 de ce projet de loi, qui créeraient, au sein de la section V.3 de la Loi sur les transports, intitulée «Service municipal de transport en commun», les sous-sections 2 à 4. Il est donc proposé d'ajouter une première section qui inclurait les articles 48.18 à 48.36 et qui viserait l'organisation et la gestion de ces services de transport en commun.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 17? L'article 17 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 18.

M. Poëti : L'article 18, M. le Président. L'article 48.34 de cette loi est modifié par le remplacement de «section» par «sous-section».

Aux commentaires : Cette disposition est de concordance avec les dispositions proposées aux articles 17 et 19 de ce projet de loi, qui créeraient, au sein de la section V.3 de la Loi sur les transports, intitulée «Service municipal de transport en commun», les sous-sections 1 à 4. Il est donc proposé de modifier l'article 48.34 de la Loi sur les transports afin d'ajuster la référence pour tenir compte de cette nouvelle structure.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article n° 18? L'article 18 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous en sommes à l'article 19.

• (20 h 10) •

M. Poëti : Merci, M. le Président. L'article 19 : Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 48.36, de ce qui suit :

«Inspection.

«48.36.1. Une municipalité locale autorise généralement ou spécialement toute personne, parmi ses employés et fonctionnaires ou parmi les employés d'un transporteur avec qui elle est liée par contrat, à agir comme inspecteur aux fins de l'application de la présente sous-section, de la sous-section 3 et des règlements pris en vertu de l'article 48.36.4.

«48.36.2. Un inspecteur peut exiger la communication pour examen de tout titre de transport délivré sous l'autorité de la municipalité.

«48.36.3. Un inspecteur exhibe sur demande le certificat attestant sa qualité.

«Dispositions réglementaires et pénales.

«48.36.4. Une municipalité locale peut, par règlement, édicter des conditions au regard de la possession et de l'utilisation des titres de transport délivrés sous son autorité. Ce règlement peut déterminer, parmi ses dispositions, celles dont la violation constitue une infraction qui est sanctionnée par une amende dont le montant peut, selon le cas, être fixe ou se situer entre un minimum ou un maximum.

«Un montant fixe ou maximum ne peut excéder, pour une première infraction, 500 \$ si le contrevenant est une personne physique ou 1 000 \$ dans les autres cas. En cas de récidive, ces montants sont portés au double. Un montant minimum ne peut être inférieur à 25 \$.

«Le règlement visé au premier alinéa doit être publié dans un journal diffusé sur le territoire de la municipalité. Il entre en vigueur le quinzième jour qui suit la date de cette publication ou [...] toute date ultérieure qui y est mentionnée.

«48.36.5. Un règlement édicté en vertu de l'article 48.36.4 s'applique même lorsqu'un véhicule du transporteur, utilisé dans le cadre de son contrat avec la municipalité, circule hors du territoire de la municipalité.

«Un inspecteur visé à l'article 48.36.1 a compétence aux fins du premier alinéa.

«48.36.6. Quiconque entrave ou tente d'entraver de quelque façon que ce soit l'exercice des fonctions d'un inspecteur, le trompe par réticence ou fausse déclaration, refuse de lui fournir un document ou un renseignement qu'il peut exiger ou examiner ou cache ou détruit un tel document commet une infraction [...] est passible d'une amende d'au moins 250 \$ et d'au plus 500 \$.

«48.36.7. La municipalité peut intenter une poursuite pénale pour la [section] d'une infraction visée à la présente sous-section.

«48.36.8. La cour municipale du territoire de la municipalité a compétence à l'égard de toute infraction visée à la présente sous-section.

«[Lorsqu'une infraction] est commise à l'extérieur du territoire de la municipalité, la cour municipale ayant compétence sur le territoire où [une infraction] a été commise est compétente à l'égard de l'infraction.

«48.36.9. L'amende appartient à la municipalité qui a intenté la poursuite pénale.

«Les frais relatifs à une poursuite intentée devant une cour municipale appartiennent à la municipalité dont dépend cette cour, sauf la partie des frais remis par le percepteur à un autre poursuivant en vertu de l'article 345.2 du Code de procédure pénale (chapitre C-25.1) et sauf les frais remis au défendeur ou imposés à cette municipalité en vertu de l'article 223 de ce code.»

Au commentaire général : Les dispositions de l'article 19 du projet de loi proposent d'introduire deux nouvelles sous-sections à la Loi sur les transports qui permettraient la nomination d'inspecteurs, l'édiction de dispositions réglementaires sur les conditions relatives à la possession et à l'utilisation de tout type de transport, ainsi que la mise en place d'un régime pénal. Les nouvelles sous-sections à introduire sont similaires, compte tenu des adaptations nécessaires aux deux nouvelles sections proposées à la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal par l'article 3 de ce projet de loi.

La sous-section 2 s'intitulerait Inspection et comporterait les articles 48.36.1 à 48.36.3; la sous-section 3 s'intitulerait Dispositions réglementaires et pénales et comporterait les articles 48.36.4 à 48.36.9.

Enfin, les dispositions de l'article 19 du projet de loi proposent également de réaménager, sous une dernière sous-section intitulée Autres dispositions, les articles actuels 48.37, 48.38 de la Loi sur les transports.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, y a-t-il des interventions sur l'article 19? M. le député de Blainville.

M. Laframboise : Oui. Moi, je suis un grand défenseur de l'autonomie municipale, mais c'est sûr que ça pourrait porter à... Est-ce que vous avez regardé les différentes réglementations par rapport aux violations et aux infractions? Tu sais, pour ne pas que l'usager ait trop de différences entre les villes. Est-ce que ça a été analysé ou c'est à peu près tout pareil ou... Parce que, quand l'usager transfère de ville, et tout ça, là, les infractions peuvent être différentes quand on lit le texte. Mais est-ce que, dans la pratique, il y a une tellement grande différence que ça? C'est juste ça, là. Je voulais juste...

M. Poëti : Bien, je peux déjà vous rassurer, parce que le projet de loi de la révision de la gouvernance qui va être déposé en septembre va amener inévitablement, dans une proposition, l'ensemble des CIT ensemble, regroupées, de façon à ce que les inspecteurs puissent travailler non seulement à un endroit, mais partout sur le réseau. Donc, on va être obligés d'uniformiser la réglementation... la façon de travailler et les règles des inspecteurs. Donc, il y aura une plus grande uniformité et il y aura une plus grande mobilité des inspecteurs de façon à ce qu'ils ne soient pas toujours nécessairement, honnêtement, dans leur secteur, pour, parfois, des bonnes raisons parce qu'ils ne sont pas toujours nécessairement en uniforme non plus.

M. Laframboise : C'est bon. C'est bon.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article n° 19? L'article n° 19 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Décision de la présidence

Le Président (M. Reid) : Il est adopté. Alors, je profite de la fin de ce sujet avant de passer au sujet suivant. Je suis maintenant à rendre ma décision concernant l'amendement présenté par la députée de Vachon concernant l'introduction de l'article 11.1 au projet de loi dont nous sommes saisis.

Cet amendement vise à modifier l'article 117 de la Loi concernant les services de transport par taxi de manière à augmenter les amendes qui y sont actuellement prévues.

La question qui se pose est donc de déterminer si cet amendement est recevable, compte tenu des critères établis par la jurisprudence parlementaire. Selon cette jurisprudence, pour être déclaré recevable, un amendement doit se rattacher au principe du projet de loi. De plus, un amendement ne peut contredire ou écarter ni élargir la portée des dispositions au-delà de l'objet du projet de loi.

En l'espèce, il est vrai que le projet de loi vise différentes mesures en matière de transport collectif et qu'il apporte à cette fin des modifications à différentes lois, dont la Loi concernant les services de transport par taxi. Dans ce dernier cas, toutefois, le projet de loi introduit uniquement la possibilité pour le ministre d'autoriser la mise en œuvre de projets pilotes visant à étudier, à améliorer ou à élaborer de nouvelles règles applicables au transport rémunéré de personnes par automobile ou encadrant plus particulièrement les services de transport par taxi. Dans ce contexte, on y établit la durée de ces projets pilotes ainsi que les violations qui constituent une infraction et le montant des pénalités auxquelles s'exposent les contrevenants. On retient que tout cela reste en lien étroit avec les projets pilotes ainsi mis sur pied et les mesures qui s'apparentent à des pouvoirs réglementaires octroyés au ministre dans ce cadre.

Quant à l'amendement proposé par la députée de Vachon, il vise, comme je le mentionnais plus tôt, à modifier le montant des amendes déjà prévues par la loi pour certaines infractions spécifiques, et ce, de manière permanente. Les amendes dont il est question ici n'ont pas de lien avec les projets pilotes rendus possibles pour une durée limitée par le projet de loi. Il s'agit donc de deux situations assez différentes.

Or, la présidence a déjà précisé que, même si un projet de loi modifie les dispositions d'une loi existante, cela n'a pas pour effet de rendre recevable tout amendement visant à modifier cette loi, les amendements devant être conformes à la fin visée par le projet de loi et se rapporter à son objet sans en dépasser la portée. Or, ici, l'amendement dépasse la portée de ce qui était initialement visé par le projet de loi. Pour cette raison, je dois donc déclarer irrecevable l'amendement présenté par la députée de Vachon.

Alors... Oui, Mme la députée.

Mme Ouellet : Oui. Donc, je comprends que vous avez rendu votre décision. Toutefois, je sais que, de consentement, on peut tout faire, en commission parlementaire. Donc, je me demandais si le ministre était d'accord, de consentement, à ce que nous puissions étudier cet article-là pour donner au ministre un outil supplémentaire... en fait, c'est le même outil, mais plus robuste, pour contrer UberX. On a entendu ici, en commission parlementaire, à quel point ça avait de l'impact et à quel point les mesures en place étaient inefficaces. Donc, on a une occasion, ce soir, de pouvoir rendre plus robuste un des outils disponibles par la loi. Donc, de consentement, je demanderais au ministre s'il autorise son consentement pour que nous puissions travailler sur cet amendement.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce qu'il y a un consentement pour la proposition de la députée de Vachon?

M. Poëti : Bien, je vais lui donner une réponse ou pas?

Le Président (M. Reid) : Bien, c'est à vous la parole, M. le ministre.

M. Poëti : D'accord. Bien, écoutez, la raison pour laquelle j'ai soulevé le point de règlement, c'est que j'avais une hésitation sur la légalité — j'utilise le terme, là — de modifier la loi par cet article-là, qui a un impact, et ça ne m'apparaissait pas possible. Mais c'était une opinion. Les collègues aussi, également, partageaient ça. Votre décision, qui est tout à fait neutre, ne nous le suggère pas, alors je ne suis pas à l'aise, sur cette tribune-ci, de prendre cette action-là contre une opinion du président de notre commission, mais je veux vous rassurer que nous prenons et allons prendre des dispositions, sur une autre tribune, pour contrer UberX de la bonne façon.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que je comprends qu'il n'y a pas de consentement? Alors, Mme la députée de Vachon.

• (20 h 20) •

Mme Ouellet : Oui. Donc, ce n'est pas contre la décision du président, le président prend une décision, mais la commission est maître de ce qu'elle veut faire. Et je comprends qu'il y a une décision qui a été rendue, j'ai eu des décisions différentes dans d'autres commissions, mais je comprends que la décision vous appartient, là. Mais, de consentement — mais c'est clair que ça prend votre consentement — il serait tout à fait possible de pouvoir faire cette modification-là dans la loi. On n'aura pas tellement d'autres possibilités de le faire parce qu'il faut toucher à la loi sur le taxi. Donc, je pense qu'on pourrait tout à fait faire ça ce soir. Ça ne vous empêchera pas d'essayer de prendre d'autres dispositions sur d'autres éléments, là. Je sais que, déjà, dans la loi, il y a d'autres dispositions qu'on peut utiliser contre UberX, mais celle-là, clairement, les pénalités, les amendes sont trop basses.

Le Président (M. Reid) : Écoutez, vous avez demandé le consentement, j'ai compris, moi, qu'il n'y en avait pas. Donc, on va poursuivre l'étude du projet de loi.

M. Laframboise : Et, M. le Président, si vous permettez...

Le Président (M. Reid) : Oui. Allez-y.

M. Laframboise : ...j'aimerais intervenir parce que je ne donnerai pas non plus mon consentement. Je reviens toujours à la hauteur des amendes. Je sais que, quand j'ai expliqué que l'amende, quant à moi, doit être proportionnelle à l'infraction qui a été commise, c'est comme ça que j'ai toujours... en tout cas, que j'ai vu les décisions dans le milieu municipal. Et je sais que la collègue a soulevé qu'en environnement, que dans le secteur des mines, bon, bien, ce n'est pas la même chose. En environnement, c'est toujours une amende qui est en rapport avec l'infraction commise, là. En environnement, les infractions sont très importantes et coûtent très cher lorsqu'il y a un déversement ou des choses comme ça. Donc, ce n'est pas la même chose. Donc, il faut...

J'aimerais que, si jamais le gouvernement se penche sur cette question-là un jour, regarde pour ne pas porter flanc à une poursuite devant les tribunaux qui va coûter une fortune, parce que c'est clair que ceux qui s'opposent à ça vont aller jusqu'au bout avec les poursuites judiciaires. Donc, je ne donnerai pas mon consentement non plus.

Le Président (M. Reid) : Alors, écoutez, je ne veux pas, étant donné l'heure, etc., je ne veux pas poursuivre, disons, sur cette question-là trop longtemps. Un dernier commentaire et puis...

Mme Ouellet : Oui. Je veux juste ajouter... Parce que je comprends que le député peut être surpris, mais, de toute façon, on pourrait discuter le niveau, là, mais, dans la Loi sur la qualité de l'environnement ou dans la Loi sur les mines, il y a plusieurs infractions qui sont quand même des infractions qui n'ont pas tant d'ampleur que ça, qui sont aussi la détention d'un permis pour prospecter, par exemple, et qui n'ont pas des impacts qui sont si importants et des impacts qui peuvent être tout à fait semblables à ce qu'on détecte, là, dans la loi sur le permis du taxi. Donc, je voulais faire juste une précision, là, parce que ce n'est pas toutes des amendes reliées à des déversements; il y a plusieurs amendes qui sont reliées à ne pas avoir de permis, là.

Le Président (M. Reid) : O.K. La précision est apportée. Alors, nous allons poursuivre notre programme d'étude détaillée du projet de loi. Nous en sommes au sujet 4 et le sujet 4 comprend un seul article, l'article 1. M. le ministre, nous sommes à l'article 1.

M. Poëti : Oui et dans lequel nous avons déposé un amendement. Donc, texte du projet de loi : L'article 47 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (chapitre A-7.02) est modifié par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «dès la fin des travaux ou à la date fixée» par «à la date et selon les modalités de transfert déterminées».

Aux commentaires : L'article 1 du projet de loi propose de modifier l'article 47 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport afin de conférer au gouvernement le pouvoir de déterminer la date et les modalités de transfert relatives ou bien nécessaires au prolongement du réseau de métro. L'article 47 de cette loi prévoit uniquement la possibilité de fixer la date du projet projeté entre l'Agence métropolitaine de transport et la Société de transport de Montréal. Il est d'intérêt général que le gouvernement puisse fixer également les modalités de transfert de ses actifs, considérant leur incidence sur la comptabilité gouvernementale.

Le Président (M. Reid) : Vous avez un amendement à présenter, M. le ministre?

M. Poëti : Oui, on a un amendement à présenter, questionnement d'ailleurs de la députée de Vachon, ce pourquoi nous y avons suggéré cet amendement.

Donc, l'article 1. L'article 7 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport.

L'article 1 proposé du projet de loi est remplacé par le suivant :

L'article 47 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (chapitre A-7.02) est modifié par l'ajout, dans le deuxième alinéa, après «gouvernement», de «et selon les modalités qu'il détermine».

C'était notre compréhension de votre suggestion.

Le Président (M. Reid) : Donc, c'est un remplacement complet de l'article 1.

M. Poëti : Oui.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons étudier, dans un premier temps, l'amendement, et nous allons disposer de l'amendement puis, ensuite, on prendra... Alors, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : C'est une question d'information pour les gens qui nous écoutent. Je suis d'accord avec le fond puis avec l'amendement, là. C'est, juste nous expliquer «les modalités de transfert déterminées», quelles sont ces modalités-là que vous ne pouvez pas utiliser actuellement, que vous pourrez utiliser avec cette modification-là.

M. Poëti : Me Bacon va répondre.

Le Président (M. Reid) : Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, M. le Président. Un exemple de modalité pourrait être d'assumer une dette gouvernementale, par exemple, puisque l'AMT est détentrice de l'actif mais également des passifs. Alors, il y a transfert de l'actif et à la fois des passifs. Dans un cas particulier qu'on a eu, qui est le transfert du métro de Laval, la difficulté pour la longueur du transfert, qui a pris sept ans, là, avant de transférer de l'AMT à la Société de transport de Montréal, a été une des discussions par rapport à des vices de construction, qui se sont étirées en longueur.

Mme Ouellet : Avec cet amendement-là, vous auriez fait quoi?

Mme Bacon (Nathalie) : On aurait transféré l'actif quand même de l'AMT à la STM, en prenant des dispositions particulières pour les problèmes de vices de construction, en imposant des modalités.

M. Poëti : Et c'est venu à la suite d'une analyse de la problématique qu'on a eue avec le transfert du métro de Laval à la ville de Montréal, et ça a été... Honnêtement, c'est déraisonnable, les délais qui sont là. Ceci va nous aider à vraiment les raccourcir.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'amendement? L'amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que l'article 1, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous passons maintenant au sujet 5, qui comprend les articles 15 et 16. Alors, M. le ministre, nous allons commencer par l'article 15.

M. Poëti : Merci, M. le Président. 15. L'article 5 de la Loi sur les transports (chapitre T-12) est modifié par la suppression du paragraphe m.

Commentaire : la modification proposée par l'article 15 du projet de loi vise à éviter une répétition de l'habilitation accordée au gouvernement en supprimant le paragraphe m de l'article 5 de la Loi sur les transports. En effet, le paragraphe m

de cet article 5 permet au gouvernement de fixer par règlement les exigences applicables à une estimation, à un contrat et à un connaissance dans le cas d'un transporteur. Cette même habilitation, établie dans une formulation plus large, se trouve également au paragraphe n de ce même article, qui est ainsi rédigé :

«fixer les exigences applicables à une estimation, à un contrat, à un connaissance et à un document d'expédition dans le cas d'un transporteur ou de toute personne visée par la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds...»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 15? L'article 15 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 16.

M. Poëti : Alors, l'article 16. La section V.1.1 de cette loi, comprenant les articles 48.11.1 à 48.11.23, est abrogée.

Aux commentaires : l'article 16 de ce projet de loi propose d'abroger la section V.1.1 de la Loi sur les transports, qui institue le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général. Il s'agit d'une demande qui fait l'unanimité chez les membres de ce forum puisqu'eux-mêmes considèrent que le forum n'est plus le mécanisme approprié pour répondre aux nouveaux défis et enjeux économiques émergents de l'industrie québécoise du camionnage général.

Je peux ajouter, M. le Président, que c'est à leur demande lors des rencontres avec eux. C'est à leur demande d'abolition, et ils vont garder une forme de table, mais ne voulaient plus l'avoir de cette façon-là à cause des contraintes légales qu'elle imposait de quorum technique, mais ils nous ont demandé de retirer ça, mais de continuer à avoir une table qu'ils vont gérer eux-mêmes.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 16? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Je ne sais pas si ma mémoire est bonne, mais je crois qu'on nous a dit qu'il y avait une résolution, de la part de la table, qui demandait, dans le fond... Vous aviez reçu une demande officielle?

M. Poëti : Oui, c'est ici.

Mme Ouellet : C'est ça. C'est possible de la déposer à la commission?

M. Poëti : Bien sûr.

Le Président (M. Reid) : Il y a des copies? On peut distribuer les copies?

M. Poëti : Je leur avais dit d'ailleurs que ça avait été fort utile, la création de ça, à l'époque où ils l'ont faite, mais que ça ne répondait plus aux besoins qu'ils avaient maintenant.

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, est-ce qu'il y a des interventions? Oui? On se donne le temps de regarder un petit peu ça.

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : Ça va? Est-ce qu'il y a des interventions maintenant qu'on a eu l'occasion de lire? Pas d'intervention? Est-ce que l'article 16 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Alors, nous passons maintenant au sujet suivant. Nous en sommes au sujet sur les pouvoirs du ministre des Transports. Et, M. le ministre, nous en sommes à l'article 4.

• (20 h 30) •

M. Poëti : Merci, M. le Président, dans lequel on déposera un amendement également. Alors, texte du projet de loi :

Les articles 9 et 10 de la Loi sur le ministère des Transports (chapitre M-28) sont remplacés par les suivants :

«9. Dans l'exercice de ses fonctions, tout fonctionnaire ou employé du ministère ou toute autre personne désignée par le ministre peut entrer et passer, à toute heure raisonnable, sur tout fonds et y effectuer des levés, des examens, des analyses ou d'autres travaux préparatoires liés à la mission du ministre.

«Une personne habilitée à agir en vertu du premier alinéa exhibe sur demande un document attestant sa qualité.

«9.1. Afin de vérifier la sécurité d'une infrastructure de transport, le ministre peut ordonner à tout contractant ou propriétaire de l'infrastructure d'effectuer tout essai, étude, expertise ou vérification qu'il indique.

«Dans le délai qu'il détermine, le ministre peut également requérir du contractant ou du propriétaire qu'il lui fournisse un rapport sur tout aspect de la construction ou de l'exploitation de l'infrastructure de transport, accompagné, le cas échéant, des renseignements et des documents qu'il identifie.

«Pour l'application de la présente loi, une infrastructure de transport est un ouvrage de génie civil ou un immeuble servant au transport terrestre, aérien ou maritime.

«10. Le ministre peut conclure, conformément à la loi, des ententes avec un gouvernement autre que celui du Québec ou l'un de ses ministères ou organismes, ou avec une organisation internationale ou l'un de ses organismes.»

Au commentaire général : L'article 4 du projet de loi propose de modifier la Loi sur le ministère des Transports en remplaçant les actuels articles 9 et 10 par les articles 9, 9.1 et 10 afin de bonifier le cadre d'intervention du ministre.

L'article 9 proposé vise une simple reformulation du droit d'accès du ministre sur tout fonds d'un propriétaire afin d'y effectuer des levés, des examens, des analyses ou d'autres travaux préparatoires liés à la mission du ministre.

Le premier alinéa de l'article 9.1 proposé est nouveau. Cet article confère au ministre, pour des motifs de sécurité, le pouvoir d'ordonner à tout contractant ou propriétaire d'une infrastructure de transport d'effectuer tout essai, étude, expertise ou vérification qu'il indique. Le deuxième alinéa de l'article 9.1 proposé permet au ministre de requérir qu'un contractant ou qu'un propriétaire d'une infrastructure de transport lui fournisse un rapport sur tout aspect de la construction ou de l'exploitation de cette infrastructure, incluant la communication de renseignements et de documents que le ministre indique.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, je pense que vous avez un amendement sur l'article 4.

M. Poëti : Oui. L'amendement, en fait, touche une traduction d'un mot plus appropriée et... Dans le texte anglais du troisième alinéa de l'article 9 proposé par l'article 4 du projet de loi, remplacer «project» par «structure».

Le Président (M. Reid) : Alors, voici pour l'amendement. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement? Sur l'amendement. Oui, allez-y.

Mme Ouellet : Non, pas sur l'amendement.

Le Président (M. Reid) : Non, sur l'amendement. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement? Est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'amendement est adopté. Alors, nous revenons à l'étude de l'article 4 tel qu'amendé.

Mme Ouellet : Oui. J'aimerais ça comprendre... Je comprends que vous parlez de reformulation, là, mais qu'est-ce qui a amené le ministère à faire ces reformulations-là? Il y avait-u des projets ou des inspections que ne vous pouviez pas faire? Parce que je vois que vous avez changé «propriété privée» par «fonds». Je me demandais, là, s'il y avait des blocages qui vous ont amenés à faire cette reformulation-là. D'où vient le besoin?

M. Poëti : Allez-y, madame. Je vous dis d'emblée que je suis assez content de ça, mais elle va vous l'expliquer.

Le Président (M. Reid) : Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, M. le Président. Alors, lorsqu'à tous les jours nous travaillons avec les lois d'un secteur particulier, comme la Loi sur les transports, la Loi sur le ministère des Transports, certains libellés demandent d'être améliorés. Pour l'article 9, c'était le cas. Donc, on a la même finalité, mais c'est juste un libellé revampé pour l'article 9. Est-ce que vos interrogations portent particulièrement sur l'article 9.1?

Mme Ouellet : Non. Bien, c'était pour l'ensemble. Quand vous dites : On a besoin de relibeller, c'est parce qu'il y a quelque chose qui ne fonctionnait pas. C'est quoi qui accrochait qui fait en sorte que vous avez besoin de le relibeller? Parce qu'on ne fait pas ça pour le fun, là.

M. Poëti : Bon. Alors, mon sous-ministre d'expérience me dit que c'était principalement lorsqu'il y avait des situations d'urgence où on ne pouvait pas agir aussi rapidement, alors qu'en cas de situation d'urgence la façon dont le texte est libellé nous donne un accès plus rapide à une intervention et une demande.

Mme Bacon (Nathalie) : Et j'ajouterais que les trois articles proposés, 9, 9.1, et 10, avaient déjà été repérés par la formation au pouvoir lors de la présentation du projet de loi n° 68. L'article 76 — qui était le projet de loi créant l'agence des transports — alors proposait ces mêmes articles là pour revampé et améliorer les pouvoirs en transports, et aujourd'hui nous les proposons pour le ministre des Transports. C'est les mêmes libellés.

Mme Ouellet : Donc, ce que je comprends, c'est que les ajouts qui ont été faits... parce que vous parlez de situation d'urgence, il «peut entrer et passer, à toute heure raisonnable», ça fait que c'est ce qui n'était pas indiqué dans l'ancienne loi. Puis mettre «fonds» au lieu de «propriété privée», c'est plus large, j'imagine, d'utiliser «fonds» plutôt que «propriété privée»?

Mme Bacon (Nathalie) : C'est un libellé, c'est une préférence.

Mme Ouellet : C'est quand même plus large, en termes de texte.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, c'est plus large.

Mme Ouellet : Puis les deux autres articles, c'est des ajouts, donc qui n'étaient pas initialement dans la loi, là, ça fait que c'est des ajouts que vous faites.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, l'article 9.1 est un ajout, l'article 10 est juste un libellé revampé.

Le Président (M. Reid) : Merci. D'autres interventions sur l'article 4? L'article 4, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous passons maintenant, M. le ministre, à l'article 6.

M. Poëti : Merci, M. le Président. L'article 6 du projet de loi : L'article 12.4 de cette loi est modifié par l'insertion, après «contrevient», de «à l'article 9.1 ou».

Le commentaire : L'article 6 du projet de loi prévoit, par souci de concordance, une infraction pénale en cas de contravention à l'article 9.1 introduit par l'article 4 du projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 6? L'article 6 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous passons maintenant à l'article 7.

M. Poëti : ...du projet de loi : Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 12.4, du suivant :

«12.4.1. Quiconque entrave de quelque façon que ce soit l'action d'un inspecteur ou d'un enquêteur, le trompe par réticence ou fausse déclaration, refuse de lui fournir un renseignement ou un document qu'il a droit d'exiger ou d'examiner, cache ou détruit un document ou un bien pertinent à une inspection ou à une enquête commet une infraction et est passible d'une amende de 1 000 \$ à 5 000 \$ dans le cas d'une personne physique et de 3 000 \$ à 15 000 \$ dans les autres cas.»

Au commentaire : Les dispositions de l'article 12.4.1 proposé par l'article 7 du projet de la loi visent à créer une infraction à l'encontre des personnes commettant des actes susceptibles de nuire au déroulement d'une inspection ou d'une enquête effectuée en application au chapitre I.1 introduit à la Loi sur le ministère des Transports par l'article 8 du projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 7? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Donc, je vois qu'on a ici un article d'amendes au niveau pénal et je me rends compte qu'elles sont beaucoup plus élevées que pour les détenteurs... cinq fois, quand même, plus élevées que pour les détenteurs... les gens qui ne sont pas détenteurs d'un permis de taxi. Et, dans ce cas-là, c'est une infraction d'une autre nature, là, mais quand même pour une personne physique. Donc, juste réitérer que je trouve dommage qu'on n'ait pas pu régler la question d'augmenter les amendes pour les infractions pour les gens qui ne détiennent pas de permis de taxi et qui font du taxi illégal.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. M. le député...

M. Poëti : ...respecter la décision de la présidence, moi, dans ce dossier-là.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Blainville.

M. Laframboise : ...et je rajouterai que...

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon, pardon. Excusez.

M. Laframboise : Je rajouterai que les montants sont beaucoup plus respectueux du... que je vous dirais, là, par rapport à l'infraction commise et les montants demandés.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Blainville. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 7? L'article 7 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous en sommes à l'article 8. M. le ministre.

M. Poëti : Texte du projet de loi : Cette loi est modifiée par l'insertion, avant le chapitre II, du suivant :

«Chapitre I.1. Inspection et enquêtes.

«Section I. Inspection.

«12.21.1. Le ministre peut désigner toute personne pour procéder à une inspection dans tout lieu où se déroule une activité visée par la présente loi ou par une autre loi dont il est responsable de l'application.

«La personne désignée par le ministre peut, pour l'application de l'une de ces lois :

«1° pénétrer à toute heure raisonnable dans ces lieux;

«2° exiger tout renseignement relatif à l'application de l'une de ces lois ainsi que la production de tout document s'y rapportant;

«3° examiner et tirer copie de ces documents;

«4° faire l'examen des lieux et des biens s'y trouvant;

«5° photographier ces lieux et ces biens.

«Lors de l'inspection d'un chantier de construction, la personne responsable du chantier est tenue d'en donner l'accès à l'inspecteur, de lui prêter une aide raisonnable et de l'accompagner.

«12.21.2. Une personne autorisée à agir comme inspecteur exhibe sur demande un document attestant sa qualité.

«12.21.3. Un inspecteur peut, par une demande qu'il transmet par courrier recommandé ou certifié ou par signification à personne, exiger de toute personne, dans le délai raisonnable qu'il fixe, tout renseignement ou document relatif à l'application de la présente loi ou d'une autre loi dont le ministre est responsable de l'application.

«12.21.4. Un inspecteur peut adresser à quiconque les recommandations qu'il croit convenables.

«En présence d'une possible inobservation d'une règle contractuelle par un contractant visé à l'article 1 de la Loi sur les contrats des organismes publics (chapitre C-65.1), l'inspecteur doit transmettre une copie de son rapport d'inspection au responsable de l'observation des règles contractuelles désigné par le ministre.

«12.21.5. Un inspecteur ne peut être poursuivi en justice pour des actes accomplis de bonne foi dans l'exercice de ses fonctions.»

Commentaires sur l'article 12.21 : Le premier alinéa de l'article 12.21.4 proposé confère à l'inspecteur un pouvoir de recommandation qu'il peut formuler à l'endroit de toute personne.

• (20 h 40) •

Le Président (M. Reid) : Ça couvre l'ensemble de l'article 8. Oui. Alors, y a-t-il des commentaires ou des interventions sur l'article 8? L'article 8 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'article 8 est adopté. M. le ministre, nous en sommes maintenant au dernier sujet, l'article 9.

M. Poëti : L'article 9, texte du projet de loi : L'article 12.30 de cette loi est modifié :

1° par l'ajout, à la fin du paragraphe 1°, du sous-paragraphe suivant :

«h) des services de transport par traversier permettant la liaison entre la Municipalité de Baie-Sainte-Catherine et le village de Tadoussac;»;

2° par l'ajout, après le paragraphe 2°, du suivant :

«2.1° le "Fonds aérien" affecté au financement :

«a) des services visés à l'article 11.7, de même que les activités liées à ces services notamment l'acquisition, la conservation, l'amélioration, l'entretien et la disposition d'équipements;

«b) de l'acquisition, de la construction, de la conservation, de l'amélioration, de l'entretien, de la disposition ou de l'exploitation d'équipements et d'infrastructures de transport aérien que détermine le gouvernement.».

Aux commentaires : Le paragraphe premier de l'article 9 du projet de loi propose de modifier le paragraphe 1° de l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports concernant le Fonds des réseaux de transport terrestre en y ajoutant le sous-paragraphe h afin que ce fonds puisse également être affecté au financement des services de transport par traversier permettant la liaison hors de la municipalité de la Baie-Sainte-Catherine et le village de Tadoussac. Le service de transport par traversier Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine est le seul lien permettant la continuité des deux tronçons de la route 138 entre la région de Charlevoix et celle de la Côte-Nord. Le rapport annuel 2013-2014 de la Société des traversiers du Québec indique un total de 42 595 traversées, 1 563 000 passagers et 831 000 véhicules, dont 650 000 automobiles et 122 000 camions.

Le deuxième paragraphe de l'article 9 du projet de loi propose de modifier l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports par l'ajout du paragraphe 2.1° afin d'instituer un nouveau fonds, le Fonds aérien. Ce fonds serait affecté au financement des activités liées à la mission du Service aérien gouvernemental décrite à l'article 11.7 proposé par l'article 5 du projet de loi ainsi qu'au financement d'infrastructures de transport aérien que détermine le gouvernement.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article n° 9? L'article n° 9 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous en sommes maintenant à l'article 30.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : On le fait après. L'article 30.

M. Poëti : L'article 30, dans lequel il y avait un amendement, M. le Président.

Texte du projet : La présente loi entre en vigueur le (indiquer ici la date de la sanction de la présente loi).

Aux commentaires : L'article final du projet de loi a trait à l'entrée en vigueur des différents articles du projet de loi.

La proposition d'amendement est pour faciliter la transition. L'article 30 proposé au projet de loi est remplacé par le suivant :

La présente loi entre en vigueur le (indiquer ici la date de la sanction de la présente loi), à l'exception des articles 2 et 5, du paragraphe 2° de l'article 9 et des articles 10 et 20 à 29, qui entreront en vigueur le 1er avril 2016 ou à la date ou aux dates antérieures que peut fixer le gouvernement.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons commencer par l'amendement. C'est un amendement qui remplace, en fait, l'article en question. Alors, nous allons disposer de l'amendement. Y a-t-il des interventions sur cet amendement? L'amendement est-il adopté?

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon. Ah! j'ai compris.

Mme Ouellet : J'ai une question : Pourquoi?

M. Poëti : Pour faciliter la transition de l'ensemble des employés du SAG, du Service aérien gouvernemental, au moment où ils deviennent des employés du ministère des Transports. Donc, on se donne un temps de transition un peu plus long pour le faciliter.

Mme Ouellet : 9 et 10... 10, c'est le service aérien, mais 9, ce n'est pas ça. 9, c'est... 9, c'est d'autre chose, là. 9, c'est la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine.

M. Poëti : Ah! celle-là, Baie-Sainte-Catherine... en fait, parce que... Je m'excuse si j'ai répondu pour l'autre, mais c'était pour ça, pour le 5. Celle-là, parce que c'est le seul lien qui n'est pas routier et c'est le seul lien qui relie les deux extrémités, et à partir de là, bien, dans l'application, évidemment, des fonds et des programmes qu'on peut utiliser en fonction évidemment autant de l'aérien que du routier, ce lien-là devient, par définition, un lien routier, bien qu'il soit par bateau.

Mme Ouellet : Je comprends pour l'amendement à l'article 10, mais pourquoi retarder d'un an l'application de l'amendement... 9, excusez, pas 10. Pourquoi retarder d'un an?

M. Poëti : Baie-Sainte-Catherine est en vigueur immédiatement, c'est le Fonds aérien qu'on a besoin plus de temps pour le créer puis replacer ça en place. Mais, Baie-Sainte-Catherine, selon ce que j'entends, serait en place immédiatement au projet de loi... au paragraphe 1° et au paragraphe 2°, par l'ajout... du paragraphe 2°, du suivant : «Le "Fonds aérien" affecté au financement...»

Des voix : ...

M. Poëti : C'est administratif, au niveau financier.

Le Président (M. Reid) : D'autres interventions sur l'article 30? L'article 30 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, l'article 30 est adopté. Maintenant, nous allons passer aux articles suspendus. En fait, il n'y en a qu'un, l'article n° 12. Et je pense qu'on attendait les précisions. Est-ce que c'est ça?

M. Poëti : ...je pense qu'on a les réponses. Vous l'avez, c'est l'article 12. Vous les avez? Me Bacon pourrait répondre.

Le Président (M. Reid) : Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, M. le Président. Alors, pour vous préciser 89.1 introduit par l'article 12 du projet de loi, il est précisé que deux sociétés de transport ou plus peuvent constituer un organisme à but non lucratif pour leur rendre accessibles des biens et services. Alors, effectivement, dans les biens et services qui pourraient être rendus accessibles à cet organisme-là, ces services-là pourraient comprendre des services de type centre d'appels.

Par contre, peu importe qu'on adopte 89.1 ou qu'on ne l'adopte pas, que la présence de 89.1 ou la possibilité de créer un organisme pour faire des acquisitions de services et de biens, donc un partage de services et de biens, des regroupements... alors, peu importe qu'il y ait 89.1 ou pas, si vous avez une société de transport en commun, l'une des neuf sociétés actuelles créées par la Loi sur les sociétés de transport en commun, qui décide de se départir d'un centre d'appel, cette société de transport en commun, mettons la STM, doit faire face à ses obligations, donc les obligations qu'elle a contractées. Et il y aurait l'application du Code du travail avec l'article 45 et l'obligation de respecter les conventions collectives.

Donc, avec ou sans 89.1, donc avec ou sans la possibilité de créer un organisme aux fins de leur offrir des services de mise en commun de biens ou services, une société de transport ne pourrait pas sous-contracter sans respecter ses engagements et sans faire face aux conventions collectives. Donc, la crainte soulevée par le syndicat canadien par la création d'un organisme à but non lucratif visé à 89.1 n'est pas fondée.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce que vous avez d'autres commentaires?

Mme Ouellet : Donc, juste pour être sûre que j'ai bien compris, donc c'est-à-dire qu'avec un OBNL, effectivement, dans le libellé, le mot «services» pourrait inclure un service de centre d'appels, mais l'OBNL serait dans la stricte obligation de respecter la convention collective. Donc, à ce moment-là, l'OBNL n'aurait aucun avantage à offrir ou faire des services en lieu et place de ce qui est déjà fait par les sociétés de transport, étant donné qu'ils auraient à appliquer exactement les mêmes conventions collectives.

M. Poëti : Bien, en fait, ça revient au conseil d'administration en tant qu'ils sont. Ce que vous dites est exact parce qu'ils sont liés par la loi.

Mme Bacon (Nathalie) : Tout à fait, sauf que c'est la société de transport ou les sociétés de transport qui se regroupent ensemble qui auraient le problème du non-respect des conventions collectives.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 12? L'article 12 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Bon, là, il y a un petit doute ici à savoir si on a adopté l'article 30 tel qu'amendé. Alors, je vais vous demander : Est-ce que l'article 30, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté.

Une voix : ...

• (20 h 50) •

Le Président (M. Reid) : Bon. Parce qu'il y a... il faut en faire deux, alors on n'est pas sûrs si on a fait les deux. Donc, maintenant, c'est certain. Alors, il nous reste à adopter un élément...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon?

Mme Bacon (Nathalie) : ...au niveau de l'article 28, juste pour s'assurer si l'annexe est bel et bien adoptée.

Le Président (M. Reid) : ...oui, vous me devancez, là, c'est mon rôle. Écoutez, nous en sommes à l'étape de l'adoption de l'annexe. Alors, M. le ministre, je vais vous demander de présenter l'annexe, et, par la suite, nous procéderons... nous en disposerons.

M. Poëti : D'accord. Donc, l'annexe I de l'article 27, Fonds aérien, en milliers de dollars, 2015-2016, les prévisions, revenus, revenus — partie financée par le portefeuille ministériel : zéro; autres revenus, 74 946 200 \$; total des revenus, 74 946 200 \$; dépenses à approuver, 74 646 200 \$; surplus, déficit de l'exercice, en surplus, 300 000 \$; surplus cumulé au début, 57 100 000 \$; surplus cumulé à la fin, 57 400 000 \$; investissements à approuver, 21 328 000 \$. L'annexe I.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Est-ce qu'il y a des commentaires ou des interventions sur l'annexe I? Alors, est-ce que l'annexe I est adoptée?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous en sommes maintenant au titre du projet de loi. Est-ce que le titre du projet de loi est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Je propose que la commission adopte une motion d'ajustement des références. Est-ce qu'elle est adoptée?

Des voix : Adopté.

Remarques finales

Le Président (M. Reid) : Alors, nous en sommes maintenant à la conclusion de nos travaux par les remarques finales. Je passe maintenant la parole au représentant du deuxième groupe d'opposition, le député de Blainville.

M. Mario Laframboise

M. Laframboise : Merci beaucoup, M. le Président. D'abord, je voudrais vous remercier, M. le Président, M. le ministre, collègues gouvernementaux, évidemment remercier la députée de Vachon, remercier aussi mes collègues de Groulx et de Borduas, qui ont fait beaucoup de travail avec vous. Ce soir, c'est moi qui prends la relève.

Évidemment, d'abord, on est assez contents du projet de loi. D'abord, on a réussi à l'améliorer au cours des débats sur ce projet-là. Évidemment, c'est un projet de loi qui a plusieurs volets, on l'a vu, juste dans son étude finale, on l'a adopté par blocs.

Dans le Service aérien gouvernemental, bien, c'est de rapatrier le service au ministère des Transports. Donc, je pense que ça allait de soi, dans les sociétés de transport en commun, bien, de créer et de permettre de créer des organismes à but non lucratif, des OBNL, pour rendre de façon plus efficace puis peut-être de façon plus économique les biens et services par les différents intervenants.

Les conseils intermunicipaux de transport, municipalités, municipalités régionales de comté, bien, clarifier tout le service et le travail des inspecteurs avec les pénalités, les infractions, les violations. Donc, c'est encore une fois des articles d'éclaircissement. Pour l'Agence métropolitaine de transport, bien, lui permettre d'être plus efficace dans la livraison de ses travaux et du transfert des équipements, entre autres aux différents services de transport. Dans le camionnage, c'était une demande de l'industrie d'abolir le forum. Donc, je pense que ça allait de soi.

Les pouvoirs au ministre, la vérification de la sécurité des infrastructures, je pense qu'on est dedans, M. le ministre, là. Disons que l'actualité des dernières années nous a amenés à ces modifications-là. Ensuite, pour conclure des ententes par... le ministre vous permet de conclure des ententes. Le pouvoir d'inspection puis d'enquête, moi, je pense qu'on se devait de rafraîchir cette loi-là ou ces lois-là; la traverse de Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine pour qu'il puisse bénéficier du financement par le Fonds des réseaux de transport terrestre. Moi, je pense que ça allait de soi.

Évidemment, il y avait le secteur taxi. Ça, ça a pris une bonne partie des discussions en commission. C'est sûr qu'il y avait beaucoup d'inquiétudes de la part du milieu du taxi avec la première mouture du projet. M. le Président, évidemment... M. le ministre, on vous en remercie. Vous avez quand même accommodé... vous avez ajusté des articles en conséquence. Évidemment, c'est une industrie qui doit se moderniser. On est à l'aube d'une grande innovation. Moi, je pense que d'installer des projets pilotes, pour la Coalition avenir Québec, l'innovation, faire mieux avec les nouvelles technologies, je pense qu'on se doit d'aller dans ce sens-là. Et évidemment le projet de loi va démontrer cette ouverture-là à l'industrie du taxi, c'est bien important, pas à des intervenants ou des joueurs à l'extérieur.

Moi, je pense que, tout au long de la commission, c'était clair, pour rassurer l'industrie, de dire : Écoutez, ce qu'on veut faire, c'est de permettre à l'industrie de se moderniser, ne pas permettre... ne pas avoir de nouveaux joueurs dans l'industrie qui pourraient être capables de déstabiliser l'industrie en ne respectant pas les lois. Je pense qu'on a fait un chemin dans ce sens-là et je suis profondément convaincu qu'à la fin des deux ou trois prochaines années, là, la durée des projets pilotes, on aura une industrie qui va être en meilleure situation financière, capable de compétitionner et être capable de se moderniser.

Donc, encore une fois, c'est avec... Disons qu'on approuve ce projet de loi là, puis c'est avec plaisir qu'on a participé à cette commission-là et qu'on va adopter... que notre parti va appuyer le projet de loi qui est déposé devant nous.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Blainville. Je passe maintenant la parole à Mme la députée de Vachon.

Mme Martine Ouellet

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Permettez-moi, dans un premier temps, de remercier le ministre ainsi que l'ensemble de son équipe du ministère, les collègues du gouvernement, les collègues de la deuxième opposition et les quelques brèves apparitions du collègue député de Mercier.

Vous me permettez aussi de remercier plus particulièrement les collègues qui m'ont accompagnée, la collègue de Pointe-aux-Trembles, de Jonquière, de Matane-Matapédia et de Verchères.

Donc, nous sommes contents d'avoir eu, là, des amendements, donc particulièrement, là, la question du détenteur du permis de taxi, de s'assurer que le projet pilote ne pourrait pas s'appliquer à des gens qui ne seraient pas détenteurs d'un permis de taxi; d'avoir réduit le délai du projet pilote, qui était initialement prévu de trois à cinq ans, de deux à trois ans — nous avions demandé aussi un à deux ans, mais nous sommes d'accord avec deux à trois ans; d'avoir consenti à informer la table dans un délai de 45 jours avant l'autorisation du projet pilote pour que la table puisse faire des recommandations comme elle en a le pouvoir, de pouvoir faire des recommandations, faire des propositions au ministre.

C'est sûr que nous sommes déçus sur un certain nombre d'amendements qui ont été refusés, des amendements demandant qu'il y ait un rapport de projet pilote qui soit présenté. Donc, nous trouvons dommage que ça ait été refusé. Donc, malgré qu'il y ait l'information 45 jours avant, nous aurions souhaité... pour une information publique, parce que ça, c'est la Table de concertation de l'industrie du taxi, mais nous aurions quand même souhaité une publication du projet pilote pour l'ensemble de la population. Donc, nous sommes déçus, là, que ça nous ait été refusé de la part du ministre, que soit aussi refusé, de la part du ministre, de contenir les projets pilotes en dedans d'un 5 % de voitures de Montréal ou de Québec, pour ne pas faire, là, des immenses projets pilotes. On comprenait, sur les autres territoires, qu'effectivement les quantités étaient plus petites, que c'est un pourcentage qui s'appliquait, là, à Montréal et à Québec, mais il n'y avait pas d'ouverture, malheureusement.

Pas d'ouverture non plus pour que les obligations de vérification du véhicule soient également appliquées, pour des questions de sécurité, aux projets pilotes. Malheureusement, non plus, pas d'ouverture pour que le prix qui est exigé par la Commission de transports du Québec soit appliqué également pour les projets pilotes, ce qui pourrait occasionner de la concurrence déloyale avec un but, à moyen terme, d'améliorer l'industrie du taxi dans son ensemble, mais, à court terme, de porter préjudice à un certain nombre d'individus, même si l'ensemble de l'industrie pourrait s'en trouver amélioré. Et, la même chose, pas d'ouverture sur la question du territoire qui, encore là, à terme, pourrait améliorer l'industrie du taxi, mais qui, à court terme, là, pourrait avoir de l'impact sur des individus.

• (21 heures) •

Je dirais, en terminant, M. le Président, que là où vraiment nous ne comprenons pas la fermeture du ministre à consentir... parce que, de consentement, en commission parlementaire, même si la présidence de l'Assemblée jugeait irrecevable la proposition, de consentement, nous aurions pu tout à fait l'étudier et nous n'aurons pas d'autres propositions à court terme, et le problème d'UberX est criant actuellement. Les gens de l'industrie du taxi sont venus nous le dire. UberX nous a même mentionné qu'il avait tout à fait l'intention, de façon candide, de continuer à ne pas respecter la loi, considérerait que ça ne s'appliquait pas à lui. Donc, avec une attitude comme celle-là, si on ne se donne pas des moyens plus costauds pour arrêter l'illégalité d'UberX, bien, force est de constater que ça ne fait que continuer.

Les différentes saisies qui ont été effectuées n'ont eu aucun impact. Ils continuent exactement de la même façon. Ça n'a même pas ralenti UberX, qui prend en charge l'ensemble des amendes, l'ensemble des frais de poursuite juridique, donc, pour pouvoir avoir un peu plus... Puis c'est sûr que des amendes de 350 \$ à 1 050 \$... D'ailleurs, on a oublié d'en discuter, mais il va y avoir une difficulté de la part du ministre, parce que ses amendes pour le projet pilote sont plus élevées que les amendes pour les conducteurs illégaux d'UberX. Donc, il y a une incohérence. Lorsque devra s'appliquer la loi, quelle amende va s'appliquer? L'amende inférieure de la loi ou l'amende supérieure du projet pilote? Donc, de façon assez surprenante, le ministre a refusé le consentement à ce qu'on ouvre cette disposition-là, et ce qui fait en sorte que les amendes pour les conducteurs illégaux d'UberX sont plus faibles que les amendes introduites par le projet pilote.

Donc, nous déplorons vraiment cette situation-là parce que nous ne pouvons pas agir, dans le cadre de ce projet de loi là, sur plusieurs dispositions, par exemple les points de démerite, mais nous aurions pu, de consentement, agir sur au moins l'amende pour l'illégalité pour un chauffeur qui fait du service type taxi, qui ne détient pas de permis de taxi et, malheureusement, nous n'avons pas eu le consentement. Donc, nous déplorons cette fermeture-là du ministre parce que nous avons une occasion. Et là l'été va se passer et encore plusieurs mois avant que nous puissions revenir sur ces dispositions de la loi. Mais nous allons continuer à suivre ce dossier et nous allons continuer à être vigilants. Et nous trouvons dommage que le ministre ait refusé aujourd'hui que nous puissions agir sur la question du niveau de l'amende pour non-détention d'un permis de taxi en faisant un service de type taxi.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. Avant de passer la parole au ministre, qui est le dernier à prendre la parole, y a-t-il un autre député qui souhaite présenter des remarques finales? Alors, M. le ministre, à vous la parole pour vos remarques finales.

M. Robert Poëti

M. Poëti : Merci, M. le Président. Alors, dans un premier temps, je voudrais vous adresser, à vous et votre équipe, des remerciements pour avoir tenu ce projet de loi article par article dans les règles de notre Assemblée, dans les règles de notre démocratie et de nos règlements. Remercier évidemment les gens de l'Assemblée, les pages qui sont avec nous, secrétaires et les gens qui nous permettent de réussir à faire ce travail-là beaucoup plus facilement.

Évidemment, je veux remercier les gens de mon équipe, qui ont participé directement à l'élaboration de ce projet de loi qui, effectivement, touchait plusieurs points. Ce n'est pas toujours traditionnel lorsqu'on le travaille parce qu'on touche à plusieurs éléments, mais, de toute évidence, ce n'est pas impossible, parce qu'on y a réussi. Alors, M. Meloche, Me Bacon, M. Breault, toute votre équipe, évidemment, du ministère des Transports, qui sont avec vous.

J'aimerais aussi remercier la députée de Vaudreuil, le député d'Abitibi-Est, Argenteuil, Côte-du-Sud, Mégantic, évidemment, la députée de Vachon, Blainville, Mercier. Merci d'avoir été là. Je sais que, ce soir, vous avez moins eu

l'occasion de pouvoir vous exprimer, vous l'avez fait abondamment lors des commissions parlementaires, ce qui nous a permis de voir que, tous ensemble... la préoccupation des difficultés de certaines applications de transport illégal est une préoccupation de tous, de l'ensemble de l'Assemblée nationale.

En ce qui a trait aux commentaires de la députée de Vachon, moi, je suis triste un peu d'entendre autant de fois le mot «fermeture» quand on a démontré beaucoup d'ouverture. Et ce qui est important ici, dans les règles de démocratie, c'est ce qui m'a amené en politique, c'est : lorsqu'il y a un doute ou une mésentente sur un point, on fait appel à nos institutions, la présidence. Et on prend cette décision-là d'une façon démocratique. Et je pense que c'est une alternative qui est non seulement possible, mais qui est présente. Et c'est ce qu'on a fait ce soir. D'entendre la députée de Vachon me dire qu'elle est déçue qu'on n'ait pas outrepassé la décision de la présidence, parce qu'on peut le faire, que ça, ça la déçoit, moi, ce bout-là, ça me déçoit que vous pensiez comme ça, honnêtement, parce que je pense que nos règles parlementaires sont bien établies. Et il me semble, je n'ai pas votre expérience parlementaire, mais il me semble que ces règlements-là sont faits pour être suivis, et je pense qu'on ne doit pas et on ne devait pas prendre à la volée n'importe quelle situation puis tenter de la glisser dans un projet de loi qui ne nous permettait pas de faire ça.

Et l'autre chose que je dois dire, parce que j'ai entendu peu de remerciements sur notre ouverture, je veux, en terminant, lire un paragraphe sur lequel on a mis beaucoup de temps, l'équipe, suite aux commissions parlementaires et spécialement pour vous, Mme la députée de Vachon, ce paragraphe-là qui, pourtant, à mon avis, devait emmener beaucoup de satisfaction de votre part dans l'objectif d'accroître la sécurité des usagers, d'améliorer la qualité des services offerts ou de favoriser le développement de l'industrie du transport par taxi, le tout en respectant les règles applicables en matière de protection de la vie privée. Pour moi, je répondais, à mon avis, à l'ensemble de vos inquiétudes, à l'ensemble de vos questionnements.

Mais, écoutez, je vous remercie de votre collaboration, ce projet de loi a été adopté d'une façon démocratique ici ce soir... en fait, sur le travail que nous avons à faire, l'Assemblée nationale terminera le travail demain, mais je vous remercie quand même de votre préoccupation, de votre intérêt à travailler pour l'ensemble du taxi à Montréal, mais ce projet de loi touchait beaucoup plus que ça, et ma déformation de respect des règles m'amène à travailler de cette façon-là. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, à mon tour de remercier tous les membres de la commission, tous les députés qui nous ont accompagnés, les personnes qui sont avec nous aussi pour nous aider. Et surtout, malgré les différences d'opinions, etc., nous avons réussi à garder ce que nous appelons effectivement la démocratie, c'est-à-dire un endroit où on ne partage par toujours les mêmes idées, mais où on ne se bat pas avec des bâtons puis des fusils, on se bat avec des mots. C'est ce que nous avons fait avec beaucoup d'élégance, et je vous remercie beaucoup.

Alors, la commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 21 h 7)