



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 8 juin 2016 — Vol. 44 N° 74

Étude détaillée du projet de loi n° 100 — Loi modifiant diverses
dispositions législatives concernant principalement
les services de transport par taxi (1)

**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 mercredi 8 juin 2016 — Vol. 44 N° 74

Table des matières

Documents déposés	1
Remarques préliminaires	1
M. Jacques Daoust	1
Amendement déposé	2
Mme Martine Ouellet	2
M. Claude Surprenant	4
M. Amir Khadir	7
M. François Bonnardel	9
Motion proposant d'entendre le comité ministériel formé des sous-ministres des Transports, des Finances et du Revenu	13
M. François Bonnardel	13
Retrait de la motion	14
Étude détaillée	15
Amendements déposés	15

Autres intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Mathieu Lemay

- * M. Christian Bisson, ministre des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports
- * M. Claude Gélinas, idem
- * M. Guy Mailhot, Commission des transports du Québec
- * M. Christian Daneau, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 8 juin 2016 — Vol. 44 N° 74

Étude détaillée du projet de loi n° 100 — Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi (1)

(Onze heures trente-cinq minutes)

Le Président (M. Reid) : Alors, après avoir constaté le quorum de cinq membres... À l'ordre, s'il vous plaît! Donc, 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° 100, Loi modifiant les diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président. Mme Vallières (Richmond) sera remplacée par M. Habel (Sainte-Rose) et M. Lemay (Masson), par M. Bonnardel (Granby).

Documents déposés

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous avons reçu deux mémoires, un de la part du regroupement des organismes de la personne handicapée, région 03 et un autre de la Commission-Jeunesse du Parti libéral du Québec. Alors, je dépose ces documents officiellement.

Remarques préliminaires

Alors, nous commençons avec les remarques préliminaires. M. le ministre, vous disposez de 20 minutes pour faire vos remarques préliminaires. À vous la parole.

M. Jacques Daoust

M. Daoust : Je vous remercie, M. le Président. D'abord, je veux souhaiter la bienvenue à mes collègues de l'opposition officielle, deuxième opposition, aux députés aussi qui se joignent à nous aujourd'hui, mes collègues du gouvernement. Et on est ensemble pour un projet de loi qui est attendu, je pense, et sur lequel on voudra bien essayer de faire un consensus puis être diligents.

Alors, on va entreprendre l'étude article par article du projet de loi n° 100, qui est intitulé Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi. Le projet de loi repose sur six grands principes incontournables, à savoir : d'abord, permettre la modernisation des services offerts; deuxièmement, créer un environnement équitable et flexible; troisième point, assurer la sécurité des usagers; quatrième point, protéger les consommateurs; cinquièmement, tenir compte des particularités régionales; et, sixièmement, réduire l'évasion fiscale.

Différentes mesures sont proposées pour répondre à chacun de ces principes. Les besoins de la population en matière de transport évoluent sans cesse, et nous ne pouvons tout simplement pas ignorer ces appels au changement. Toutefois, le fait que l'industrie du taxi doive se moderniser ne nécessite pas de fragiliser un important secteur de notre économie qui fait vivre des milliers de travailleurs.

Pour aider à cette nécessaire modernisation de l'industrie, le projet de loi n° 100 contient plusieurs propositions qui, selon nous, seraient bénéfiques pour les utilisateurs. Il suggère d'apporter davantage de flexibilité, tant dans la pratique que dans le mode de fonctionnement, notamment en permettant une modulation balisée du tarif selon une fourchette autorisée, en offrant la possibilité de payer électroniquement sa course, en confiant des responsabilités accrues aux intermédiaires, en mettant en place des mesures d'électrification du transport par taxi, en permettant la création de plus grands parcs de véhicules, enfin grâce au taxi partage, afin que plusieurs clients puissent se répartir entre eux le coût d'une course. Autant de mesures qui permettront aux différentes clientèles de bénéficier de services de qualité.

Ce projet de loi vient également clarifier certaines définitions. Il sera toujours possible et légal de pratiquer le transport bénévole, le transport de accompagnement pour fins... et/ou pour des fins d'économie sociale. Il irait de même pour le covoiturage effectué avec un véhicule de promenade dans le cadre duquel le conducteur déciderait de la destination finale, où la prise de passagers serait accessoire à la raison du déplacement et où la contribution financière se limiterait à un seuil donné de frais d'utilisation du véhicule.

Ce projet de loi répond à l'aspect sécurité des usagers. Or, en tant que ministre responsable de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, cette question me préoccupe beaucoup, et il est de mon ressort... et, voyez-vous, je prends les responsabilités qui me seront confiées très au sérieux. C'est d'ailleurs dans l'optique d'assurer pleinement la sécurité des usagers que le projet de loi prévoit que tous les chauffeurs, quels qu'ils soient, devraient, entre autres, obligatoirement détenir un permis de la bonne classe et se soumettre à une vérification de leurs antécédents judiciaires. De même, les clients pourraient également évaluer la qualité des services offerts par les chauffeurs.

Certains ont présenté le projet de loi n° 100 comme la victoire du statu quo sur un soi-disant modèle économique du XXI^e siècle. Vous serez à même de constater, au cours de l'examen détaillé, que nous entreprenons... que cette vision est tout à fait erronée. Le projet de loi n° 100 propose un modèle québécois, un modèle qui correspond à ce que nous souhaitons collectivement pour encadrer les services de transport rémunéré de personnes par automobile offerts sur notre territoire, un modèle que nous croyons juste, flexible et équitable, un modèle fondé sur des règles claires, connues et communes à tous. On ne peut faire fi de la réalité actuelle de l'industrie du taxi, où la valeur globale des permis en circulation avoisine le 1,2 milliard de dollars sur le marché secondaire. Nous ne pouvons pas tout simplement remettre les compteurs à zéro, pas plus que nous ne pouvons compenser les détenteurs de permis avec l'argent des contribuables, strictement dans l'objectif d'accueillir de nouveaux joueurs.

• (11 h 40) •

Est-ce à dire pour autant que le secteur est à jamais fermé aux nouveaux joueurs? En aucun cas. J'en veux pour preuve l'arrivée de Taxelco sur le marché montréalais en 2015. Ce fournisseur, qui a comparu lors de nos consultations particulières, a choisi d'offrir un service original et inédit dans le respect des lois existantes. C'est en pensant justement à ce projet pilote avec Taxelco que j'ai interpellé l'entreprise Uber le 27 mai dernier, les invitant à faire preuve de créativité et de nous proposer un modèle d'affaires innovant, capable de respecter nos lois et règlements en vigueur sur notre territoire.

Cet appel a été bien reçu, si bien qu'une proposition, soumise le 2 juin dernier, était suffisamment intéressante, de notre point de vue, pour que je mandate mon ministère d'entreprendre des discussions avec l'entreprise afin de jeter les bases d'un projet pilote. Le défi auquel j'étais confronté, c'était de trouver une voie de passage qui nous permettrait à la fois de se donner du temps pour explorer l'idée de projet pilote avec Uber et la volonté d'adopter le projet de loi n° 100 dès la présente session. Notre clé de voûte, c'est l'amendement déposé hier après-midi, qui reporte d'au plus 90 jours l'application du projet de loi n° 100, à l'exception des articles, bien sûr, concernant le vélo. Cette démarche, je le crois, démontre notre bonne foi. Elle réaffirme notre volonté de permettre à plusieurs modèles d'affaires de grandir sur notre territoire.

Fait-on différemment ailleurs? C'est indéniable. Nous conviendrons qu'il appartient à chaque administration de déterminer les règles qui répondent aux réalités et aux valeurs qui leur sont propres. En ce qui nous concerne, nous avons choisi un modèle équitable pour tous ceux qui font du taxi. J'invite donc les députés à se pencher attentivement sur le contenu de ce projet de loi qui, en plus des dispositions concernant les services de transport par taxi, propose également de modifier le Code de la sécurité routière afin, d'une part, de préciser la distance raisonnable d'un conducteur de véhicule routier devant respecter un code de dépassement d'une bicyclette et, d'autre part, d'augmenter le montant de l'amende pour l'ouverture d'une portière d'un véhicule à moteur sans s'être assuré au préalable de pouvoir faire la manoeuvre sans danger, ce que nous appelons l'emportierage.

S'il est adopté, le projet de loi n° 100 constituera une avancée majeure dans le transport rémunéré des personnes par automobile. Il donnera au Québec un cadre plus flexible qui amènera une culture de modernisation et d'amélioration continue des services aux usagers. D'ailleurs, à cette fin, il est également prévu que les droits annuels additionnels pour l'obtention, le maintien ou le renouvellement des permis de propriétaire de taxi seraient versés au Fonds des réseaux de transport terrestre et affectés au financement de la modernisation des services de transport par taxi. La modernisation que nous proposons ne nécessite pas que nous jetions le bébé avec l'eau du bain, pour employer une expression populaire.

Je convie donc, en terminant, M. le Président, mes collègues de cette assemblée à aborder l'étude du projet de loi n° 100 sous l'angle de la sécurité, de l'équité et du respect le plus élémentaire des obligations fiscales par les citoyens et les citoyennes. Merci, M. le Président.

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

Mme Ouellet : Pour combien de temps?

Le Président (M. Reid) : Pour 20 minutes.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon?

M. Daoust : M. le Président, je voudrais déposer l'amendement officiellement ici. Je devais le faire.

Amendement déposé

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Merci.

Le Président (M. Reid) : Alors donc, Mme la députée de Vachon, vous avez la parole pour 20 minutes.

Mme Martine Ouellet

Mme Ouellet : Pour 20 minutes, O.K. Donc, bien, merci, M. le Président. Je voudrais saluer le ministre, saluer les députés du gouvernement, saluer les députés des oppositions, donc remercier aussi, M. le Président, l'ensemble des

groupes qui sont venus nous faire parvenir leurs commentaires, et, je le rappelle, avec un délai extrêmement court. On les remercie de leur collaboration. Il y en a encore quelques-uns qui sont présents avec nous aujourd'hui. Donc, merci d'avoir collaboré dans le si court délai qui était disponible.

Je voudrais rappeler, M. le Président : c'est un projet de loi extrêmement attendu. Ça fait deux ans que nous avons du taxi illégal dans les rues au Québec. Ça fait trois consultations, deux en commission parlementaire, une extraparlementaire, que nous avons faites sur l'industrie du taxi. Donc, nous avons eu l'occasion de faire trois fois le tour de la question, et je crois qu'il est temps, pour les 22 000 chauffeurs de taxi et leurs familles, de régler cette question-là, de ne pas faire perdurer, donc, le taxi illégal dans les rues de Montréal.

Et nous l'avons dit, M. le Président : Tout à fait ouverts aux nouvelles technologies. D'ailleurs, il y en a qui se sont développées ici, à Québec, par des PME de Québec, des belles applications mobiles qui sont utilisées par l'industrie du taxi, de Québec et d'ailleurs au Québec. Donc, tout à fait ouverts aux nouvelles technologies.

Mais, M. le Président, ce qu'on ne veut pas, c'est des techniques vieilles comme le monde. Quand les gens pénètrent dans un marché en ne respectant pas les lois et les règlements et font de la concurrence illégale et déloyale, ça, ce n'est pas de l'innovation, ce n'est pas de la nouvelle technologie, c'est vieux comme le monde.

Nous sommes ouverts au projet pilote qui a été présenté par le ministre et, en fonction de ce qu'a dit le ministre, qu'il n'y aurait pas deux catégories de chauffeurs, donc on va traiter tout le monde sur le même pied d'égalité. Pour nous, c'est incontournable. On va être préoccupés aussi par les questions de sécurité, donc, et de qualité du service.

Je crois que, pour le projet pilote, il serait nécessaire... pendant les trois mois de négociation, et comme d'ailleurs Uber s'était engagé à le faire en commission parlementaire, ce serait important qu'elle respecte sa parole et qu'elle suspende ses activités illégales le temps des discussions. On ne peut plus continuer à accepter des activités illégales sur le territoire du Québec. J'ai malheureusement entendu Uber qui a fait volte-face sur son engagement, sur sa parole, et je lui demanderais, à Uber, de mettre fin à sa mauvaise foi, et d'agir en bonne foi, et de suspendre ses activités, comme elle s'était engagée à le faire en commission parlementaire, mais aussi comme elle l'a fait ailleurs au Canada, où elle a suspendu ses activités lorsqu'il y a eu des négociations à Calgary, lorsqu'il y a eu des négociations à Edmonton. Je pense que c'est tout à fait essentiel.

Et, dans le cas contraire, nous demanderions, M. le ministre, à ce que les articles 25, 37, 38, et 39 soient en vigueur immédiatement à l'adoption du projet de loi. Ces articles concernent des moyens supplémentaires à donner aux autorisés pour faire respecter la loi. Et, si très clairement on a une entreprise multinationale étrangère qui ne paie pas ses taxes, qui se cache dans des paradis fiscaux, qui veut continuer à ne pas payer ses taxes, on ne peut pas continuer à tolérer cet état de fait. Donc, il faut que les articles donnant aux autorités des moyens supplémentaires pour faire appliquer la loi arrivent en vigueur dès l'adoption de la loi. Donc, les articles 25, 37, 38 et 39 devraient être en vigueur dès l'adoption de la loi.

Nous demandons aussi que le gouvernement fasse en sorte, pour qu'un projet pilote puisse se réaliser, qu'il y ait un engagement de la part d'Uber à payer tous ses arriérés de taxes. Et j'ai fait un calcul, avec des hypothèses raisonnables, sur le chiffre fourni par Uber, de 450 000 courses, je crois que c'était janvier ou février cette année, et, pour un seul mois, ça représente 1 million de dollars. Et donc ça fait deux ans qu'elle est en situation de ne pas payer ses taxes au Québec, c'est inacceptable, et même le juge Cournoyer le dit qu'elle doit payer ses taxes. Ça s'applique au premier dollar, c'est très clair dans la loi sur les revenus du Québec. Donc, il faut que, dans l'entente du projet pilote, il y ait un engagement à payer l'ensemble de l'arriéré des taxes et que le gouvernement ait l'information pour avoir quel montant ça représente. Mais, comme je vous le dis, seulement pour le mois de janvier, selon les chiffres d'Uber, ce serait environ 1 million de dollars.

Sur le projet de loi, nous souhaitons la collaboration, nous l'avons dit, nous allons le répéter, nous souhaitons l'adoption d'ici la fin de la présente session, donc avant vendredi, vendredi, 1 heure. Donc, je vous annonce déjà : Nous avons un nombre limité d'amendements, je vous les annonce déjà.

Il y a des questions légitimes, du côté des organismes bénévoles, sur les montants maximums à être remboursés. J'aimerais avoir des tarifications de la part du ministre, parce que les organismes bénévoles nous disent que les montants fixés par la Loi sur la fonction publique sont extrêmement faibles en termes de remboursement de kilométrage, et que ce serait un très mauvais indicateur, et que ça donnerait une très mauvaise indication à leurs bénévoles sur l'utilisation de l'auto. Et ça pourrait avoir un gros impact sur le transport bénévole, qui est souvent réalisé pour, par exemple, des accompagnements à l'hôpital, etc. Donc, nous avons une question de ce côté-là.

Nous aurons aussi des amendements. Lorsque le ministre veut s'octroyer les pouvoirs, qui étaient avant ça à la Commission des transports du Québec, sur les agglomérations et sur les permis, qu'il y ait des consultations qui se fassent dans le milieu. Donc, nous aurons des amendements dans ce sens-là. Nous sommes tout à fait d'accord, et nous l'avons demandé, de la modulation des tarifs la nuit, les jours fériés, les fins de semaine. Toutefois, les tarifs spéculatifs, nous pensons que ce n'est vraiment pas une bonne chose pour la clientèle, donc nous aurons un amendement dans ce sens-là. Nous ne comprenons pas l'abolition de la table de concertation. Donc, nous allons avoir un amendement pour le maintien de la table de concertation, et finalement un amendement pour les limousines et le litige qui a cours actuellement sur les fenêtres de séparation et qui paralyse le travail des limousines.

• (11 h 50) •

Nous appuyons, là, les articles qui sont en lien avec le vélo, en sachant que nous allons revenir éventuellement pour améliorer... et en réitérant les recommandations que nous avons entendues en commission parlementaire, au ministre de donner commande à son ministère de faire des campagnes de sensibilisation le plus rapidement possible sur le partage de la route. Donc, ce serait important, parce que, du côté du vélo, oui, la loi peut faire un bout, mais ce qu'on a appris en commission parlementaire, c'est que la sensibilisation est extrêmement importante pour avoir un impact.

Donc, voilà l'ensemble de nos recommandations. Et nous offrons toute notre collaboration pour que l'adoption de ce projet de loi puisse se faire avant la présente session parlementaire... la fin de la présente session parlementaire.

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

M. Claude Surprenant

M. Surprenant : Je vous remercie, M. le Président. Alors, je suis bien heureux de prendre part à l'étude détaillée du projet de loi n° 100. Je salue le ministre et son équipe. Et je salue également la représentante de l'opposition officielle, la députée de Vachon, mon collègue le député de Granby, qui se joint à moi aujourd'hui. Alors donc, je salue également tous les membres de la commission.

Alors, vous pouvez compter sur ma collaboration ainsi que sur celle de mon collègue tout au long du processus. Alors, nous allons évidemment proposer des amendements ultérieurement pour renforcer le projet de loi.

Je voudrais d'abord remettre en perspective un peu, là, tout ce qui a fait qu'on en soit rendus à l'étude détaillée aujourd'hui. Alors, on ne peut pas passer sous silence qu'un des enjeux importants, c'est l'entreprise Uber qui est venue s'installer au Québec et puis qui l'a fait au moment où les lois n'étaient pas adaptées à sa présence chez nous. Alors, on a reçu à l'Assemblée nationale des joueurs de l'industrie traditionnelle du taxi et des joueurs d'autres milieux qui sont venus présenter leurs mémoires, qu'on a fort appréciés, et puis...

Alors, également, ce qu'il faut se rappeler, c'est qu'il y a bien d'autres joueurs qui pointent à l'horizon et qu'on ne peut pas avoir sur le radar lorsqu'on prépare un projet de loi qui concerne, en fait, en partie, là, l'industrie du partage. Alors, comme on sait, donc, beaucoup de joueurs qui s'en viennent sont du «sharing economy», comme on dit en anglais. Alors, Uber, donc, effectivement, s'inscrit dans cette mouvance très large, même plus large que ça, qui touche de nombreux autres secteurs de l'économie aussi. Alors, on parle de plateformes d'échange entre les citoyens, qui viennent souvent concurrencer les entreprises traditionnelles en offrant de nouveaux choix aux consommateurs. Alors, il faut donc constater que les besoins des citoyens ont beaucoup évolué au fil des ans, et donc des initiatives comme Uber se développent et vont continuer de se développer. Alors, évidemment que les effets de ces initiatives ont des conséquences indéniables sur l'industrie traditionnelle du taxi, qui peine à surmonter la concurrence, donc, de cette nouvelle économie.

Alors, nous sommes pour l'innovation, pour la concurrence, et nous sommes évidemment, avant tout, pour le respect des lois. Alors, la loi sur le covoiturage au Québec, tel que défini à l'article 36 de la Loi sur les transports, est claire : le conducteur fixe la destination, et non pas les passagers. Et le conducteur ne peut être rémunéré lorsqu'on parle de covoiturage.

Par ailleurs, le phénomène de l'économie de partage entraîne des façons de faire qui n'étaient pas prévues en 1972, lors de l'instauration du modèle actuel dans l'industrie du taxi. Alors, la Coalition avenir Québec est donc d'avis, M. le Président, que les lois doivent être modernisées. On doit s'adapter au contexte social et encadrer, donc, pour permettre.

Je voudrais revenir sur une motion qui a été déposée vendredi dernier en Chambre et pour laquelle on n'a pas pu débattre, et puis je voudrais préciser notre pensée. Alors, on a tous voté pour, mais avec des intentions différentes. Alors, je rappelle la motion, c'est :

«Que l'Assemblée nationale reconnaisse que les travailleurs et travailleuses [...] contribuent quotidiennement à la santé économique du Québec;

«Qu'elle affirme que ces travailleurs et travailleuses ont le droit de vivre et de travailler sans crainte d'une concurrence déloyale.»

Alors, on a tous voté pour ça. La position de la CAQ est celle-ci : nous lui avons donné notre consentement, car elle représente aussi notre point de vue, bien que nous préconisions une modernisation de la loi pour légaliser, contrairement aux vieux partis qui s'en tiennent au statu quo.

Alors, en fait, nous avons proposé l'ajout du paragraphe suivant à la motion, mais cela nous a été refusé, donc : «Qu'à cette fin, elle demande au gouvernement d'encadrer dans les plus brefs délais tous les acteurs de l'économie collaborative afin que ceux-ci puissent exercer dans la légalité et ne soient donc plus qualifiés de déloyaux.»

Je veux commenter un peu plus longuement. Alors donc, comme on dit, on reconnaît l'apport des travailleurs et travailleuses de l'industrie du taxi. Alors, de plus, nous pourrions bénéficier pleinement de leur apport, si ce n'était des vieux partis qui ont fait preuve de laxisme, qui n'ont pas su bien accueillir ces citoyens à part entière, les empêchant, pour la plupart, d'oeuvrer dans leur domaine de compétence. Nous le répétons constamment, nous souhaitons mieux les accueillir et avons déposé des propositions en ce sens.

Alors, nous sommes donc, par ailleurs, contre l'illégalité, bien entendu. En fait, lors de la consultation de février dernier, Uber avait refusé catégoriquement de se conformer. Nous avons alors été très critiques à leur endroit. Ils ont reconnu qu'ils avaient mal agi depuis et ont présenté des pistes de solution, incluant le paiement de toutes leurs obligations fiscales et même plus. Dans ce débat, le gouvernement n'avait pas su s'élever au-dessus de la mêlée. On sent qu'il veut mieux faire présentement par contre, je dois le consentir.

Alors, contrairement, nous, aux vieux partis, qui s'en tiennent au statu quo qui date de 1972, nostalgiques d'une époque où on chantait *Si j'avais un char*, alors que les gens, donc, fredonnaient, nous sommes le parti de la nouvelle économie et avons bien pris acte du fait que les années 80 et suivantes ont vu l'émergence des technologies et des innovations qu'elles ont apportées. En effet, depuis 1972, on a vu des Microsoft, des Apple, des BlackBerry — une firme canadienne — donc qui n'existaient pas, et on les a vus apparaître. Les moins de 35 ans s'identifient aujourd'hui bien plus au cellulaire qu'à l'automobile. Nous devons donc moderniser la loi en tenant compte de l'état d'avancement de la société et des perspectives envisageables de son évolution prochaine.

À propos de la concurrence déloyale, on a toujours dit que nous voulions qu'Uber se conforme. Par ailleurs, et je ne pousse pas en ce sens, rappelons que l'industrie traditionnelle du taxi fait elle-même, parfois, de l'évasion. On parle

de sommes de 72 millions en impôt impayé. Mais on est conscients qu'avec le projet de loi ça va se corriger. Alors, par ailleurs, nous sommes un peu concernés par le fait qu'Investissement Québec et la Caisse de dépôt ont investi chacun 15 millions de dollars dans le projet pilote Téo d'Alexandre Taillefer. Alors, en effet, on considère que Téo a sensiblement le même modèle d'affaires que l'industrie traditionnelle. Il pourrait donc s'agir ici, en pratique, d'un compétiteur, même plus menaçant, selon nous.

Alors, je vais même vous informer d'une note de *Forbes*. Alors, *Forbes* parle... puis je vais vous le lire en anglais, tel qu'il l'écrit, pour ne pas que les gens pensent que je ne traduis pas bien, alors : «Another dynamic at play is the newly-launched, home-grown Téo Taxi. Dubbed the local "Uber-killer" by some, the small startup is being promoted by local television star and venture capitalist, Alexandre Taillefer. Essentially, his invention is a licensed taxi company that uses electric cars and runs on [...] Uber-like app. If [there] were a true private competitor to Uber, its introduction would be welcome. However, rather than being founded by private capital, the project resembles an arm of the Government.»

Alors, on parle d'investissements totaux de 45 millions, dont 30 millions qui ont été investis par le gouvernement dans Téo Taxi. Alors, *Forbes* s'inquiète de la situation d'abord, aussi s'inquiète du fait que des gens vont venir ici en tant que touristes et vont être reçus par un État un peu policier, avec ces gens-là. Donc, au niveau de l'image du Québec à l'étranger, ça peut ternir. Mais là il nous amène, en fait... il nous dit que «on the surface, Montreal seems to have all the attractions to be a great global city. But its political leaders have shown their willingness to suppress innovation to protect special interests.»

Donc, ils craignent, par l'investissement qui a été fait, finalement, dans Téo Taxi, que le gouvernement veut protéger une situation au détriment d'une ouverture. Donc, selon le *Forbes*, il peut y avoir apparence de conflit d'intérêts, puis il faut bien en être conscients, dans la perception qu'on peut... les investisseurs étrangers qui pourraient venir ici avec des projets peuvent percevoir la situation actuelle dans son ensemble.

Alors, maintenant, à ceux qui prétendent que nous faisons de l'obstruction dans les travaux du projet de loi n° 100, nous répondons que c'est faux. La CAQ ne bloque pas le projet de loi. La CAQ veut être très constructive, mais ne veut pas bloquer, et on veut travailler comme il faut le projet de loi. Alors, un projet de loi avec des conséquences si importantes, donc, demande un travail tout aussi important, et c'est notre devoir de législateurs de convaincre le ministre d'apporter les changements nécessaires à son projet de loi.

• (12 heures) •

Le gouvernement, pas nous, a laissé traîner ce projet pendant deux ans. Il y a eu trois consultations. Puis les consultations, en fait, n'ont pas toujours été faites avec ouverture. Je rappelle la consultation la plus récente, qui avait été proposée par le ministre actuel, qui était sur le transport rémunéré de personnes par automobile. Alors, on s'est tous assis ici, on a reçu des gens avec des mémoires, puis, à brève échéance, ils ont préparé des mémoires pour venir les présenter. Bien, la consultation devait traiter de quatre points : le premier, c'est le maintien des responsabilités de l'État pour assurer la sécurité des usagers; le deuxième, l'amélioration des services offerts à la clientèle; le troisième, la mise en place d'un environnement d'affaires équitable; et le plus important, selon nous, c'est le quatrième, qui est l'émergence de nouveaux modèles d'affaires facilités par l'arrivée de nouvelles technologies. Eh bien, mal lui en prit, lorsque les débats ont commencé, on a dû s'en tenir aux trois premiers, il n'y avait pas place, justement, pour parler de l'émergence d'autres technologies. Donc, le débat n'a pas eu lieu, alors qu'on aurait cru qu'il aurait dû avoir lieu. Donc, ce n'est pas parce qu'en fait ça a pris deux ans, il y a eu trois consultations qu'on a bien travaillé pour préparer le dossier. Au contraire, on arrive ici aujourd'hui à devoir procéder à l'étude article par article d'un projet de loi pour lequel on n'a pas travaillé suffisamment.

Donc, par ailleurs, je tiens à réitérer que nous entendons assumer pleinement notre rôle de législateur, puis en tenant compte que 75 % des Montréalais souhaitent que le gouvernement légifère pour permettre à Uber d'opérer, selon un sondage qui a été rendu public au moins de mars, avril. Alors donc, je réitère qu'en ayant mis tant de temps à déposer son projet de loi, un projet de loi carrément anti-Uber, point à la ligne, le ministre a démontré qu'il vivait dans le passé. De plus, en s'en tenant à dire qu'un taxi, c'est un taxi il tient des propos teintés d'ineptie, un peu comme l'autre disait : Un chum, c'est un chum, puis c'est juste ça.

Alors, autant les groupes économiques qu'environnementaux demandent que l'ex-ministre de l'Innovation et maintenant ministre des Transports mette à table un nouveau cocktail des transports. Donc, au lieu de jouer au shérif — comme je disais tantôt, on crée un État policier — il doit retourner à sa table à dessin et ne pas faire abstraction de la nouvelle économie. On entend qu'il veut discuter avec Uber, mais on souhaiterait que ce ne soit pas juste de régler le cas d'un, il faut préparer l'ensemble des autres qui vont s'en venir. Et là, actuellement, ce qu'on essaie de faire avec ce projet de loi, c'est de pelleter par en-avant une problématique. Nous, on veut travailler... On supporte aussi l'industrie traditionnelle du taxi puis on a apprécié la rigueur qu'ils ont eue puis le respect des droits qu'ils ont eu. On veut les respecter, mais on veut s'assurer qu'ils puissent bien survivre à moyen terme, pas juste à court terme. Alors donc, le ministre doit retourner à sa table à dessin et ne pas faire abstraction de tout ça.

Alors donc, si le ministre a, comme nous, à la CAQ, une sensibilité pour le développement économique, le milieu des affaires, pour la création de richesse et pour les environnementalistes, parce que, rappelons-le, on parle, dans la nouvelle économie, d'essayer de lutter contre l'émission de gaz à effet de serre en s'attaquant à la problématique de l'auto solo, alors donc s'il a une préoccupation, à la fin, pour les consommateurs, bien il ne peut pas être autrement que contrarié par le projet de loi qu'il a lui-même déposé.

Alors, je veux remettre en perspective aussi des choses. Le marché mondial de l'économie collaborative va croître de façon exponentielle au cours des cinq, 10 prochaines années. Selon une étude de PricewaterhouseCoopers, on pense que ça va être environ 335 milliards de dollars d'ici 2025. 335, c'est gros. Aujourd'hui, là, c'est 15 milliards. Alors, c'est une croissance exponentielle. Donc, on parle de différents secteurs qui vont être touchés. On parle de la finance

«peer-to-peer», donc les prêts entre particuliers, le recrutement en ligne, le logement, comme l'échange d'appartements Airbnb et l'autopartage. Donc, c'est un élément très important de la nouvelle économie.

Et là, en adoptant un projet de loi comme ça, bien, on ne s'adresse pas à ce qui s'en vient, au train qui s'en vient devant nous. Puis également on ne s'adresse pas au... on se limite, on va se contraindre au niveau de l'arrivée d'investisseurs étrangers pour des projets. Parce qu'en fait, si le projet était... émanait d'entreprises québécoises de la nouvelle économie, on ne serait peut-être pas là aujourd'hui à s'énerver autant.

D'autre part, bien, je suis tombé sur une étude qui dit... en fait, parce qu'on a un gouvernement, en fait, qui n'a pas créé d'emploi depuis son arrivée au pouvoir, malgré ses promesses d'en créer 250 000. Alors, j'ai une étude de M. Justin Fox, qui est publié sur *Bloomberg*, alors *Bloomberg*, évidemment, qui font un travail sérieux dans leurs publications, et ça fait état finalement que, bien, au contraire de ce qu'on pense, net, ça crée de l'emploi, finalement, de s'ouvrir à l'économie collaborative. Alors, j'invite les gens à aller voir cette étude-là. Je n'en ferai pas état plus longtemps. Mais la grande ligne, c'est qu'actuellement on est dans une province qui peine à créer de l'emploi, puis actuellement on a une solution qui va permettre au contraire la création de l'emploi, puis même de consolider les emplois actuels dans l'industrie du taxi en augmentant la grosseur de la tarte. Parce que l'idée, c'est de permettre aux gens puis d'inciter, voire même, les gens à utiliser de moins en moins leurs autos en solo, d'utiliser les plateformes qui leur sont disponibles. Et plus de gens vont le faire, bien, plus la tarte va grossir, puis plus ça va sécuriser l'industrie traditionnelle du taxi.

Alors donc, on pense que le gouvernement, actuellement, perd de vue l'essentiel en déposant un projet de loi comme celui-ci. Il ne veut simplement que... malgré le fait qu'il avait déjà abordé le point de peut-être racheter les permis, alors, considérant la situation financière du gouvernement... Puis il y aurait peut-être eu d'autres moyens qu'il aurait pu étudier, mais, point, il a fermé la porte à une cohabitation de plateformes technologiques avec l'industrie traditionnelle.

Quand on parlait d'Uber puis qu'on peut comparer aussi à Téo, Uber, actuellement, on parle d'utiliser des voitures à essence ou, en fait, peu importe le modèle de voiture. On a vu ces jours derniers qu'ils ont sorti UberGreen, alors ça va devenir un peu plus complexe maintenant de départager Uber de Téo, parce qu'Uber va permettre aux gens d'aller réserver des voitures qui sont vertes aussi pour l'environnement. De plus en plus, là, les lignes vont être de plus en plus étroites entre une plateforme et l'autre.

Et c'est pour ça qu'il faut le regarder avec perspective actuellement, le contexte que l'on vit, puis le projet de loi ne le fait pas. Alors, on devra revenir, en adoptant un projet de loi comme ça, on devra revenir à la table puis revoir chacun des autres joueurs quand ils vont devenir un peu plus menaçants puis plus importants dans l'économie du Québec, puis de revoir qu'est-ce qu'on fait avec chacun d'entre eux. Donc, ça va être du cas par cas, alors qu'on aurait souhaité, M. le Président, qu'on fonctionne de façon plus globale et que le projet de loi qui est déposé, aussi, soit plus inclusif de l'ensemble des plateformes qui existent actuellement et que l'on voit venir.

On aurait également aussi aimé de la part du ministre, bien avant l'énoncé qu'il a fait hier, d'être plus collaboratif devant cette économie collaborative là, devant Uber qui s'est présenté... D'accord, Uber s'est présenté ici de façon un peu impérialiste, alors ça n'a pas été apprécié par certains, puis avec raison. Mais, à partir du moment où ils voulaient négocier, bien, tout ce qu'on leur demandait, c'est d'arriver, eux, avec des propositions. Mais je pense que c'est le rôle du législateur d'être plus ingénieux que ça, de proposer des solutions aussi, et non pas simplement d'attendre l'autre de façon passive. Alors, je pense qu'on a eu un manquement, en tant que gouvernement, de ne pas être plus proactif dans cette démarche-là.

Alors, je rappelle que le processus législatif, c'est d'être à l'écoute de la population. Et, le sondage, je le rappelle, 75 % des Montréalais veulent qu'on encadre pour permettre, en fait, les nouvelles technologies. Et on ne semble pas du tout à l'écoute en étant... en déposant un projet de loi comme celui-là. On est tenus, évidemment, de faire des nouvelles lois, mais de reprendre les anciennes et les adapter à l'évolution de la société. Je le rappelle, la loi sur le taxi, là, date de 1972. Alors, ça fait au-delà de 40 ans de ça, il est temps de la moderniser.

Alors donc, on arrive ici, en fait, malheureusement, mal préparés. On n'a pas axé le débat assez sur ces possibilités-là et on a axé le débat sur noir ou sur blanc, le bon, le mauvais. Alors donc, on est mal préparés. Maintenant, on veut aller vite, certains craignent, là, des problèmes sociaux, mais c'est en contradiction avec le consensus qui a été déposé.

Alors, on va le travailler très fort. On a des amendements qu'on voudra déposer, des amendements qui vont dans le sens de l'ouverture. Et puis donc ça va être difficile de tout rentrer ce que l'on souhaite dans ce projet de loi. Évidemment que le mieux, comme je vous disais tantôt, c'était de se rassembler, le ministre, à la table à dessin, puis d'en faire un complètement nouveau, différent. On n'en est pas là. Donc, on va avoir du travail de construction, là, à faire pour rentrer ça tout dans la boîte qui est là.

Alors, par ailleurs, aussi, je veux revenir au niveau, là, des étapes qui ont précédé. Il y a eu des consultations, bien sûr, mais on entend qu'il y a eu aussi... — bien, on l'a bien su, en fait — il y a eu un comité interministériel qui a été chargé de conseiller le ministre. On parle du ministre des Transports bien sûr, des Finances et du Revenu, et qui auraient produit un rapport. Bien, le rapport suggérait quoi? On ne le sait pas. On l'a demandé, puis plusieurs fois. On ose présumer un peu ce que le rapport pouvait proposer. Je vais me risquer, d'ailleurs. Alors, en fait, le rapport proposait certainement une avenue qui est à l'opposé du projet de loi qui a été déposé, sur lequel on va travailler présentement. Je peux même présumer que le rapport aurait peut-être pu être favorable à deux systèmes parallèles puis qui doivent très bien coexister, d'ailleurs.

• (12 h 10) •

D'ailleurs, je rappelle que ces deux systèmes parallèles là qui pourraient très bien coexister, c'est aussi la proposition d'organismes comme Équiterre, d'organismes comme la Chambre de commerce de Montréal. Le président de la Chambre de commerce de Montréal est venu ici d'ailleurs nous faire état longuement de son... qu'il est béat, un peu, là, devant là où on en est. Alors, il aurait fallu mieux écouter. Puis, comme on dit, on est... le législateur doit faire état de ce que... où la société est rendue. Le consensus est important, 75 % des Montréalais veulent ce changement-là, les chambres de commerce, Fédération des chambres de commerce, Transport 2000, Équiterre, nommez-les tous.

Et puis on comprend, par opposition à ça, que l'industrie traditionnelle du taxi s'y opposait, parce que le travail n'avait peut-être pas été bien fait. Mais, si le travail avait été mieux fait, plus constructif, peut-être qu'on aurait pu avoir un consensus, un accord, l'industrie traditionnelle du taxi, en faisant des compromis de part et d'autre. Mais c'est ce qui n'a pas été fait, il n'y a pas eu de compromis. C'est d'un côté fermé à l'idée au niveau du modèle Uber, en guerre contre Uber, et puis voilà comment ça s'est passé, donc, malgré le fait que le premier ministre, son premier ministre, disait qu'«historiquement — je cite les paroles du premier ministre — tout mouvement qui a cherché à arrêter un développement technologique a échoué». Donc, on ne peut pas arrêter le changement. Ce qu'il faut, c'est adapter les lois pour permettre ce changement-là lorsqu'il est adopté par la majorité des gens et nous permettre, en tant que société, de récolter les recettes fiscales qui sont liées à cette nouvelle façon de faire là.

Alors donc, je le répète, le projet de loi qui est là est fait sur mesure pour 1972, on est en 2017, et puis donc on aurait dû faire autrement. Puis on va arriver avec des propositions qui vont essayer de s'insérer dans ça pour tenir compte du fait que la société a bien évolué depuis 1972, M. le Président. Alors, voilà pour mon exposé.

Le Président (M. Reid) : Merci. Votre temps venait juste de s'écouler. Alors, j'ai une demande de remarques préliminaires de la part du député de Mercier. À vous la parole, M. le député.

M. Amir Khadir

M. Khadir : Merci beaucoup, M. le Président. Ceux qui nous écoutent, mes collègues, le ministre, savent très bien que nous sommes en faveur d'un projet de loi qui vise essentiellement à réformer, à améliorer des réglementations entourant l'industrie du taxi, profiter donc de ce débat pour donner une impulsion pour introduire, comme l'industrie du taxi, les chauffeurs, les artisans du taxi le réclament eux-mêmes depuis des années, introduire toutes les avancées techniques et technologiques qui peuvent leur être utiles pour améliorer la qualité de leur service, pour améliorer leurs conditions de travail et pour s'assurer que les avancées technologiques...

Et je m'adresse ici particulièrement à mon collègue de Groulx, député de la CAQ, que j'estime beaucoup. Et je suis sûr que ses interventions dans ce dossier-là sont animées des meilleures intentions et sont le produit de la capacité de séduction, puis qui est normale, de tout ce qui se prononce ou s'affiche comme une avancée technologique, comme une économie de partage, autant de vertus que nous aimerions tous voir répandues dans la société et que nous partageons également. Mais je l'invite quand même à considérer le fait que toutes ces vertus-là doivent, à la fin de l'exercice qu'on mène, à la fin de leur introduction dans la société, si on a des sociétés capables de se gouverner et de ne pas subir les transformations, mais plutôt les harnacher et les conduire dans la bonne direction... Parce qu'il y a bien des transformations que nous subissons dans nos sociétés qui sont extrêmement dommageables. Pensons aux changements climatiques qu'on est en train d'introduire. Et c'est des avancées technologiques qui ont entraîné ces changements climatiques, d'accord? Et nous constatons aujourd'hui avec désarroi l'importance que les sociétés puissent se donner des moyens pour éviter que les changements technologiques, les avancées techniques et scientifiques entraînent des conséquences désastreuses. On peut penser aussi aux modifications génétiques, à toute la technologie du génie génétique. Et nous sommes les premiers... et je suis sûr que mon collègue, mes collègues de la CAQ sont conscients qu'il faut que la société soit capable de harnacher pour que ces avancées-là soient au service de la société.

Et là je me permets de lui dire que, malgré l'estime que j'ai pour lui, je crois qu'il se trompe énormément en s'associant à Uber. Parce qu'Uber, en matière d'avancée technologique, c'est une représentation frauduleuse. Uber, en matière d'économie de partage, c'est une entreprise malhonnête qui a été condamnée pour fausse représentation en France, parce qu'en rien ce qu'ils proposent n'est vraiment une économie de partage. D'ailleurs, le Québec peut donner des leçons en économie de partage depuis plus de 30 ans. Moi, quand j'ai commencé ma médecine, ici même, à Québec, je faisais le chemin Montréal-Québec avec Allo-Stop. Ça existait déjà il y a 30 ans.

On a un représentant ici d'Amigo Express, qui pratique l'économie de partage réelle, c'est-à-dire sans intérêt pour de grands investisseurs étrangers multinationaux. Mais, en économie de partage, c'est l'économie des biens, le partage de biens et de services puis le partage des bénéfices entre pairs, entre égaux, entre gens qui mettent en commun leurs connaissances, leur savoir, leurs services, dans une relation relativement équitable, ce que n'est pas le cas d'Uber, qui est une entreprise multinationale, spéculative, multimilliardaire, dont les bénéfices vont directement... c'est-à-dire l'essentiel des bénéfices des activités vont directement dans la poche d'investisseurs excessivement riches, avec des employés payés, ici, au Québec — je ne sais pas ailleurs — avec des chauffeurs, des conducteurs payés, suivant les tests qui ont été faits sur le terrain, à peu près à 4,60 \$ de l'heure. C'est loin des 15 \$ minimums que des instituts indépendants spécialisés pensent être le minimum pour avoir une vie décente au Québec.

Et je suis sûr que mon collègue, mes collègues de la CAQ auraient autant honte que nous à savoir que des gens, au Québec, sont payés à 5 \$ de l'heure pour travailler. Je pense que personne, aucun de mes collègues ici ne peut regarder les citoyens de Montréal, de tout le Québec en face, dire : Moi, j'appuie une entreprise qui délocalise des milliards de profit dans des paradis fiscaux, qui a été condamnée pour fraude fiscale ici même, au Québec et au Canada, qui détourne des lois sur lesquelles on est en train de se pencher en commission, avec mes collègues de la CAQ, pour trouver des moyens d'éviter ce genre de comportement irresponsable, qui consiste à délocaliser des profits pour ne pas payer d'impôt, et qui paie ses employés à 5 \$ de l'heure. Et puis s'associer à cette entreprise et en faire la promotion, je pense que ce n'est pas... En tout cas, moi, je ne serais pas honoré d'être associé à une entreprise comme Uber, une entreprise malhonnête, une entreprise frauduleuse, une entreprise qui orchestre l'évasion fiscale systématique partout où elle intervient, puis une entreprise qui, ici même, au Québec, de manière répétée depuis un an, défie l'Assemblée nationale et le ministre du Transport en chestrant une activité illégale, en offrant tout son appui pour orchestrer une activité qui est illégale au sens

de la loi, où régulièrement, chaque semaine, on saisit des véhicules pour des infractions commises par des gens qui ont été aidés et organisés, pour commettre cette infraction, par Uber.

Alors, comment est-ce qu'on peut admettre que des députés à l'Assemblée nationale, associés à un parti qui se veut le parti de l'ensemble des Québécois, donc conscient et soucieux des dommages irréparables que cause à la société la désobéissance d'Uber aux lois fiscales, sa malhonnêteté dans les fausses représentations qu'elle fait en se présentant comme d'économie de partage, alors que c'est une économie prédatrice, vautour, spéculative, qui vole les sociétés de leurs avoirs, qui fait une concurrence déloyale, comment est-ce qu'un parti peut s'associer à une entreprise de telle nature? Je suis sûr que ce n'est pas l'intention de mon collègue, mais, dans l'action que mène actuellement sur la scène publique la CAQ en faveur d'Uber, ça finit par être ça. Et j'appelle mes collègues à se dissocier, à se dissocier immédiatement et le plus rapidement possible avec cette entreprise frauduleuse et malhonnête qui s'appelle Uber.

Maintenant, tout le monde, et nous les premiers... Et j'offre ma totale collaboration, avec mon collègue de Groulx, le porte-parole de la CAQ en ces matières, et je suis sûr que nos autres collègues sont d'accord pour qu'on s'assoie ensemble et qu'on regarde des projets pilotes, justement. Et j'espère que le ministre aussi est attentif au fait que les projets pilotes, il n'y a pas Uber qui s'en... qui va en présenter un. Et j'estime que notre gouvernement a mieux à faire que, disons, de donner des passe-droits à une entreprise, dans le fond, qui fait l'affaire de ses investisseurs, comme l'Arabie saoudite.

Je suis sûr que ça met autant mal à l'aise notre société que beaucoup de gens qui utilisent Uber de savoir que l'Arabie saoudite, le pays de l'obscurantisme le plus total, bien, des dirigeants de l'Arabie saoudite ont investi dans Uber. Eux, ils ont flairé une occasion d'affaires, parce qu'eux n'ont aucun sens des responsabilités, des droits des travailleurs, des questions d'éthique et de respect des lois, et des droits des personnes, et des droits fiscaux. C'est un gouvernement hors-la-loi sur plusieurs plans et qui a trouvé, oui, son intérêt dans Uber. Et j'espère que nous, on ne favorisera pas davantage une entreprise aussi fautive, aussi frauduleuse, aussi malhonnête en leur offrant l'opportunité de nous embobiner davantage avec, soi-disant, un projet pilote.

• (12 h 20) •

En contrepartie, moi, j'en appelle au ministre, il se rappellera que, lorsque le porte-parole d'Amigo Express est venu ici, on a senti à quel point on était rendus à une étape, au Québec, où des initiatives comme Amigo Express avaient besoin du soutien du gouvernement pour étendre l'offre de services dans un esprit justement d'économie de partage et de mobilité durable qui sont conformes aux meilleures pratiques en matière d'économie de partage et de mobilité durable, et, qui plus est, peut être... actuellement, peut compter sur le fait qu'à l'intérieur de tous les acteurs de l'économie de partage et de mobilité durable, je pense à Communauto, je pense à, justement, Amigo Express, je pense à des acteurs dans le domaine du taxi, je pense à des représentants de la STM et je pense à Hypra Taxi... Parce que, vous savez, les plateformes numériques dans les taxis de Montréal, il en existe depuis plus longtemps que l'existence d'Uber, des activités d'Uber sur le territoire du Québec. J'en nomme un ici même, avec coop de Québec, la coop de taxis de Québec, j'en nomme un autre, à Montréal, Atlas Taxi. Tous les deux ont déjà des applications numériques qui leur permettent d'utiliser leurs services depuis plus longtemps qu'Uber existe ici. Donc, en matière d'applications numériques, on en a. ils ne sont pas réseautés. Le problème, c'est qu'ils sont compartimentés, c'est qu'ils sont éparpillés.

Alors là, il y a une initiative et un dialogue entre les différents acteurs de mobilité durable — et moi, j'aimerais aussi mettre à cette table-là ceux qui opèrent Bixi — pour penser à une plateforme commune dans laquelle... et je m'adresse donc à des gens de l'industrie du taxi qui sont dans l'auditoire, une plateforme commune qui permettrait à n'importe quel citoyen du Québec, où qu'il se trouve, de ne pas avoir à chercher à chaque endroit l'application concernée et à se dire : Bon, maintenant, dans ce territoire, quelle application, quelle compagnie j'appelle? Qu'il y ait une plateforme qui donne accès à toutes les applications, et de tous les services, et pas seulement du taxi individuel, mais du taxi partage, du taxi collectif, de transport adapté, mais également de covoiturage, d'utilisation de Communauto, avec une plateforme qui puisse donner accès et un mode de paiement qui soit uniforme à travers l'ensemble de ce réseau de mobilité permanente, accessible à tout le monde. Avec la même carte, on peut payer le taxi, on peut payer le Bixi, on peut payer Communauto, on peut payer la STM.

Et cette possibilité, cette plateforme technologique, M. le Président, chers collègues, existe déjà au Québec. Il faut juste donner la chance, les moyens de faire les adaptations nécessaires et de donner l'impulsion par le support du gouvernement, à travers l'acceptation d'un projet pilote, puisque le gouvernement, en fait, veut, sous l'impulsion de l'opposition, notamment de la CAQ, qui fait des propositions, je pense, très honorables... Quand ils disent : Il faut améliorer, il faut faire en sorte que nous nous adaptions à ces changements technologiques, j'y ajoute, moi : conscients du fait que les changements technologiques doivent être au service de la société, et non au détriment de la société, de ses travailleurs, de ses employés, d'accord?

Donc, j'appelle toute la commission, notamment la partie ministérielle, à montrer de l'ouverture pour un autre projet pilote, qui pourrait venir pour intégrer sur une plateforme québécoise, hyperavancée sur le plan technologique, développée à l'École polytechnique de Montréal par des artisans de l'industrie du taxi et des brillants diplômés de l'école de génie du Québec... pour pouvoir mettre notre propre technologie au service de notre propre société et, en fait, avec un service, et un réseautage, et une plateforme qu'Uber ne peut même pas rêver d'accoter.

Parce qu'Uber travaille en solo, c'est juste Uber. Uber n'offre pas la possibilité de réseauter avec Communauto, avec le covoiturage sans but lucratif, avec des services de transport public, avec le Bixi. Mais cette plateforme, cette possibilité qu'on a au Québec de réunir les meilleurs éléments de tous les éléments de la mobilité durable et de la mobilité de partage, on a la chance de créer une plateforme technique qui dépasse de loin ce qu'offre Uber sur le plan technique et technologique. Et je nous invite à y être attentifs.

Au-delà de ça, je veux juste mentionner encore, pour le bénéfice de ceux qui nous ont écoutés et pour que mes collègues de la CAQ puissent surmonter le pouvoir d'illusion, et la désinformation, et la propagande d'Uber, qu'au-delà

de ce qu'on connaît déjà, l'évasion fiscale, les pratiques commerciales frauduleuses en France, qui ont été condamnées, l'incapacité d'Uber de respecter les lois... Suivant une analyse qui a été faite par des gens ici même, je vous le donne en mille, actuellement, un intermédiaire qui réunit 1 100 chauffeurs de taxi dispatche 10 transports par jour. Ça fait 330 000 par mois, 330 000 courses par mois. Uber, qui a 8 000 chauffeurs à tout le moins, on pense même à 10 000, mais 8 000, prenons le chiffre de 8 000, avec beaucoup plus de facilité, étant donné que c'est superconnu, etc., prétend qu'ils ne font que 450 000 courses par mois. Moi, je pense que c'est largement sous-estimé par Uber. C'est une autre des pratiques de fausse représentation, de la malhonnêteté d'Uber. C'est impossible, ils ne rentreraient même pas dans leur argent pour payer tous ces avocats, toute cette propagande, toute cette campagne de publicité qu'ils mènent. Ils font donc, si on se fie... Si on fait juste une extrapolation des intermédiaires comme celui que je viens de mentionner, avec 1 000 autos, ils peuvent générer 330 000 courses par mois. Alors, avec 8 000 autos, là, ça fait plus de 2 millions de courses par mois. Alors, par rapport à ce qu'ils disent, qu'ils sont... enfin, ma collègue du PQ a parlé : 1 million qu'on ne paie pas chaque année, hein?

Une voix : ...

M. Khadir : Chaque mois, excusez-moi, 1 million chaque mois, donc 12 millions par année. Je pense que ce chiffre doit être multiplié par quatre. Ce chiffre doit raisonnablement être multiplié par quatre. J'invite le ministre à faire ses calculs. Je vais vous offrir la base de ces calculs-là : Uber nous cache des choses pour ne pas payer des courses, pour ne pas payer ses dus, pour ne pas payer les taxes.

En plus, il y a un autre élément très, très important. Le magazine *Fusion*, un magazine américain, a évalué ce qu'une entreprise honnête, qui paierait ses cotisations sociales, un certain nombre de cotisations pour offrir une pension, pour offrir une protection minimum à ses chauffeurs, d'accord, si elle devait payer aux États-Unis, donc, les mêmes cotisations que des entreprises qui respectent les lois et paient des cotisations de protection sociale, paient leurs impôts, etc., paierait par chauffeur, le calcul, c'est 10 000 \$ US par année qu'Uber devrait payer aux États-Unis, à l'administration publique américaine, à divers paliers. Alors, 10 000 \$ américains, ça fait combien au Québec aujourd'hui, M. le Président? Ça doit faire 13 000 \$ par année. Calculez à 10 000 chauffeurs, on est en retard de 130 millions par année. 130 millions d'irresponsabilité d'Uber, ce que ça coûte à la société pour compenser ce qu'Uber ne paie pas pour offrir le minimum, que d'autres...

Nos petites et moyennes entreprises, là, les commerçants de la rue Saint-Denis, qui sont aux prises avec toutes sortes de problèmes aujourd'hui, là, à cause de la construction, eux autres, là, ces commerçants-là continuent à payer toutes leurs cotisations, leurs taxes, leurs impôts, les retenues de salaire, etc., fonds de solidarité, santé, toutes les cotisations qu'ils doivent payer, eux autres les paient. Uber ne les paie pas.

Et, si on se fie sur l'étude, très intéressante, du magazine *Fusion*, pour le Québec, c'est au-dessus de 100 millions de dollars de manque à gagner à cause d'activités illégales et de la malhonnêteté de cette entreprise, à laquelle j'invite encore mes collègues de la CAQ de ne pas s'associer, de ne pas s'associer. On ne peut pas être cohérent, s'asseoir à une commission parlementaire qui se penche sur l'évasion fiscale, et les problèmes, et les dommages importants que ça cause à nos sociétés, à nos finances publiques, puis, de l'autre côté, prendre la défense d'une entreprise aussi malhonnête et frauduleuse et qui organise aussi systématiquement l'évasion fiscale qu'Uber.

Et j'invite aussi mes concitoyens, ceux qui se laissent séduire par les faibles coûts d'Uber, je vous invite à faire une réflexion : quand on accepte que l'essentiel des profits générés par l'activité économique qui est générée par nos dépenses, l'essentiel des profits de la plus-value créée par notre activité économique se délocalisent, s'en aillent ailleurs, sortent du Québec, sortent de Montréal, qu'est-ce qui va arriver au bout d'un, deux, trois, quatre ans dans notre économie? C'est nous tous ensemble, comme société, qu'on va y perdre. C'est nous tous qui allons nous appauvrir. C'est une occasion de prospérité qu'on a ratée entre nous.

Donc, il y a moyen d'organiser des transports, il y a moyen d'organiser un partage de la mobilité, de manière raisonnable, efficace et à faible coût d'une autre manière qu'en permettant à une entreprise frauduleuse de délocaliser l'activité économique qui doit d'abord répondre aux besoins de l'économie locale et de notre société.

Je vous le donne en exemple : les propositions qu'il y a dans le projet de loi permettront le partage des courses en taxi, ce qu'on appelle le taxi partage, ce qui va permettre à nos concitoyens d'augmenter plus souvent à plus faible coût... le partage va augmenter la clientèle de l'industrie du taxi, mais une industrie honnête, qui va garder des profits ici, des profits qui vont recirculer dans notre économie, qui vont payer les salaires dont nos vies à nous dépendent. Vos vies, nos vies.

Donc, j'appelle les citoyens du Québec — je termine là-dessus — à, collectivement, dès aujourd'hui, accompagner le travail à l'Assemblée nationale pour qu'Uber cesse complètement ses activités dès cette semaine, ou simplement se conforme aux lois puis s'assure que ses activités se déroulent en respect de nos lois, nos lois de transport, nos lois fiscales, nos lois sur les taxes et impôts, nos lois du travail, qui exigent notamment, et je le rappelle, un salaire minimum à 10 \$ et quelques de l'heure pour le moment. Merci.

• (12 h 30) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Mercier. Je vous rappelle que tous les députés qui participent à la commission ont le privilège de pouvoir faire des remarques préliminaires. Et j'ai une demande de la part du député de Granby. M. le député de Granby, vous avez la parole pour un maximum de 20 minutes.

M. François Bonnardel

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Alors, salutations à M. le ministre, aux collègues ministériels, à mes collègues de l'opposition, le député de Mercier, tous les gens qui accompagnent M. le ministre et les gens de l'industrie du taxi qui sont là aujourd'hui.

Vous savez, il faut retourner un peu deux ans en arrière, juste avant de revenir sur les propos du député de Mercier, puis comprendre que, le mot «Uber», la société Uber, on en entendait parler dans le monde, on se disait : Bien, une société qui s'implante, qui fait du taxi ou du covoiturage, économie de partage, collaborative. On cherchait un peu à comprendre le phénomène. Certaines villes ont trouvé des façons à ce qu'Uber puisse opérer, protégé des permis. Il y a eu des manifestations en France, on les a vues, après ça la France a dit : O.K. Voici la façon qu'on va opérer avec vous, ça va fonctionner. UberGreen, mon collègue le mentionnait, est en opération ou sera en opération dans les prochaines semaines.

Et, voilà deux ans, Uber arrive au Québec. Soudainement, il y a peut-être 200 000, 250 000 personnes, en l'espace de trois mois, qui prennent l'application, y voient un intérêt qui répond peut-être à un vide au Québec. Ils se disent : Tiens! Ça pourrait être intéressant. Tout d'un coup, Uber dit : On a 450 000 utilisateurs par mois depuis Noël dernier. L'industrie du taxi, depuis deux ans, se dit : Ça ne fonctionne pas. Ça ne peut pas fonctionner, nous, on paie des permis... Puis je vous démontrerai, M. le Président, jusqu'à quel point le fardeau administratif et réglementaire de l'industrie du taxi est un poids énorme, parce que j'ai des amis dans l'industrie, je vais vous le démontrer, ça, plus tard. Et là eux, ils disent : Ça nous coûte extrêmement cher, ça ne fonctionne pas avec Uber.

Puis Uber, quand il est arrivé au Québec, il s'est dit : Voici ce que nous proposons au monde entier, Québec, Montréal, la province devrait l'accepter. Et Uber a agi en cow-boy. Et je l'ai dit sur toutes les tribunes, toutes les tribunes. Et le gouvernement, face à ça, depuis le premier trois mois, ne comprend pas trop, n'agit pas, laisse ça comme ça. L'industrie du taxi, les mois passent, se fâche, arrive à l'Assemblée nationale à Québec, manifeste à Montréal. Et ça prend un an, un an et demi pour que l'industrie se dise : «Personne ne nous écoute», essaie de rencontrer les élus, essaie de comprendre le phénomène. Il dit : Votre gouvernement va y répondre. Mais le gouvernement n'y répond pas, ou presque.

Et là arrive, près de deux ans plus tard, une loi qui est déposée, qui nous ramène, avec le projet de loi n° 100, à accepter ce que nous connaissons depuis les 40, 50 dernières années. Et là le gouvernement nous propose un 90 jours, aujourd'hui, un amendement qui dit : On va se donner une chance de trouver un terrain d'entente encore une fois avec Uber. Et, encore une fois, je répète, là, parenthèse, M. le Président, là, Uber doit, se doit de payer toutes ses taxes et ses impôts au Québec. Minimale, le gouvernement, dès le début, aurait dû dire : Ça ne fonctionne pas, on va aller s'asseoir avec eux, on mandate des gens de Revenu Québec à l'instant, on va aller s'asseoir puis on va leur demander de percevoir... Ce que personne du côté du gouvernement n'a fait, personne, minimale, pour apaiser la tension, la pression que l'industrie mettait sur le gouvernement. Personne n'a rien fait. Les esprits sont chauffés, la pression a monté, et, encore une fois, on est arrivé à la dernière minute — à la dernière minute — sans comprendre le phénomène dans son ensemble.

Le phénomène dans son ensemble, j'arrive à ce que mon collègue de Mercier mentionnait... Il est toujours fascinant à écouter, le collègue de Mercier, parce qu'il condamne Uber, Uber frauduleux, Uber bandit, Uber ci... Uber est bandit peut-être dans toutes les grandes villes du monde, mais Uber est accepté dans toutes les grandes villes du monde ou presque. Ou presque. Il dit même : Comme la mafia.

Alors, M. le Président, il est accepté partout dans le monde. Il veut qu'on condamne Uber. Moi, je condamne Uber, je vous le dis, là, ils se devaient et ils se doivent encore... Si vous acceptez puis si on laisse passer cette loi, ils doivent payer taxes et impôts, minimale, TPS, TVQ pour les prochains 90 jours. Ça, c'est indéniable, on l'a toujours, toujours dit. Et là j'ai mon député de Mercier, mon collègue, mon ami, je le considère un ami, on se côtoie depuis quand même un certain temps, ce qu'il ne vous dit pas... il faut condamner Uber, mais, le débat de l'évasion fiscale, là, je voudrais l'entendre dire aussi : Il faut condamner Facebook, il faut condamner Amazon, il faut condamner Apple, il faut condamner Twitter, il faut condamner toutes ces compagnies. Parce que toutes ces compagnies profitent, dans une certaine mesure, d'un système que le député de Mercier n'acceptera jamais, parce que ces sociétés sont implantées... le siège social en Irlande ou ailleurs, avec taux d'imposition à 12,5 %, déclarent des profits seulement là et, oui, opèrent en France, en Espagne, en Amérique du Nord et partout. Ça, c'est un contexte mondial qu'on ne pourra pas régler là, aujourd'hui, parce qu'on est là pour parler du projet de loi n° 100.

Ce qu'il ne vous dit pas non plus, le député de Mercier, s'il y a des gens de sa circonscription qui nous écoutent, c'est que lui-même condamne Uber mais ne voulait pas condamner, voilà deux semaines, une motion de l'Assemblée nationale qui disait une chose : Humbles entrepreneurs qui nous écoutent, qui ont soudainement embourgeoisé leurs boutiques dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, dans le quartier de Saint-Henri, ces gens qui ont des honnêtes boutiques, des groupes radicaux de gauche ont pénétré dans ces boutiques pour voler la marchandise. Et vous avez le collègue de Mercier — son parti politique — qui n'a jamais levé le petit doigt pour condamner ces pratiques. D'honnêtes entrepreneurs qui se battent jour après jour pour payer des taxes puis des impôts, eux aussi, pour payer les travailleurs, on l'espère, au-dessus du salaire minimum, et là il faut condamner Uber, mais on ne condamne pas les entrepreneurs du Québec. Lui-même, au début de sa carrière politique, lançait un soulier à une boutique de Montréal, de sa circonscription, qui vendait des souliers, malheureusement, qui provenaient d'Israël.

M. Khadir : Ce n'est pas ça. Le soulier, c'était sur Bush...

M. Bonnardel : Ah! peu importe, Bush ou les souliers, peu importe, vous en avez fait tellement depuis votre arrivée, M. le député de Mercier.

Alors, ça, c'est le portrait réel. Alors, il faut condamner Uber? D'accord, on l'a dit, mon chef l'a dit, mon collègue l'a dit : Payer taxes et impôts, indéniable, indéniable, indéniable. Mais il ne faut quand même pas exagérer, M. le Président, quand même pas exagérer. Il faut dire exactement ce que le collègue de Mercier, député de Québec solidaire, dit aux gens : Condamnons toutes ces grandes sociétés mondiales qui sont toutes des fraudeuses, hein, toute la gang. Tout ce qui se mesure au succès au Québec, là, de grandes entreprises qui voulaient venir s'installer, bien, Québec solidaire, qui veut être au pouvoir dans 10 ans, dit : Non, non, non.

Alors, M. le Président, moi, je n'accepterai jamais qu'on m'impose et qu'on me dicte mes façons de faire. Et je reviens, M. le Président, à ce pour quoi nous sommes ici aujourd'hui. Je vous disais tantôt : On a le projet de loi n° 100 deux ans ou à peu près qu'Uber est installé au Québec, deux ans où l'industrie a dit : Aïe! Réveillez-vous!, en disant au gouvernement : Pourquoi vous ne répondez pas? Pourquoi vous n'êtes pas, là, avec un comité, de l'avant, à rencontrer l'industrie, à rencontrer Uber, à rencontrer Téo, tout le monde, pour dire : Il faut trouver une solution, là, pour que tout le monde cohabite? Protéger, oui, protéger, oui, des permis qui ont été achetés à gros prix, de 200 000 \$ à Montréal jusqu'à 70 000 \$ à Granby, chez nous, et dire de quelle façon d'autres villes dans le monde ont pu faire fonctionner, cohabiter Uber.

Et là, M. le Président, on ne comprend pas trop le phénomène de l'économie du partage. C'en est-u? Ça n'en est pas? C'est de l'économie collaborative. Et là on a un gouvernement, depuis le dépôt du projet de loi n° 100, qui disait : Voici le seul plan de match. Il n'y en aura pas d'autre. Comment, il n'y en aura pas d'autre? L'industrie du taxi le sait très bien, quand Uber est arrivé, avec un modèle d'industrie qu'on connaît depuis 40, 50 ans, je le sais très bien que l'industrie a dû se moderniser. L'industrie a dû dire : Nous aussi, on est capables, peut-être, de faire des applications et, excusez de le dire en anglais, de «cruiser» la clientèle. Parce que c'est ça qui a rendu 450 000 Québécois à utiliser l'application. Et je suis persuadé que les gens du taxi qui sont là se disent : Aïe! Les 450 000, on voudrait les avoir, nous aussi. On veut que 450 000 Québécois aient la même application ou utilisent l'application qui vient de Québec, ou qui vient de Montréal, ou qui un jour vient de Trois-Rivières, du Saguenay, peu importe.

• (12 h 40) •

Alors là, on a un gouvernement qui a déposé une loi, qui s'est dit : On ne sait pas trop encore, là, quoi faire; on va dire, parce que les jeunes sont contre nous... Les jeunes libéraux, ils comprennent, eux, le phénomène. Ils se disent : Si ce n'est pas Uber aujourd'hui — je l'ai mentionné 100 fois depuis trois semaines — ce sera Didi, le compétiteur d'Uber en Chine, qui fait 11 millions de transports par jour, où Apple a investi 1 milliard dans la société voilà deux semaines déjà, où Wal-Mart a signé une entente avec Uber aussi, où Volkswagen a signé avec Gett, où Toyota a signé avec Lyft. Comment on réagit face à tout ça? Bien là, le gouvernement a dit : On va faire un chantier d'économie de partage, on va essayer de comprendre.

On va essayer de comprendre? Les Ontariens sont déjà trois ans en avant de nous. Déjà, dans chacun des trois derniers budgets, on a mis des comités, on a mis des personnes en place. Puis vous avez des gens intelligents, là, des hommes puis des femmes qui comprennent la situation, là, qui savent très bien que ça, demain matin, ça file à 1 000 kilomètres-heure, là. Ce qui est là, aujourd'hui, là, bien, demain, c'est autre chose. Ces applications qui touchent le monde du transport par taxi, vous le savez, je vous l'ai mentionné, M. le Président, M. le ministre, c'est la restauration demain, c'est l'automobile demain.

Moi qui ai été dans le monde automobile pendant 20 ans, qui a un modèle d'affaires x que j'ai connu quand j'avais 26 ans et que j'ai démarré mon entreprise, puis, 10 ans plus tard, le modèle change, et aujourd'hui, exemple, application qui se met au monde et qui offre à n'importe quelle des personnes qui est ici... que quelqu'un arrive chez vous pour faire un changement de pneus, un changement d'huile, et tout ça, et que mon chiffre d'affaires soudainement baisse de 300 000 \$, bien, moi aussi, je vais me questionner à savoir : Qu'est-ce que je fais ou qu'est-ce que j'ai manqué?

Et la réponse que vous avez donnée, elle a évolué depuis hier, mais la réponse que vous avez donnée, c'est : Nous, on ne comprend pas trop, on ne veut pas trop comprendre rapidement. Et tous ces jeunes, moins jeunes, intelligents, qui sont dans des incubateurs, des start-up, à Montréal, et qui pensent juste, là, à être le prochain ou la prochaine qui va démarrer un Twitter, qui va démarrer un Uber, qui va démarrer un Airbnb, un Lyft, un Gett, peu importe, bien, vous leur dites : Québec... Nous, ça va trop vite, puis ça va trop vite, on ne sait pas trop comment on va réagir face à ça. Et la seule façon, c'est d'en arriver à dire : L'industrie comme on la connaît, elle fonctionne, elle doit se moderniser, elle doit s'améliorer.

Et vous avez vanté maintes et maintes fois Téo Taxi. Moi, je veux vanter aussi l'industrie elle-même. L'industrie elle-même, là, elle le sait aujourd'hui que, s'il y a 400 000 ou peut-être 500 000 personnes... Vous dites : Le double. Bien, si c'est le double, c'est encore un plus gros problème, à savoir : Comment ça se fait que ces 500 000, 600 000, 700 000, 800 000 personnes au Québec, au-delà du prix, là... Au-delà du prix, pourquoi ces Québécois se sont dit demain matin : Tiens! C'est intéressant, c'est intéressant? Mais c'est tout ça à laquelle il faut s'attaquer, comprendre. Oui, c'est une application qui est applicable qu'on soit à Montréal aujourd'hui, qu'on arrive à Paris demain matin, qu'on arrive à Lisbonne ou qu'on arrive à Los Angeles, on peut l'avoir.

Mais, au-delà de ça, M. le ministre, vous aviez chez vos jeunes déjà des recommandations qui étaient intéressantes, que vous avez refusées dès le départ, dès le départ. Et là vous arrivez aujourd'hui en nous disant : Bien, on a une loi qui est déposée, on a appelé Uber, on s'est rencontrés ce week-end, on a rencontré l'industrie du taxi, on leur a demandé d'accepter qu'Uber... Puis c'est ça que vous allez m'expliquer dans les prochaines heures, aujourd'hui, dire : O.K. Uber, là, vous fonctionnez pendant les 90 prochains jours, dans une certaine mesure, dans l'illégalité, parce que le Bureau du taxi pourra nécessairement arrêter n'importe quel chauffeur d'Uber encore pour les prochains 90 jours — remorque, arrêter, contravention. Est-ce qu'ils vont payer TPS, TVQ? Vous me disiez que, là, Revenu Québec va s'entendre avec eux. C'est déjà un pas, je l'espère bien, je l'espère bien.

Mais, au-delà de ça, comment cette loi, aujourd'hui, répond à tout ce qu'on a devant nous? Là, on a un cas précis, c'est Uber, pas d'autre chose que ça, et un plan de match qui dit : Faites-nous confiance, signez-nous un chèque en blanc, parce que, dans les prochains 90 jours, on va essayer de satisfaire tout le monde. Le prochain 90 jours, M. le Président, ça nous amène 10, 11, 12, 13 septembre, là, ou à peu près. On sera à l'Assemblée nationale le 20 quand on va arriver. Et M. le Président, vous savez, faire confiance au gouvernement, je veux bien, je veux bien, mais, avec tout ce que j'ai vu dans les deux dernières années, le peu d'intérêt à comprendre ce phénomène qui était devant nous, répondre d'un phénomène immense, là, qui était déjà mondialisé... Parce qu'on le voyait, là, on l'entendait puis on comprenait, là,

que notre niveau de tolérance aux bouleversements... jusqu'à quel point, là, on était prêts à ce qu'on soit bouleversés, là, puis que cette innovation nous amène à revoir nos façons de faire, sortir de nos pantouffles et de dire : Fiuu! Un instant, là, ça nous frappe. Il faut évoluer, il faut s'améliorer, il faut changer.

Alors là, vous nous dites : Donnez-moi un chèque, puis, dans les prochains 90 jours, je vous garantis qu'on va réussir à s'entendre, puis on va tout faire pour s'entendre. Bien, M. le Président, il y a la question du 90 jours. Bon, on comprend que le Bureau du taxi va nécessairement continuer de faire son travail. Est-ce qu'il y aura encore des escouades anti-Uber? Je n'en ai aucune idée. Le ministre pourra nécessairement répondre à tout ça. Quel est le plan du ministre? Est-ce qu'on aura encore deux... ou on aurait deux catégories de chauffeurs? Est-ce qu'Uber devrait louer des permis?

Vous avez déposé une loi où, soudainement, vous avez dit : Bien, ma loi, le projet de loi n° 100, ça devient un projet pilote. Vous comprenez très bien que ça ne pouvait pas fonctionner. Uber a déposé une proposition. Vous ne l'avez pas acceptée. Une proposition qui... Est-ce qu'elle était honnête ou pas? C'est au gouvernement de décider. Uber a dit : Moi, je suis prêt à déposer 100 000 \$ pour opérer, 0,35 \$ par course, 0,07 \$ additionnels pour des frais d'administration et d'assurance, un fonds, possiblement, qui pourrait être mis en place aussi pour dédommager, ou même — j'y reviendrai par la suite — baisser le fardeau réglementaire et administratif de l'industrie.

Tout ça, là... Parce que, quand je parle de moderniser, ce n'est pas juste Uber qui arrive, ou Didi, de même, ou autre, là. C'est notre industrie comme on la connaît. Ils ont des lois, cette industrie, qui datent des 40, 50 dernières années. Ma foi, il serait peut-être le temps de s'asseoir avec eux aussi puis dire : Un instant, là, on est en 2016, il faudrait peut-être commencer à moderniser l'industrie puis regarder comment ça vous coûte année après année. Ça, c'est des taxes additionnelles que l'industrie paie, qu'on pourrait peut-être revoir, ce fardeau réglementaire administratif qui, pour moi... Je vous le dis, je regarde ce que ça coûte aujourd'hui pour avoir un permis de taxi puis je me dis : Ouf! C'est pesant. C'est pesant.

Alors, c'est certain que, pour nous, de répondre de ces nouvelles technologies, c'est important. Je l'ai maintes et maintes fois mentionné, ce train à grande vitesse des nouvelles technologies, qui vont provenir... Là, on parle de l'automobile, on parle d'industrie du taxi, demain ce sera la restauration. Souvenez-vous de l'exemple que je vous ai donné. On peut recevoir des gens chez nous, application x, aller acheter un petit menu, et ces gens qui font de la bouffe à la maison, moyennant un 10 € ou un 10 \$, ils ne paient pas de permis, ils ne paient rien. L'industrie de la restauration, là, dans les prochains mois, prochaines années va voir : Hé! il se passe quelque chose là aussi. Comment on va répondre de ça? Avec votre supposé chantier? Je l'espère. Mais il faut accélérer le pas. Il faut accélérer le pas. C'est notre gros défi, comme gouvernement, comme partis politiques, d'y répondre. Ce n'est pas juste de dire : Ah! c'est des voleurs, c'est des ci, c'est des ça, il faut les mettre dehors, on ne peut pas... la peste! Non. Non, ça ne fonctionne pas comme ça.

Alors, M. le Président, juste avant que je termine mon intervention de mes remarques préliminaires, je veux vous déposer une motion préliminaire pour, si vous permettez...

Le Président (M. Reid) : Regardez, ce n'est pas le moment de faire ça.

M. Bonnardel : Je peux terminer, je le fais après? D'accord. Alors, vous comprendrez que, pour nous, il reste encore des gens ou des situations qui mériteraient d'être entendus. Pour nous, est-ce que la loi serait adoptée vendredi? On se questionne encore. On a encore plusieurs questions, mon collègue et moi, à poser, à savoir : Est-ce que le gouvernement aura — ou M. le ministre — les coudées franches pour être capable d'arriver à un terrain d'entente?

Et j'irais même plus loin, là. Au-delà de signer un supposé projet pilote, je souhaite de tout coeur, de tout coeur qu'on pense à eux aussi, à l'industrie du taxi, et qu'on s'assoie avec eux, et qu'on soit capables de dire par la suite, si on s'entend avec eux : Voici ce qui pourrait être l'innovation pour vous. Voici ce qu'on pourrait réduire comme fardeau fiscal, administratif ou réglementaire, appelez ça comme vous voulez. Il y en a peut-être qui pensent que ça ne peut être sérieux...

Le Président (M. Reid) : M. le député de Granby, votre privilège de 20 minutes est écoulé.

M. Bonnardel : Merci, M. le Président.

• (12 h 50) •

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres membres de la commission qui veulent faire des remarques préliminaires? Alors, dans les étapes d'une commission, il est possible de faire, par la suite des remarques préliminaires, des motions préliminaires. Le député de Granby a demandé avant le début de la commission... a annoncé qu'il allait faire une demande de motion préliminaire.

Alors, comme ça n'arrive pas à tous les jours, je vais juste rapidement rappeler comment les choses se passent. Quand un membre fait une demande de motion préliminaire, il doit d'abord déposer une demande écrite, M. le député de Granby, de la motion préliminaire, et la présidence juge de sa recevabilité ou non. Si c'est recevable, l'auteur de la motion préliminaire dispose de 30 minutes, et toute intervention sur la motion préliminaire doit se faire d'un seul trait, sans droit de réplique. On se comprend bien? Alors, 30 minutes pour celui qui dépose la motion et 30 minutes pour chacun des représentants des chefs de parti. Donc, trois personnes ici représentant... généralement, c'est le porte-parole. Et puis du côté gouvernemental, c'est le ministre. Mais enfin chaque représentant a aussi 30 minutes. Par la suite, tous les autres députés qui participent à la commission ont chacun 10 minutes d'intervention. Quand il n'y a plus d'intervention, on met aux voix la motion préliminaire.

Alors, M. le député de Granby, voulez-vous présenter votre motion préliminaire et nous faire parvenir ici une copie écrite de ça?

**Motion proposant d'entendre le comité
ministériel formé des sous-ministres des
Transports, des Finances et du Revenu**

M. Bonnardel : Oui. Donc, M. le Président, le comité... motion préliminaire qui est faite en foi du projet de loi n° 100... le comité ministériel formé des sous-ministres des Transports, des Finances et du Revenu, chargé de conseiller le ministre en amont de l'élaboration du projet de loi n° 100 :

«Qu'en vertu de l'article 244 de nos règles de procédure, la Commission des transports et de l'environnement tienne, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi n° 100, la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi, des consultations particulières et qu'à cette fin elle entende, dès que possible, le comité ministériel formé des sous-ministres des Transports [et] des Finances, et du Revenu chargé de conseiller le ministre en amont de l'élaboration du projet de loi n° 100.»

Le Président (M. Reid) : Oui, est-ce qu'on peut avoir la...

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : ...la motion est recevable. Alors, nous allons commencer, donc, le débat, et dans lequel il n'y a pas de débat, évidemment, c'est un temps qui vous est réservé et que vous devez utiliser d'un seul coup. Et il n'y a pas de réplique et d'échange. Alors, M. le député de Granby, à vous la parole pour votre intervention. J'imagine que c'est vous qui voulez commencer?

M. François Bonnardel

M. Bonnardel : Oui. Merci, M. le Président. Le pourquoi de cette motion préliminaire : souvenons-nous, on revient en arrière encore une fois, quand Uber est arrivé au Québec, on a su par l'entremise des médias que le gouvernement se penchait... On a eu l'ancien ministre qui... le député de Marguerite-Bourgeoys qui n'était pas nécessairement d'accord pour qu'Uber fonctionne ou opère au Québec. On avait le premier ministre qui semblait être d'accord. Bon, on avait certainement des imbroglios entre les deux, des questionnements entre les deux. Et, j'imagine, c'est pourquoi on a su, par l'entremise de certains journalistes par la suite, que le gouvernement s'est dit : On va se pencher, on va se pencher là-dessus. On va essayer de trouver des pistes de solution, des règlements, des propositions additionnelles pour être capables, encore une fois, de répondre de l'industrie du taxi qui, depuis un an, disait : Ça ne fonctionne pas. Puis je les comprends. Autant Uber est arrivé au Québec en cow-boy, autant Uber est arrivé au Québec sans payer aucun permis, sans payer de TPS, TVQ, nécessairement une facture de presque 50 % moindre, ou à peu près, qu'un prix réel d'un taxi, et que, face à ça, bien, c'est normal qu'on réponde... que l'industrie comme telle se dise : On cogne à la porte du gouvernement, on essaie de parler aux députés puis on dit : Qu'est-ce qui se passe? Pensez-vous faire quelque chose?

Les mois, les semaines ont passé. Et ce fut extrêmement long. Et on a appris par la suite que trois ministères s'étaient penchés, minimalement, sur la capacité d'accepter Uber au Québec, les Revenus, les Finances, Transports. Et là-dessus ce comité interministériel a nécessairement penché sur des pistes de solution. Ces pistes de solution, le gouvernement n'a jamais voulu les rendre publiques. Pourtant, elles seraient utiles, elles seraient utiles. Il serait utile d'entendre les sous-ministres qui ont eu le mandat d'y travailler pour être capables de mesurer jusqu'à quel point la proposition d'Uber, versus ce que vous proposez aujourd'hui...

Parce que ce n'est pas évident, là, on changeait le ministre en même temps. Puis on a un premier ministre qui semble ouvert, qui joue le jeu, mais, à quelque part, on sait très bien... Puis tout le monde se pose la question, là, autant du côté des libéraux... — j'imagine, en tout cas, puis je suis persuadé que oui, parce que je parle quand même à pas mal de monde — tout le monde se questionne en se disant : C'est vrai que le train arrive extrêmement vite — le train, il s'appelle Uber, puis il y en aura d'autres demain — puis comment on y répond? Comment on est capables de trouver des pistes de solution? Bien, on a mis trois ministères au travail pour être capables d'en arriver à trouver, encore une fois, à répondre de ce phénomène, à répondre de cette société mondiale, cette société qui vaut des milliards, absolument, absolument, implantée dans presque toutes les grandes villes du monde... à fonctionner.

Le gouvernement n'a jamais voulu les rendre publiques. Puis, pendant ce temps, vous avez Toronto, Ottawa, vous avez Edmonton, vous aurez peut-être d'autres villes, si Uber décide de s'y implanter, vous avez des villes nord-américaines, aux États-Unis, qui ont dit oui. Il y en a d'autres qui ont dit non. Il y en a d'autres qui ont dit non, mais la grande majorité ont dit oui. Et, encore une fois, ça me rend toujours triste de voir que le gouvernement n'est pas capable de réagir rapidement à un phénomène, rapidement à des technologies. Puis je parle à un parti qui existe depuis au-dessus de 100 ans, le Parti libéral, qui se prône le parti de l'économie, qui se prône le parti de l'innovation, puis qui, le 12 mai dernier, a déposé une loi aberrante, une loi qui ne répondait, mais pas, mais pas du tout, du tout, du tout à ce... je ne peux pas dire, même pas, «un problème», à cette avancée, à cette avancée pour laquelle des milliers de Québécois se disaient : Je trouve ça intéressant.

Alors, si eux trouvaient ça intéressant, le gouvernement s'est dit : On va essayer rapidement de répondre, parce que l'industrie est fâchée. Et, dans une certaine mesure, si on met trois ministères au travail pour être capables de trouver des pistes de solution, bien, M. le Président, vous comprendrez que, si, pour notre gouverne personnelle... Et même tous ceux qui sont ici puis tous ceux qui nous écoutent seraient capables de dire : Tiens, c'est peut-être quelque chose qui pourrait être intéressant.

Puis je me demande même jusqu'à quel point vous n'allez pas utiliser ce rapport sans nous le dire pour peut-être préparer un futur projet pilote. Ça, je ne le saurai peut-être jamais, mais j'imagine, j'imagine que vous allez piger là-dedans. En tout cas, s'il y a trois ministères importants comme le Revenu, le Transport et les Finances qui ont travaillé sur ce

comité, sur l'évaluation possible d'une cohabitation, bien, je ne vois pas en quoi aujourd'hui autant l'industrie que nous, les députés, ne pouvions pas minimalement faire venir ces gens qui y ont travaillé pour être capables de les questionner. En quoi, en termes de transparence, il ne serait pas intéressant pour nous d'avoir ces documents?

Je pense que le gouvernement, comme tel, connaît très bien la problématique, la situation de l'industrie du taxi, de ces nouveaux joueurs : Car2go, Communauto, Téo Taxi, vous en parlez souvent, puis de l'arrivée de cette technologie qui s'appelle Uber, qui ne répondait pas du tout au modèle que le Québec connaît depuis les 40, 50 dernières années. Puis, quand je vous parle du modèle qu'on connaît... Je vais vous exposer, M. le Président, et, M. le ministre, j'espère que vous allez bien écouter celle-là, jusqu'à quel point, pour moi, je ne trouve pas ça rigolo. Quand j'avais demandé à des amis du taxi de me donner leur portrait d'une année, en termes de coûts, bien, j'ai été complètement abasourdi. Alors, au-delà du coût du permis comme tel, qu'on a payé 60 \$, 70 \$, 125 \$, 200 \$, vous avez, M. le Président...

Le Président (M. Reid) : ...je dois vous interrompre. Vous pourrez poursuivre vos explications cet après-midi. Compte tenu de l'heure, je suspends les travaux de la commission jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 9)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 100, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi.

Alors, lors de la suspension de nos travaux, nous écoutions le député de Granby, qui est en train de faire une motion préliminaire. Alors, M. le député de Granby, est-ce que vous voulez donner suite à ce que vous avez commencé?

M. Bonnardel : Oui, M. le Président, quelques minutes, juste pour vous dire, bon : Les choses ont évolué depuis qu'on s'est parlé la dernière fois, jusqu'à 13 heures.

Vous savez, M. le Président, on le dit et on le répète depuis des semaines, on a talonné le gouvernement pour que cette loi puisse répondre des nouvelles technologies, puisse répondre de ces avancées que nous connaissons, qui s'appellent Uber aujourd'hui, ou des nouvelles applications qui seront en application... qui seront appliquées ou utilisées par les citoyens québécois, ou partout dans le monde, dans les prochaines années. Puis, nécessairement, vous comprendrez que, pour nous, cette loi n° 100 brimait, dans une certaine mesure, les utilisateurs.

Sauf qu'on en est conscients, que, si on n'avait pas fait notre travail de notre côté, bien... si la loi avait été acceptée ou passée par bâillon, bien, Uber ne serait plus au Québec dans les prochaines 48 heures. Alors, je l'ai répété maintes et maintes fois, je souhaitais que le gouvernement puisse s'asseoir avec Uber, trouver un terrain d'entente, satisfaisant, dans une certaine mesure, l'industrie du taxi et leur dire : Écoutez, est-ce qu'on peut trouver un terrain d'entente sur une période d'un mois, 60, 90 jours? À la fin de tout ça, le gouvernement a décidé que, sur une période de 90 jours, la loi ne serait pas appliquée et qu'on ouvrirait les voies de négociation pour qu'Uber et l'industrie comme telle puissent cohabiter au Québec. Alors, c'est une avancée importante, peut-être pas assez pour nous, parce que ce projet de loi ne répond, nécessairement, pas aux nouvelles technologies, et là-dessus je leur dis : Rendez-vous en 2018.

Mais, au-delà de tout ça, ce que je vous dis et je voulais vous dire, M. le Président, c'est que nous allons voter contre cette loi, mais — mais — on sait qu'on commence l'étude détaillée, nous allons donner un consentement, si l'étude détaillée ne se termine pas ce soir, 22 h 30, pour que la prise en considération et l'adoption finale puissent se faire avant la fin de notre session. Alors, on va continuer de faire notre travail. Alors, je voulais vous annoncer ça aujourd'hui et vous demander, par consentement, que le collègue membre de cette commission, mon collègue le député de Masson, puisse me remplacer à partir de maintenant.

• (15 h 10) •

Le Président (M. Reid) : Alors, ça demande un consentement de la part des membres de la commission. Est-ce que j'ai consentement pour remplacer celui qui remplaçait le député de Masson par le député de Masson en personne?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Consentement? Merci. Alors, merci, M. le député de Granby. M. le député de Masson, vous pouvez venir vous joindre à vos collègues de la commission.

Alors, est-ce qu'il y a d'autres membres de la commission qui souhaiteraient faire des propositions de... une proposition préliminaire — le nom exact — des motions préliminaires.

Une voix : ...

Retrait de la motion

Le Président (M. Reid) : Ah! excusez. Est-ce que la motion est retirée, M. le porte-parole du deuxième groupe d'opposition? La motion est retirée. Consentement de retirer la motion pour les membres de la commission? J'ai le consentement. M. le ministre.

M. Daoust : Bien, ce n'est pas une motion, c'est simplement que je voulais faire un dépôt en vrac, par souci de transparence, des amendements.

Le Président (M. Reid) : ...M. le ministre, je veux juste vérifier s'il y a d'autres membres de la commission qui voudraient, qui souhaiteraient faire une motion préliminaire. Il n'y en a pas.

Étude détaillée

Donc, nous allons passer à l'étude du projet de loi. M. le ministre, à vous la parole.

M. Daoust : Oui, merci, M. le Président. Ce que je veux faire d'entrée de jeu, c'est déposer en vrac les amendements que le gouvernement entend apporter, qui sont essentiellement des amendements de concordance. Alors, on les déposerait pour qu'au fur et à mesure qu'on procède à l'article par article on n'ait pas à interrompre le débat puis qu'on puisse procéder, par diligence. Et il y a un ou deux autres amendements, là, qui seront circulés pendant la séance. Alors, je les déposerais si vous le permettez.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous avez aussi des photocopies, ou nous...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui, on va faire des photocopies. Alors, est-ce que vous souhaitez, M. le ministre...

M. Daoust : ...on a des photocopies, on a des copies.

Le Président (M. Reid) : Ah! vous avez des copies. D'accord. Est-ce que vous souhaitez que tout le monde les ait en main avant de commencer ou on commence l'étude de l'article 1?

M. Daoust : Je vais simplement demander à mes collègues ce qu'ils trouvent... ce qu'elles trouvent préférable. Est-ce que vous voulez prendre un peu de temps pour les regarder, de sorte qu'on pourrait être plus diligents après? C'est votre décision.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai un consentement pour suspendre un petit peu les travaux? Alors, je suspends les travaux pour le temps que ça va prendre pour qu'on puisse regarder et tous se mettre au parfum avant de commencer à travailler vraiment article par article. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : ...ce matin.

Amendements déposés

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors, nous allons recevoir donc, tous les membres de la commission, les amendements à la fois de l'opposition officielle et du gouvernement, et par la suite nous reprendrons nos travaux.

Mme Ouellet : Il y en aura peut-être d'autres, là, mais c'est ceux qui sont prévus, là, jusqu'à date.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, je suspends les travaux.

(Suspension de la séance à 15 h 13)

(Reprise à 15 h 31)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Alors, nous allons passer à l'étude du projet de loi article par article. Les amendements, de part et d'autre, ont été déposés. Tous les membres de la commission ont pu en prendre connaissance.

Alors, nous allons procéder dans l'ordre des numéros d'articles. Nous allons commencer par l'article n° 1. M. le ministre, voulez-vous nous présenter cet article?

M. Daoust : Bien, M. le Président. Alors, l'article 1 : L'article 1 de la Loi concernant les services de transport par taxi, (chapitre S-6.01) est modifié :

1° par le remplacement de «au transport rémunéré de personnes par automobile et encadre plus particulièrement les» par «aux»;

2° par l'insertion, après «services offerts» de «, [s']assurer une gestion de l'offre de services de transport par taxi qui tient compte des besoins de la population».

En fait, l'article 1 du projet de loi précise que celle-ci établit les règles applicables aux services de transport par taxi et assure une gestion de l'offre de services de transport par taxi qui tient compte des besoins de la population.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des commentaires sur cet article 1? Des interventions? Alors, il n'y a pas d'intervention. Est-ce que l'article 1 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, l'article 2.

Mme Ouellet : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon?

Mme Ouellet : ...2, comme il est très long, puis on l'avait dit, on l'avait tous lu, donc, si le ministre veut s'exempter de la lecture.

Le Président (M. Reid) : Juste quelques commentaires, si vous le souhaitez. Il y a des amendements, je crois, aussi pour l'article. Donc, vous nous présenterez l'amendement, M. le ministre, que vous avez, et je pense que l'opposition a un amendement également.

M. Daoust : En fait, notre amendement va arriver un peu plus tard. Est-ce qu'on doit disposer de celui-ci d'abord ou attendre qu'on arrive avec notre proposition?

Le Président (M. Reid) : Bien, écoutez, moi, je pense que vous devriez faire le commentaire général sur, peut-être, cet article-là, et par la suite on va disposer des amendements. Vous présenterez votre premier amendement, à moins que vous vous entendiez pour le faire... Les amendements, je ne sais pas, là...

M. Daoust : O.K. Alors, le commentaire sur l'article 2 du projet de loi : remplace la définition «intermédiaire de services de transport par taxi» et introduit la nouvelle définition «services de transport par taxi», prévoit que tout service de transport rémunéré de personnes par automobile est un service de transport par taxi, à l'exception des cas suivants : le covoiturage, le transport scolaire, le transport effectué par un conducteur bénévole d'un organisme humanitaire reconnu par le ministère de la Santé et des Services sociaux, le transport effectué par les entreprises d'économie sociale financées par un programme gouvernemental pour offrir des services d'accompagnement aux personnes âgées, handicapées, malades ou en perte, le transport de personnes ayant les facultés affaiblies effectué par un conducteur bénévole oeuvrant sous le contrôle d'un organisme ou d'une personne morale sans but lucratif ou par un conducteur rémunéré par une entreprise, le transport de courtoisie effectué par un conducteur rémunéré par une entreprise et offert gracieusement à ses clients, le transport effectué dans un but d'entraide communautaire pour venir en aide ou accompagner une personne, le transport de personnes à l'occasion de baptêmes, de mariages ou de funérailles, ainsi que le transport de personnes par automobile antique de plus de 30 ans, le transport par ambulance ou par corbillard, prévoit également que le ministre rend public sur le site Internet du ministère le montant de l'indemnité accordée à un employé du ministère ou d'un organisme dont le personnel est nommé suivant la Loi sur la fonction publique pour l'utilisation de son véhicule personnel.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce que vous souhaitez que nous... Moi, je suggère qu'on commence par l'amendement du côté ministériel puis qu'on aille par la suite... à moins qu'il y ait une raison de faire le contraire, là.

M. Daoust : On va le mettre en... Attendez un petit peu, là, j'ai bien des troubles. Ça griche fort là-dedans.

Le Président (M. Reid) : Vous avez de la friture sur la ligne?

M. Daoust : Puis je ne comprends pas, ça parlait allemand là-dedans...

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Daoust : Alors, on peut le suspendre pour le moment, M. le Président. On va arriver avec un amendement puis on va le présenter, parce que je ne l'ai pas avec moi. Il va arriver dans quelques minutes, d'accord?

Le Président (M. Reid) : O.K. Voulez-vous qu'on commence par l'amendement de... Vous voulez qu'on suspende l'article, là? Parce que nous, on a un amendement qui vient du côté ministériel.

Une voix : ...

M. Daoust : ...que vous devez présenter. Écoutez, ce que je... Bien, l'amendement que nous proposerions, il a été distribué à tout le monde, monsieur?

Alors, dans le sous-paragraphe iii du... L'article 2, sous-paragraphe iii du sous-paragraphe e du paragraphe 3° : Remplacer, dans le sous-paragraphe iii du sous-paragraphe e du paragraphe 3° de l'article 2 de la Loi concernant les services de transport par taxi proposé par l'article 2 du projet de loi, «l'organisme, la personne morale sans but lucratif» par «l'organisme ou la personne morale sans but lucratif».

Le Président (M. Reid) : D'accord. C'est une correction de forme, pratiquement, là. Oui, est-ce qu'il y a des commentaires sur cet amendement? Est-ce qu'on a des interventions? Est-ce que cet amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons passer maintenant au projet de... à l'article tel qu'amendé. Mais il y a d'autres amendements. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Donc, nous avons déposé un amendement où nous avons... Puis je crois que le ministre aussi a reçu une lettre de la fédération du centre d'action bénévole du Québec, qui s'inquiète des dispositions, dans la loi, qui ajoutent que... Les montants qui peuvent être remboursés aux bénévoles, initialement, là, devaient être fixés par le conseil d'administration. Mais là, dans le projet de loi, on rajoute : «Dont le montant [...] n'excède pas celui de l'indemnité accordée à un employé d'un ministère ou d'un organisme dont le personnel est nommé suivant la Loi sur la fonction publique pour l'utilisation de son véhicule personnel». Or, ces montants-là, par rapport à l'ensemble de l'industrie, sont bas. Et ce que nous fait valoir le centre d'action bénévole, c'est que ça pourrait avoir beaucoup d'impact sur leurs activités, parce que ça ne couvrirait pas nécessairement les coûts, parce qu'ils ont des voitures, des fois, qui sont plus grandes, comme des petites miniwagonnettes, parce que les personnes âgées se déplacent. Donc, ils nous faisaient la représentation que les coûts qui étaient fixés par le gouvernement, là, étaient de, je crois, 0,54 \$, alors que CAA-Québec va de 0,66 \$ à 0,88 \$ le kilomètre.

Donc, ce que nous proposons, c'est d'enlever, là, la référence à la Loi sur la fonction publique, mais qu'effectivement il doit être fixé par le conseil d'administration de l'organisme. Donc, à ce moment-là, si le ministre... De toute façon, ça fonctionnait comme ça. Moi, je n'ai pas eu vent qu'il y avait des abus reliés à ça. Et, si le ministre a vent qu'il y a eu des abus, bien, il pourra toujours aller valider auprès du conseil d'administration les directives, là, qui sont données pour le remboursement du kilométrage.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions? M. le ministre.

M. Daoust : Bien, écoutez, on est ouverts à modifier ça, considérant que le point que vous faites est pertinent, là, à l'effet que c'est un tarif qui est bas. On va arriver dans quelques minutes avec une proposition, là, qui, je pense, rallierait tout le monde de ce côté-là. Alors, je propose tout simplement de le suspendre pour un instant. On va vous revenir avec ça. Mais, sur le principe même, on est d'accord avec ça.

Le Président (M. Reid) : Aviez-vous un deuxième amendement pour l'article 2?

Mme Ouellet : Bien, il y en a deux, mais, en fait, c'est la même chose. C'est parce qu'on retrouve ça... Il y a comme deux sections, il y a la section c et il y a la section g. Parce qu'il y en a un que c'est pour le transport effectué par un conducteur bénévole... franchement dire, je ne vois pas vraiment la différence, là, mais un transport effectué dans un but d'entraide communautaire. Il y a comme deux catégories. Je ne sais pas comment... qu'est-ce que vous mettez dans chacune des catégories, mais, en fait, c'était pour couvrir chacune des deux catégories, là.

M. Daoust : Je proposerais que notre spécialiste du ministère, après s'être présenté, avec le consentement de mes collègues, explique.

Le Président (M. Reid) : Monsieur... donnez votre nom, votre position.

M. Bisson (Christian) : Oui. Bonjour. Christian Bisson, coordonnateur du dossier taxi au ministère des Transports.

En fait, l'idée derrière ça, c'était vraiment de faire une différence pour ne pas pénaliser les services entre voisins, par exemple, qu'on retrouve en région. Ce n'est pas un service qui est structuré comme le transport bénévole. Donc, à la base, c'était ça. Parce que le projet de loi, comme vous le savez, prévoit des mesures dissuasives importantes. Donc, on ne voulait pas venir pénaliser des gens qui s'entraident sur le plan communautaire.

Le Président (M. Reid) : Ça marche? Alors, nous allons suspendre, avec votre consentement, des membres de la commission, l'étude de l'article 2. Nous y reviendrons un peu plus tard, quand les documents seront prêts.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon?

• (15 h 40) •

Mme Ouellet : ...on a l'impression... On n'a pas lu le détail de l'amendement, là, parce qu'on les a déposés comme en blocs tantôt. Je ne sais pas si on doit les lire ou pas, là mais...

Le Président (M. Reid) : C'est que les amendements sont distribués en liasses, mais, quand on distribue en liasses il faut aussi, à chaque étape, le déposer officiellement, donc l'expliquer.

Mme Ouellet : Bien, vous l'avez. Je peux-tu juste dire que j'ai déposé officiellement? C'est-u beau, ça?

Le Président (M. Reid) : Oui, oui. C'est ça. C'est fait, là. Oui, oui.

Mme Ouellet : Parfait. Check.

Le Président (M. Reid) : Parce que normalement on explique l'amendement aussi, et tout ça. C'est juste que...

Mme Ouellet : Oui, bien, on l'a expliqué.

Le Président (M. Reid) : Oui, c'est ça. Ça marche? Alors, nous allons passer, M. le ministre, à l'article 3. Nous reviendrons à l'article 2 plus tard.

M. Daoust : L'article 3 de cette loi est abrogé.
En fait, on abroge l'article 3 de la loi.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. L'article 4. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 4 de cette loi est modifié par le remplacement de «transport rémunéré [par] personnes à l'aide d'une automobile» par «service de transport par taxi».

L'article 4 du projet de loi prévoit qu'une personne doit être autorisée par un permis de propriétaire de taxi pour offrir ou effectuer tout service de transport par taxi.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 4? L'article 4 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

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

M. Daoust : L'article 5 de cette loi est modifié :

1° par la suppression du deuxième alinéa;

2° par l'insertion, à la fin du troisième alinéa, de «ou à plusieurs clients conformément à l'article 6.1»;

3° par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Malgré le premier alinéa, lorsque l'automobile servant au transport par taxi est mue entièrement au moyen de l'énergie électrique, la Commission des transports du Québec peut autoriser le titulaire du permis de propriétaire de taxi à posséder le nombre d'automobiles supplémentaires mues entièrement au moyen de l'énergie électrique qu'elle détermine pour s'assurer que le titulaire du permis puisse continuer d'offrir des services pendant le temps de la recharge.»

En fait, l'article 5 de la loi comporte trois modifications. Le premier paragraphe supprime les restrictions d'une personne... ne puisse être titulaire de plus de permis de propriétaire de taxi que le nombre prévu par règlement. Deuxième paragraphe ajoute à la notion de transport privé, de partage d'une course entre plusieurs clients, conformément à l'article 6.1 de la loi. Le troisième paragraphe prévoit une exception au principe qu'un titulaire de permis de propriétaire de taxi ne peut posséder qu'une seule automobile par permis. Cette exception concerne le transport par taxi effectué par une automobile mue entièrement par l'énergie électrique, dans le cas de la commission, puis autoriser l'emploi d'un nombre d'automobiles supplémentaires nécessaires pour permettre de continuer à offrir un service le temps de recharge.

Et, à l'article 5, au troisième paragraphe, nous avons un amendement qui était de remplacer, dans le texte anglais de l'alinéa proposé par le paragraphe 3° de l'article 5, «powered» par «propelled».

L'amendement vise tout simplement à uniformiser la terminologie anglaise utilisée dans la note explicative sur le projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Sur l'article 5, lorsqu'on a, dans le troisième ajout, là, l'ajout à la fin, pour les automobiles entièrement... «mues entièrement au moyen de l'énergie électrique», donc on ne parle pas d'hybrides rechargeables, là, on parle de 100 % électrique. Vous dites qu'à ce moment-là... «...de taxi à posséder le nombre d'automobiles supplémentaires [...] qu'elle détermine...»

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

M. Daoust : Actuellement, c'est la situation qui prévaut dans le cas de Téo. Parce que, dépendant des bornes de recharge qu'elles ont, il se peut que tu ne puisses pas... que ça prenne, par exemple, trois automobiles pour le

faire, le temps de recharge étant relativement lent dans certains cas. Maintenant, peut-être que vous pouvez expliquer aussi un peu?

M. Bisson (Christian) : Oui. Bonjour. En fait, avec Taxelco, ils ont un ratio. Par exemple, là — je ne sais pas exactement — ils ont cinq véhicules de plus pour 20 véhicules. Ça leur permet de recharger puis de faire le suivi scientifique. Maintenant, dans un an ou deux ans, les technologies vont avancer, puis peut-être qu'on va avoir juste besoin de trois véhicules supplémentaires pour permettre l'opération. Donc, c'est pour ça que...

Mme Ouellet : Mais c'est la Commission des transports qui détermine...

M. Bisson (Christian) : Elle va pouvoir déterminer en fonction des nouvelles technologies, de l'autonomie. L'autonomie va s'améliorer, des batteries, donc ça va permettre de s'ajuster au fur et à mesure.

Mme Ouellet : Donc, vous me dites qu'actuellement, là, c'est cinq pour 20, à peu près?

M. Bisson (Christian) : À peu près. Je veux dire, il ne faut pas...

Mme Ouellet : C'est beau.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement à l'article 5? L'amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. L'article 5, tel qu'amendé, est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

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

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

«5.1. Le gouvernement détermine le nombre d'agglomérations et le territoire de chacune d'elles.

«Le ministre rend publique cette décision sur le site Internet de son ministère.»

Le commentaire étant que l'article 6 du projet de loi indique que le gouvernement détermine le nombre d'agglomérations et le territoire de chacune d'elles. La décision gouvernementale est publiée sur le site Internet du ministère.

Maintenant, il y a un amendement qui est à faire en sorte... où on remplaçait l'article 6 par le suivant :

Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 5, des suivants :

«5.1. Le gouvernement détermine le nombre d'agglomérations et le territoire de chacune d'elles.

«Le ministre rend publique [la] décision sur le site Internet de son ministère; et

«5.2. Le permis de propriétaire de taxi délivré pour desservir une agglomération est réputé, à la date de la prise d'effet d'une décision du gouvernement en vertu de l'article 5.1, délivré pour desservir l'agglomération déterminée par le gouvernement qui englobe l'ensemble du territoire de l'agglomération indiquée sur le permis à cette date.

«Si l'agglomération déterminée par le gouvernement n'englobe qu'une partie de ce territoire, le permis de propriétaire de taxi est réputé délivré pour desservir l'agglomération que le gouvernement détermine.»

Le commentaire, tout simplement, c'est que l'article 6 de la Loi concernant les services de transport par taxi est modifié pour prévoir que le permis de propriétaire de taxi est délivré pour desservir une agglomération déterminée par le gouvernement. Dans les faits, l'agglomération desservie est inscrite sur le permis. L'amendement proposé vise à régulariser les dessertes de permis de propriétaire de taxi en vigueur au moment où une nouvelle agglomération déterminée en vertu de l'article 5.1 prend effet.

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

Mme Ouellet : Oui. Nous avons un sous-amendement à présenter. Mais, peut-être avant de présenter le sous-amendement, et ce sera sur le 5.1, j'aimerais mieux comprendre le 5.2. Puis je vous donne mon interprétation, là, mais c'est écrit vraiment de façon technique, là, puis il y a «permis», puis «délivré», puis «délivré», puis... bon. Est-ce que c'est pour faire la transition entre les nouvelles agglomérations, que le ministre déterminera, et les anciennes agglomérations, pour ne pas avoir à changer chacun des permis? Est-ce que c'est ce que je comprends?

M. Daoust : Est-ce que monsieur peut se présenter...

Le Président (M. Reid) : Oui. Est-ce que vous voulez donner votre nom, votre titre, s'il vous plaît?

M. Gélinas (Claude) : Me Claude Gélinas, avocat.

Et je vais simplement vous expliquer que le 5.2, vous avez bien compris, là, c'est au niveau des nouvelles agglomérations qui seraient déterminées et c'est pour s'assurer que les permis qui sont en vigueur au moment où la nouvelle agglomération, elle, prend effet... que, comme c'est inscrit sur le permis, l'inscription de l'agglomération sur le permis est réputée être celle qui prend effet à ce moment-là. C'est vraiment, là, pour assurer une transition. Et, comme ça peut... Et on l'a mis comme un article plus permanent plutôt qu'un article transitoire parce que le gouvernement peut à l'occasion aussi apporter des changements.

Le Président (M. Reid) : Merci. Vous aviez un sous-amendement?

Mme Ouellet : Oui, un sous-amendement qui va concerner 5.1. En fait, il faut se rappeler que, dans la loi actuelle, le pouvoir de déterminer le nombre d'agglomérations appartient à la Commission des transports du Québec. Et la Commission des transports du Québec, pour changer les agglomérations, doit effectuer des études, des études d'offre et de demande. Et il y a donc des consultations, et les gens de l'industrie peuvent venir faire leurs commentaires sur ce qu'ils pensent qui est le mieux en termes de nombre d'agglomérations et quelle devrait être la délimitation des territoires. Et là, avec le 5.1, le gouvernement s'approprie complètement ce pouvoir-là, et il n'est aucunement question de consultations dans cet article-là.

Nous l'avions déjà dit, nous souhaitons qu'il y ait une consultation avant de pouvoir déterminer. Nous sommes ouverts, là. Il y a toutes sortes de façons de pouvoir le faire. On pourrait se rajouter des articles de consultation, avec un processus de consultation, mais on a pensé que... si on disait que c'était déterminé par règlement et que le règlement doit être soumis — c'est 45 jours, je crois, là — pour consultation, et ensuite le gouvernement doit prendre un décret pour le règlement, on a pensé que c'était une des façons. Donc, c'est ce que nous déposons, mais nous sommes ouverts, là.

La volonté, c'est qu'avant qu'il y ait des nouvelles agglomérations qui soient définies il y ait une consultation avec les acteurs du marché et très certainement les gens de l'industrie. Mais je pense que ce n'est pas exclusivement les gens de l'industrie, parce que les municipalités pourraient vouloir être consultées sur ce genre de décision là. On l'a vu, là, tant à Montréal qu'à Québec, les territoires ont un impact sur les événements spéciaux, les territoires... Donc, je pense que ce n'est pas normal que le gouvernement puisse déterminer ça lui-même sans aucune consultation.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce que, M. le ministre, vous souhaitez intervenir tout de suite?

M. Daoust : ...commentaire, peut-être commenter.

Le Président (M. Reid) : Oui.

M. Daoust : Oui. Écoutez, M. le Président, on n'est pas en désaccord avec le fait qu'il y ait des consultations qui se tiennent. Au moment de l'article 33, on va arriver avec une proposition.

33.1, là, en fait, ce qu'on... Je vous lis ce qu'on avait imaginé, parce que c'est un point que vous avez soulevé déjà dans le passé, puis vous l'avez soulevé d'entrée de jeu tantôt. Alors, on dirait :

«89.2. Toute décision et tout règlement pris par le gouvernement — c'est "toute décision, tout règlement pris par le gouvernement" — en vertu des articles 5.1 et 10.1 fait l'objet d'une consultation préalable de la Commission des transports du Québec qui se déroule dans les délais [...] selon les modalités prévues par le ministre.» Alors, on exige une consultation préalable.

Mme Ouellet : Est-ce que vous accepteriez qu'on le suspende jusqu'à tant... parce que, sinon, on ne pourra plus faire la modification sur celui-là. Ça fait que qu'on le suspende jusqu'à tant qu'on adopte 33, là.

M. Daoust : Oui, je suis d'accord avec ça.

Le Président (M. Reid) : Ça va, tout le monde? On a le consentement? Alors, nous allons...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Consentement, tout le monde? Alors, nous allons suspendre l'étude de l'article n° 6 et de son amendement. Nous commençons... C'est un article sur lequel on étudie l'amendement. Donc, vous retirez votre sous-amendement pour l'instant ou il reste là, Mme la députée de Vachon?

M. Daoust : On va le faire tout ensemble.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous laissez votre sous-amendement, puis on verra pour la suite?

• (15 h 50) •

Mme Ouellet : Oui, c'est ça.

Le Président (M. Reid) : O.K.

Une voix : Elle n'a pas déposé de sous-amendement.

Mme Ouellet : Oui, je l'ai déposé.

Le Président (M. Reid) : On va faire des copies puis, comme on n'a pas besoin de l'étudier...

Une voix : ...

Mme Ouellet : Ils n'ont pas eu le temps.

Le Président (M. Reid) : Vous allez recevoir des copies, c'est parce que notre système de copies, il n'est pas rapide.

Mme Ouellet : C'est le seul qui n'était pas prêt d'avance. Désolée.

Le Président (M. Reid) : Mais on a suspendu l'étude du sous-amendement, et donc automatiquement de l'amendement, et de l'article 6 lui-même. Nous passons à l'article 7. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 6 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «délimitée par la commission» par «déterminée par le gouvernement».

L'article 7 du projet de loi apporte une modification de concordance avec l'article 5.1 afin que le permis de propriétaire de taxi soit délivré pour desservir une agglomération déterminée par le gouvernement.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 7? L'article 7 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. Alors, nous passons à l'article 8. M. le ministre.

M. Daoust : Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 6, du suivant :

«6.1. Un titulaire de permis de propriétaire de taxi peut offrir de transporter plusieurs personnes ayant demandé séparément une course vers une même destination ou vers plusieurs destinations à l'intérieur du même parcours, à la condition que cette course soit demandée par un moyen technologique permettant à chaque client d'accepter à l'avance le partage des frais de la course.»

L'article 8 du projet de loi introduit le taxi-partage en prévoyant que le titulaire d'un permis de propriétaire de taxi peut transporter plusieurs personnes ayant demandé séparément une course par un moyen permettant à chaque client d'accepter à l'avance les frais. Cet article innove en introduisant la notion de taxi-partage. Et, même s'il s'agit d'une formule hybride entre la course privée et le transport collectif, le taxi-partage, suivant l'amendement apporté à l'article 5 de la loi, est considéré comme un transport privé. Il s'agit d'une demande formulée par plusieurs intervenants de l'industrie du taxi.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 8? L'article 8 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division, toujours. Nous passons à l'article 9. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 10 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «qu'elle a fixé en vertu de l'article 10.1» par «fixé en vertu de l'article 10.1».

L'article 9 du projet de loi apporte une modification de concordance à l'article 10 de la loi, qui édicte que la commission délivre les permis de propriétaire de taxi devant être exploités dans une agglomération en tenant compte, le cas échéant, du nombre maximal de permis fixé par le gouvernement en vertu de l'article 10.1.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 9? L'article 9 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. L'article 10. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 10.1 de cette loi est remplacé par le suivant :

«10.1. Le gouvernement peut, pour chaque agglomération qu'il indique, fixer le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi pouvant être délivrés par la commission selon, le cas échéant, les catégories de services qu'il identifie et les conditions qu'il détermine.»

L'article 10 du projet de loi remplace 10.1 de la loi. Le nouvel article édicte que le gouvernement peut, pour chaque agglomération qu'il indique, fixer le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi pouvant être délivrés par la commission selon les catégories de services qu'il identifie et les conditions qu'il détermine.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Donc, c'est en lien avec ce qu'on avait annoncé. Donc, on a déjà déposé un amendement. Je vous le lis.

Donc, à l'article 10, c'est pour faire en sorte que le nombre de permis, là, il y ait une certaine consultation. Donc, nous dites... en ajoutant l'alinéa suivant à l'article 10 :

«Tout changement effectué en vertu du premier alinéa doit avoir au [préalablement] fait l'objet d'un avis d'intention du ministre adressé à la commission et incluant le nombre de permis et les agglomérations visées. Toute modification doit aussi être faite sur recommandation écrite de la part de la commission, basée sur une étude de l'offre et des besoins. Ces documents sont publics et disponibles sur le site Internet de la commission.»

J'ai l'impression qu'on se rejoint pas trop loin avec l'article 33. Donc, ce que je vous propose, c'est que nous déposions quand même l'amendement, mais nous suspendons jusqu'à tant que nous ayons fait l'étude de 33 et, à ce moment-là, on pourra régler celui-là.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai le consentement pour suspendre l'étude de l'amendement et donc, par conséquent, suspendre l'étude de l'article 10?

Des voix : ...

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

M. Lemay : Quand on reprendra l'article 10, assurément nous autres aussi, on aura des amendements à proposer qui sont en lien avec ce que la députée de Vachon vient de mentionner.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Donc, nous allons revenir et puis, à ce moment-là, toutes les possibilités sont là, c'est-à-dire de déposer des amendements, sous-amendements.

Alors, nous suspendons l'article 10 et ainsi que les amendements, et nous passons à l'article 11. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 32 de cette loi est modifié par le remplacement, dans les premier et deuxième alinéas, de «décret» par «arrêté ministériel».

L'article 11 du projet de loi prévoit que le territoire sur lequel il est nécessaire d'être titulaire d'un permis d'intermédiaire pour agir soit dorénavant déterminé par arrêté ministériel et non plus par décret.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 11? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Effectivement, vous me corrigerez, M. le Président, là, mais je crois que, lorsqu'on dit que c'est déterminé par décret, ça doit passer au Conseil des ministres et, lorsque c'est déterminé par arrêté ministériel, c'est une décision du ministre sans que ça ait à monter au Conseil des ministres?

Une voix : C'est ça.

Mme Ouellet : Et donc, comme l'article 11 concerne, là, la question des permis d'intermédiaire, donc nous souhaitons que ça reste au niveau du Conseil des ministres. Et les décrets sont publics après un certain nombre de temps, les arrêtés ministériels sont publics après combien de temps, eux?

M. Gélinas (Claude) : Je pense que c'est deux semaines pour l'entrée en vigueur, là, d'un arrêté ministériel, là, normalement.

Mme Ouellet : O.K. Puis ils sont rendus publics aussi, là, comme les décrets?

M. Gélinas (Claude) : Oui, oui, parce que l'arrêté ministériel peut avoir aussi une valeur réglementaire, dépendant du contenu. C'est un peu le cas, là, des projets pilotes qui se font par arrêté ministériel en vertu de 89.1.

Mme Ouellet : Donc, nous sommes en désaccord, là, avec cet article-là. Nous souhaitons qu'il ne soit pas maintenu. On pensait pouvoir dire : On le retire, mais, semble-t-il, c'est irrecevable. Il faut tout simplement voter contre. Donc, on invite le gouvernement à voter contre cet article-là pour maintenir, là, la décision des permis d'intermédiaire par décret plutôt que par arrêté ministériel.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a des interventions du côté ministériel? Pas d'intervention. Est-ce que l'article 10 est adopté?

Des voix : Adopté.

Mme Ouellet : Ce n'est pas 10, c'est 11.

Le Président (M. Reid) : Pardon, 11! Je suis désolé. 11, l'article 11, excusez.

Mme Ouellet : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. L'article 12. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 34 de cette loi est modifié par le remplacement du premier...

Le Président (M. Reid) : Il y a un amendement d'introduction à un article 11.1 dans les liasses qui ont été distribuées.

M. Daoust : 11.1, je m'excuse, M. le Président.

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

M. Daoust : 11.1. Insérer, après l'article 11, le suivant :

11.1. L'article 33 de cette loi est remplacé par le suivant :

«33. Un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi est délivré pour une période d'au plus cinq ans et ne peut être ni cédé, ni transféré. Il peut être renouvelé au terme de la période pour laquelle il a été délivré.

«L'article 21 s'applique dans le cas d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi.

«Pour l'application du deuxième alinéa, ne constitue pas une acquisition d'intérêts l'adhésion d'un membre dans une coopérative.»

L'amendement proposé a pour but de clarifier le statut de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi. Il est délivré pour une période d'au plus cinq ans et il peut être renouvelé au terme de cette période. Il ne peut être cédé ni transféré.

En vertu de l'article 21, la commission doit être avisée de l'acquisition proposée par toute personne ou société en vue d'acquérir, directement ou indirectement, un intérêt dans l'entreprise d'un titulaire de permis intermédiaire en services de transport par taxi. La commission peut faire enquête pour déterminer si la prise d'intérêts contrevient à la présente loi et à l'intérêt public.

Le troisième alinéa précise que ne constitue pas une acquisition d'intérêts l'adhésion d'un membre dans une coopérative. Et la Loi sur les coopératives, chapitre C-67.2, précise qu'un membre n'a droit qu'à une seule voix, quel que soit le nombre de parts qu'il détient.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement qui introduit l'article 11.1? Est-ce que cet amendement qui introduit l'article 11.1 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. M. le ministre, nous en sommes à l'article 12.

M. Daoust : L'article 34 de cette loi est modifié par le remplacement du premier alinéa par le suivant :

«Seul un titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi peut, par tout moyen, fournir aux titulaires d'un permis de propriétaire de taxi et aux titulaires d'un permis de chauffeur de taxi des services de publicité, de répartition de demandes de services de transport par taxi ou d'autres services de même nature dans une agglomération visée par un arrêté pris en vertu de l'article 32.»

L'article 12 du projet de loi modifie l'article 34 afin que la notion d'intermédiaire en services de transport par taxi concorde avec la décision... avec la définition établie au paragraphe 2° de l'article 2 de la loi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 12? L'article 12 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. M. le ministre, nous en sommes à l'article 13.

M. Daoust : L'article 34.1 de cette loi est remplacé par le suivant :

«34.1. Le titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi doit, dans les six mois qui suivent la date de délivrance de son permis, prendre un règlement sur les normes de comportement et d'éthique auxquelles il doit se soumettre et que doivent aussi respecter les titulaires de permis de propriétaire de taxi et les titulaires de permis de chauffeur de taxi à qui il fournit des services. Ce règlement doit contenir les normes minimales prescrites par règlement du gouvernement.

«Dans le cas où le gouvernement apporte des modifications à son règlement, le titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi doit, dans les six mois qui suivent la date de l'entrée en vigueur de [cette modification], apporter à son règlement, le cas échéant, les modifications nécessaires.

«Le titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi doit publier son règlement sur son site Internet et en transmettre une copie sans délai à la commission. Il en est de même, le cas échéant, pour toute modification qui y est apportée.»

L'article 13 du projet de loi prévoit que le règlement sur le comportement et l'éthique pris par un titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi doit comprendre les règles minimales prévues par règlement du gouvernement. Il doit aussi être transmis à la Commission des transports de Québec et être publié sur le site Internet du titulaire de permis d'intermédiaire.

• (16 heures) •

Le Président (M. Reid) : ...M. le ministre. Y a-t-il des interventions? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : ...plus en termes d'interprétation, parce qu'on a eu des discussions, lors des audiences, de la part des différents intervenants. Quand on dit : «Ce règlement doit contenir les normes minimales prescrites par règlement du gouvernement», est-ce à dire qu'en termes de règles d'éthique il va y avoir toute une série de règles d'éthique puis il va y avoir, dans le fond, autant de règles d'éthique que de compagnies? C'est-u ça, la vision du gouvernement?

Le Président (M. Reid) : M. Bisson.

M. Bisson (Christian) : Oui. L'idée, c'est d'avoir... Le gouvernement va déterminer des normes minimales que chaque intermédiaire va devoir rencontrer. Donc, effectivement, chaque intermédiaire pourrait avoir un règlement différent, tout en respectant les normes minimales.

M. Daoust : Ce que je comprends, c'est qu'il y a une norme minimale puis après ça il peut y avoir des ajustements en fonction des intermédiaires. Les régions peuvent jouer aussi dans ça.

Le Président (M. Reid) : Merci. Ça va?

M. Bisson (Christian) : Ça va.

Le Président (M. Reid) : Oui, M. le député de Masson.

M. Lemay : J'aimerais savoir qu'est-ce qui a poussé le ministre à aller avec un délai de six mois pour avoir des normes d'éthique. Pourquoi ce chiffre de six mois là? Est-ce que c'est commun, qu'on retrouve ailleurs dans d'autres projets de loi, ou c'est simplement parce qu'on pense que ça prend six mois? Je ne le sais pas, peut-être qu'on aurait pu aller vers trois mois ou...

Le Président (M. Reid) : M. Gélinas?

M. Gélinas (Claude) : Parce qu'ici on parle d'un règlement, les normes minimales que le gouvernement doit adopter par règlement. Normalement, un règlement, on dit que ça prend à peu près six mois pour faire toutes les démarches et l'entrée en vigueur du règlement comme tel. Donc, la période de six mois est due à cette période de temps que ça prend pour que le règlement prenne forme et soit adopté en bonne et due forme.

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

M. Lemay : Quand qu'on fonde une entreprise, là, on réfléchit souvent à la mission, à la vision puis au comportement éthique. Donc, c'est des choses qui sont faites habituellement au préalable de la fondation de son entreprise, là. Pourquoi est-ce qu'ici on demande que c'est par règlement... on va y aller avec un délai de six mois postérieur à l'instauration du permis, là?

Le Président (M. Reid) : M. Gélinas.

M. Gélinas (Claude) : C'est parce que, comme les normes minimales adoptées par le gouvernement doivent faire partie du règlement adopté par l'intermédiaire en services de transport par taxi, c'est normal qu'on lui donne au moins un délai à peu près semblable à ce que le gouvernement a pris, lui, pour adopter ses normes minimales. Donc, c'est par souci, simplement, là, d'équité, pour lui donner le temps de bien assimiler les normes minimales puis en même temps, bien sûr, de les inclure dans son propre règlement.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 13? L'article 13 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. L'article 14. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 34.2 de la loi est modifié, dans le deuxième alinéa :

1° par le remplacement du paragraphe 2° par les suivants :

«2° il fait défaut, dans le délai qui y est prescrit, de prendre le règlement visé à l'article 34.1 ou d'y apporter les modifications nécessaires ou de publier sur son site Internet ou de transmettre à la commission ce règlement ou, le cas échéant, ces modifications;

«2.1° il [faut] défaut d'appliquer le règlement qu'il a pris en vertu de l'article 34.1;» et

2° par le remplacement, dans le paragraphe 3°, de «et à la conservation de renseignements» par «, à la conservation et à la transmission de renseignements» et, dans le même paragraphe, par la suppression de «au comportement et à l'éthique».

Commentaire : c'est que l'article 14 du projet de loi prévoit qu'à défaut, pour le titulaire du permis d'intermédiaire, de répondre aux obligations prévues au règlement sur les normes de comportement et d'éthique ou de l'appliquer, la commission peut suspendre ou révoquer son permis d'intermédiaire ou imposer des conditions pour son maintien. La transmission des renseignements sur demande de la commission est une nouvelle obligation imposée au titulaire de permis d'intermédiaire dont le défaut peut amener la suspension ou la révocation de permis de l'intermédiaire ou l'imposition de conditions par la commission pour son maintien.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur cet article 14? L'article 14 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. M. le ministre, nous en sommes à l'article 15.

M. Daoust : L'article 50 de cette loi est modifié par le remplacement de «d'appels» par «de demandes de services de transport par taxi».

L'article 15 du projet de loi modifie l'article 50 de la loi afin que la notion de répartition d'appels soit remplacée et que l'article concorde avec les termes dans la définition d'intermédiaire en services de transport par taxi.

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

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

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

M. Daoust : L'article 55 de cette loi est modifié par le remplacement de «d'un inspecteur [chargé] en vertu de l'article 66» par «toute personne autorisée à agir comme inspecteur ou enquêteur».

L'article 16 du projet de loi modifie l'article 55 de la loi pour ajouter l'enquêteur à la liste des personnes aptes à demander au chauffeur de taxi la production de documents prévus à cet article.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 16? L'article 16 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. M. le ministre, l'article 17.

M. Daoust : Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 59, des suivants :

«59.1. Le titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi doit fournir, en tout temps, des services de répartition de demandes de services de transport des...» — je m'excuse : «de répartition de demandes de services de transport par taxi sur l'ensemble du territoire de toute agglomération qu'[elle] dessert.

«59.2. Le titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi est tenu de procéder, selon les conditions prévues par règlement, à la collecte et à la conservation des renseignements concernant les heures de travail

effectuées par les titulaires de permis de chauffeur de taxi à qui il fournit des services, le type, le nombre, la durée et la distance des courses, les zones desservies, les postes d'attente et tout autre sujet de même nature déterminé par règlement.

«Il doit, sur demande de la commission, lui transmettre ces renseignements.

«59.3. Le titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi est tenu de fournir à toute personne ayant demandé une course un moyen lui permettant d'évaluer la qualité [de] services rendus par le titulaire de permis de chauffeur de taxi.»

L'article 17 du projet de loi prévoit l'ajout de trois nouvelles obligations que devront respecter les titulaires de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi. 59.1 oblige l'intermédiaire à fournir en tout temps des services de répartition de demandes de services du transport par taxi sur l'ensemble du territoire de toute agglomération qu'il dessert. L'article 59.2 oblige l'intermédiaire à recueillir certains renseignements concernant les activités des chauffeurs à qui il fournit des services et, sur demande de la commission, à lui transmettre ces renseignements. L'article 59.3 oblige l'intermédiaire à fournir aux clients du chauffeur de taxi un moyen d'évaluer la qualité du service de ce chauffeur.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 17, donc? M. le député de Groulx.

M. Surprenant : M. le Président, alors au point 59.3, deuxième ligne, quand on dit : «Un moyen lui permettant d'évaluer la qualité des services rendus», comme moyen, qu'est-ce qu'on pourrait entendre? Est-ce qu'on ne pourrait pas rajouter «un moyen numérique»?

M. Daoust : Écoutez, c'est parce que «numérique», ça veut dire aussi un développement et qu'il faudrait qu'il soit quasi instantané, dans 90 jours. On ne veut pas ça. Il faut être capable d'évaluer un chauffeur. Il peut y avoir différents outils, qui peuvent aller de l'écrit au numérique, mais je pense que tout le monde va tendre vers le numérique de toute façon. Et on pense aussi, avec certains supports financiers que le gouvernement s'est engagé à produire, développer des applications uniformes, dans ce sens-là. Commençons par définir qu'il y a une obligation de fournir un processus d'évaluation.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? M. le député de Masson. Ah! M. le député de Groulx.

M. Surprenant : On ne pourrait pas suggérer une formulation qui dirait qu'à l'intérieur d'un certain nombre de mois, peut-être, sinon d'années, mais de mois, je pense que ça peut être réalisable, d'en arriver à un moyen numérique?

M. Daoust : C'est parce que, M. le Président, le moyen numérique, le développer, le rendre de façon uniforme, s'inscrire dans le temps... On veut aller dans cette direction-là, mais la loi... Pour le moment, on pense que ce n'est pas opportun de le prévoir.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? M. le député de Masson?

M. Lemay : C'est une question de précision, à 59.2, là, quand qu'on dit qu'on «doit, sur demande de la commission, lui transmettre ces renseignements», pourquoi est-ce qu'on ne le fait pas... une certaine demande systématique, là, ou trimestrielle? Pourquoi est-ce que ça serait à la demande de la commission?

Le Président (M. Reid) : M. Bisson.

M. Bisson (Christian) : C'est que, ces données-là, dans plusieurs juridictions, c'est demandé pour analyser l'industrie puis les services qu'elle s'est rendus. Maintenant, par exemple, au niveau de la tarification, c'est la CTQ qui va avoir besoin de ces données-là. Donc, c'est pour ça qu'on avait proposé «à la demande de la CTQ», pour ne pas embourber non plus, forcer des gens à envoyer des données à tous les mois ou... Donc, ça serait au besoin. Ce n'est pas plus... Il n'y a pas d'autre raison.

• (16 h 10) •

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

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. L'article 18. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 60 de cette loi est modifié :

1° par le remplacement du premier alinéa par les suivants :

«La commission établit les tarifs applicables en matière de services de transport par taxi à la suite d'une audience publique.

«La commission fixe un tarif de base qui s'applique dans l'ensemble des agglomérations. Elle peut également fixer des tarifs particuliers qui peuvent varier d'une agglomération à l'autre ou selon la catégorie de services fournis.

«Tout tarif visé au deuxième alinéa peut varier selon le jour ou la période du jour au cours duquel le service est fourni.

«À la suite d'une audience particulière, la commission peut également fixer, pour les services spécialisés de transport par taxi, des tarifs qui peuvent varier selon les demandes de certains titulaires de permis de propriétaire de taxi dont les services sont spécialisés.»;

2° par l'insertion, à la fin du deuxième alinéa, de «et sur le site Internet de la commission».

L'article 18 du projet de loi prévoit les pouvoirs de la commission d'établir les tarifs applicables en matière de services de transport par taxi. À la suite d'une audience publique, la commission établit un tarif de base qui s'applique sur l'ensemble des agglomérations. Elle peut fixer des tarifs particuliers selon les agglomérations ou la catégorie de services fournis. Les services de base et les tarifs particuliers peuvent aussi varier selon le jour et la période du jour au cours duquel le service est fourni. Les tarifs doivent être publiés sur le site Internet de la commission.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 18? M. le député de Groulx.

M. Surprenant : ...M. le Président. Alors, au paragraphe «tout tarif visé au deuxième alinéa peut varier selon le jour ou la période du jour au cours duquel le service est fourni», je rajouterai à la suite de cela... je propose, en fait, l'ajout, à la suite de cela, des mots : «à condition que cette variation soit communiquée et approuvée à au moins deux reprises par le client par l'entremise d'une application mobile.» Parce que, dans la façon que vous le formulez, là, ça manque un peu de précision et d'acceptation. Puis l'acceptation m'apparaît importante.

Le Président (M. Reid) : En fait, est-ce que vous voulez déposer un amendement formel ou...

M. Surprenant : En fait, je veux entendre son commentaire là-dessus. Je vais le déposer autrement.

M. Daoust : C'est parce que, par moyen numérique, encore une fois, on s'impose un délai qui va être difficile. Je ne sais pas... On peut procéder par affichage sur les tarifs. Je pense qu'ils doivent être clairement affichés de toute façon. C'est prévu, ça. Vous pourriez peut-être commenter là-dessus, maître...

Le Président (M. Reid) : M. Gélinas.

M. Gélinas (Claude) : Oui, les tarifs doivent être affichés. Ça, ça va de soi. Mais on prévoit également, à l'article 62, au niveau de... le prix d'une course, là, la façon dont les tarifs peuvent être établis par tout moyen, là, technologique utilisé pour effectuer la demande de services de transport par taxi. Ça, c'est déjà prévu et ça va se faire selon le règlement adopté par le gouvernement. Donc, ça, c'était déjà prévu, mais à l'article 62.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que ça va? Oui. Alors, est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 18? L'article 18 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. M. le ministre, l'article 19. Et, l'article 19, il y a des amendements, je pense, qui ont été déposés par le ministre et aussi par Mme la députée de Vachon.

M. Daoust : Alors, je vais lire l'article pour commencer, puis après ça l'amendement, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui, puis on va voir... après on pourra disposer de l'amendement ou lire d'autres amendements.

M. Daoust : L'article 62 de cette loi est modifié :

1° par la suppression du premier alinéa;

2° par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «N'est pas considéré comme un escompte, le prix d'une course convenu consensuellement avec un client, même s'il diffère des taux et» par «Le prix d'une course peut être convenu avec un client, [...]s'il [ne] diffère [pas] des»;

3° par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Le prix d'une course peut également différer des tarifs établis par la commission, selon [les moyens technologiques utilisés] pour effectuer la demande de service de transport par taxi, dans la mesure et aux conditions prévues par [les règlements] du gouvernement.»

Et alors le commentaire est, bien sûr : L'article 19 du projet de loi supprime la notion d'escompte pour permettre, dans la mesure et aux conditions prévues par règlement du gouvernement, que le prix d'une course peut différer des tarifs établis par la commission selon les moyens technologiques utilisés pour effectuer la demande de services par taxi.

Et l'amendement serait, après le paragraphe 2°, d'insérer, dans le texte anglais du paragraphe 2° de l'article 19, après «upon», de «with a customer». L'amendement établit une concordance, tout simplement, avec le texte français.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous commençons par l'amendement. Et puis, par la suite, quand nous aurons disposé de l'amendement, il y aura un amendement de déposé par la députée de Vachon. Alors, l'amendement concernant la correction de concordance dans la version anglaise, est-ce que j'ai des commentaires ou des interventions là-dessus? Est-ce que cet amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'amendement est adopté. Maintenant, nous allons travailler sur l'article 19 tel qu'amendé. Mais, Mme la députée de Vachon, je pense que vous avez un amendement à déposer.

Mme Ouellet : Oui. On a un petit problème de vocabulaire, là. En fait, je vais vous expliquer ce qu'on veut faire. Dans l'article 19, il y a, au 3° : «Le prix d'une course peut également différer des tarifs établis par la commission, selon le moyen technologique utilisé pour effectuer la demande de service de transport par taxi, dans la mesure et aux conditions prévues par règlement du gouvernement.»

Par «moyen technologique», j'imagine qu'on parle d'algorithmes et que ça va en fonction de l'offre et la demande, et c'est exactement ce qu'on voulait éviter. On ne voulait pas que ce soit possible d'avoir des algorithmes, et avec des prix complètement faramineux, comme ce qu'on a connu au jour de l'An. Donc, on n'est pas d'accord avec ce troisième alinéa là, qui ne permet pas une prévisibilité du coût de la course. Et ça a été démontré au jour de l'An que, que les gens aient à donner un O.K. pour multiplier par huit, multiplier par neuf... On sait très bien que, des fois lorsqu'on prend le taxi, c'est souvent parce qu'on ne peut pas conduire notre voiture. Donc, des fois, on pèse peut-être un peu trop vite sur le piton, et c'est des tarifs qui peuvent être abusifs.

Donc, on est tout à fait d'accord avec la modulation des tarifs pour la nuit, les soirs, les fins de semaine, les jours fériés, mais pas du tout avec une modulation qui devient de la spéculation. Et c'est ce que permet, là, le troisième alinéa, c'est d'avoir des tarifs spéculatifs, et nous pensons que ce n'est vraiment pas l'avenue de l'avenir, d'avoir des tarifs spéculatifs, et que ça va vraiment à l'encontre de l'intérêt des consommateurs, d'avoir des tarifs spéculatifs.

Donc, en termes de libellé, là, je pense qu'on...

Une voix : ...

Mme Ouellet : Donc, on a validé, donc : Supprimer le troisième paragraphe de l'article 19 — on avait une petite problématique avec les alinéas et les paragraphes, là. Donc, voilà. Et donc on corrige, là, ce qu'on vous avait déposé, là, en amendement préalable, là. C'est le troisième paragraphe.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce que j'ai une intervention de M. le ministre là-dessus?

M. Daoust : Oui. En fait, la notion d'escompte a été supprimée, là, c'est ce qu'on dit dans ça, parce que le tarif peut être modifié autant à la hausse qu'à la baisse. Une fourchette de modulation va être déterminée par règlement, ça, c'est important de comprendre ça, justement pour protéger le consommateur. Jusqu'à maintenant, on avait parlé de la fourchette, la plus ambitieuse étant de moins de 50 % à plus 50 %, et elle pourrait être, par exemple, de moins 25 % à plus 25 %. Mais on ne parle pas, justement, de situation abusive comme celle qu'on a connue déjà, là, qui avait été décriée, je pense, à la période des fêtes dernière.

C'est une modulation qui va être permise seulement pour des courses commandées par application. C'est une modulation qui va devoir être acceptée par le client par l'entremise de l'application. Et c'est toujours possible de convenir d'un tarif qui est différent quand les parties concluent un contrat écrit, ce qui est plus compliqué, là, comme s'entendre avec le propriétaire de taxi pour un taxi de service quotidien à une heure précise du matin. Ça, ça arrive, ça. On sait qu'il y en a qui font ça, puis ils ne sont pas toujours... parce qu'ils sont un peu éméchés. Mais ce qu'on dit essentiellement, c'est que ça va se faire à l'intérieur d'une fourchette, comme je vous le dis, puis je suis content que ce soit enregistré pour les fins d'application, mais on pense que, de cette façon-là, ça va limiter beaucoup et ça va favoriser un petit peu la concurrence, naturellement.

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

Mme Ouellet : Oui. Donc, vous pouvez nous garantir que ce ne sera jamais et que le règlement ne pourra jamais permettre que ce soit plus que 50 % du coût de la course.

M. Daoust : ...plus 50 %.

Mme Ouellet : Donc, vous nous garantissez ici, dans les galées, que ce ne sera pas plus que plus 50 % et moins 50 %.

M. Daoust : Alors, je vous le garantis, madame.

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

M. Khadir : C'est correct.

Le Président (M. Reid) : Ça va? Vous avez votre réponse en même temps?

M. Khadir : Oui, oui, on peut... parce que ça a été répondu.

Le Président (M. Reid) : C'est bon. Alors, est-ce qu'on a d'autres interventions sur l'article 19 tel qu'il a été amendé du côté anglophone? Est-ce que l'article 19, tel qu'amendé... Est-ce que vous retirez votre amendement? Votre amendement est retiré, Mme la députée de Vachon. Alors, est-ce que l'article 19, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté toujours sur division. Alors, nous en arrivons à l'article 20. M. le ministre.

M. Daoust : L'intitulé du chapitre VIII de cette loi est remplacé par le suivant : «Inspection, enquête, saisie et suspension.»

L'article 20 du projet de loi apporte une modification à l'intitulé du chapitre VII de la loi, ajoutant «enquête» et «suspension» en raison des modifications apportées à ce chapitre.

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

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Toujours sur division, adopté. L'article 21. M. le ministre.
• (16 h 20) •

M. Daoust : L'article 66 de cette loi est modifié par le remplacement de «et tout employé d'une autorité municipale ou supramunicipale chargé» par «[et] tout employé autorisé par une autorité municipale ou supramunicipale chargée».

L'article 21 du projet de loi précise que la personne habilitée à agir comme inspecteur pour une autorité municipale ou supramunicipale est celle qui est autorisée par celle-ci.

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

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. L'article 22.

M. Daoust : L'article 67 de cette loi est modifié, dans le premier alinéa :

1° par la suppression, dans la partie qui précède le paragraphe 1°, de «, toute personne spécialement autorisée par le ministre ainsi que tout agent de la paix»;

2° par le remplacement, dans le paragraphe 1°, de «ou d'une personne morale sans but lucratif qui effectue le transport de personnes en état d'ébriété ou d'un organisme humanitaire qui organise du transport bénévole de personnes par automobile» par «, d'une personne morale sans but lucratif ou d'une entreprise visé à l'article 2»; et

3° par l'insertion, dans le paragraphe 3°, après «chemin public», de «s'il a des motifs raisonnables de croire que cette automobile est utilisée».

L'article 22 du projet de loi retient uniquement l'expression «personne autorisée à agir comme inspecteur» et autorise un inspecteur à entrer dans tout établissement d'un organisme, d'une personne morale ou d'une entreprise visé à l'article 2. La modification ajoute l'exigence d'avoir des motifs raisonnables de croire qu'une automobile est utilisée en contravention de la loi pour procéder à son immobilisation et en faire l'inspection.

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

M. Lemay : J'aimerais avoir des précisions sur «s'il y a des motifs raisonnables de croire que cette automobile». «Des motifs raisonnables», est-ce que ça va être défini par règlement, ça, ou un code d'éthique des inspecteurs ou... «Motifs raisonnables» pour une personne, c'est assez vague, pour une autre personne... Donc, on va faire comment pour essayer d'avoir une certaine cohérence entre les divers inspecteurs?

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le ministre ou Me Gélinas?

M. Gélinas (Claude) : Ça, vous faites référence au troisième paragraphe de l'article 67? Donc, on dit ici... Quand on lit, c'est : «Faire immobiliser une automobile utilisée sur un chemin public» et on ajoute : «s'il a des motifs raisonnables de croire que cette automobile est utilisée pour effectuer un transport de personnes auquel s'applique la présente loi». Le but est simplement de s'assurer que l'immobilisation du véhicule, ça va donner suite à un fait qui est constaté et qui permet de savoir que le véhicule a été utilisé pour effectuer un transport de personnes auquel s'applique la loi. Donc, une fois que tu fais ce constat-là, là tu peux immobiliser. C'est uniquement ça. Mais c'est une question de fait, ça.

Le Président (M. Reid) : Ça va, M. le député de... non.

M. Lemay : Bien, ma question, c'était : En fonction de quels critères? Dans le fond, ce que vous dites, c'est que l'inspecteur, lui, il connaît la loi sur le bout de ses doigts, puis il va se fier à des critères prédéterminés qui sont inscrits directement dans la loi. Il n'y aura pas un autre guide à côté qui lui permet de déterminer c'est quoi, ces motifs raisonnables.

M. Gélinas (Claude) : Bien, l'inspection, en théorie, là, et en pratique, là, ça vise à assurer qu'une personne qui exerce une activité réglementée respecte les règles applicables à cette activité. Donc, une inspection, ça se fait généralement de façon aléatoire puis impromptue. Ça peut se faire aussi suite à des planifications aussi, qui sont faites au niveau du ministère. Elles ne visent qu'à assurer le respect des règles là-dedans, et, quand on voit que l'automobile a été utilisée à des fins autres que ce qui avait été prescrit, le motif raisonnable existe, et on peut immobiliser.

Le Président (M. Reid) : Merci. Ça va, M. le député de Masson? Est-ce qu'il y a d'autres interventions?

M. Lemay : En espérant qu'il n'y aura pas de critères de discrimination qui seront utilisés. Mais je comprends un peu l'esprit que vous voulez aller. Je n'ai pas d'autre question sur cet article.

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

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. L'article 23. M. le ministre.

M. Daoust : Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 67, des suivants :

«67.1. Tout agent de la paix, toute personne spécialement autorisée par le ministre ou tout employé autorisé par une autorité municipale ou supramunicipale chargée de l'application de la présente loi peut agir comme enquêteur aux fins de l'application de la présente loi et de ses règlements.

«67.2. Toute personne autorisée à agir comme inspecteur ou enquêteur ne peut être poursuivie en justice pour des actes accomplis de bonne foi dans l'exercice de ses fonctions.»

L'article 23 ajoute deux nouveaux articles à la loi. L'article 67.1 permet à un agent de la paix, à une personne spécialement autorisée par le ministre ou un employé autorisé par une autorité municipale ou supramunicipale chargée de l'application de la loi d'agir comme enquêteur aux fins de l'application de la loi et de ses règlements. L'article 67.2 prévoit que les personnes autorisées à agir comme inspecteur ou enquêteur bénéficient d'une immunité de poursuites pour les actes accomplis de bonne foi dans l'exercice de leurs fonctions.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 23? L'article 23 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. L'article 24, M. le ministre, et je pense que vous avez un amendement également.

M. Daoust : Oui. Oui, alors je vais commencer par faire la lecture du projet de loi.

L'article 71 de cette loi est modifié :

1° par le remplacement, au début du premier alinéa, de «Tout agent de la paix peut, sur-le-champ, lors d'une inspection effectuée en vertu de l'article 67 saisir une automobile lorsqu'il» par «Toute personne autorisée à agir comme inspecteur ou enquêteur, selon cas, peut, sur-le-champ, saisir une automobile lorsqu'elle»;

2° par le remplacement, dans le paragraphe 1° du premier alinéa, de «au paragraphe 1°» par «au paragraphe 1° ou 2°»;

3° par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «L'agent de la paix» par «La personne»;

4° par le remplacement, dans le troisième alinéa, de «au paragraphe 1°» par «au paragraphe 1° ou 2°» et de «minimale de 60 jours» par «de 30 jours pour une première récidive et de 90 jours pour toute récidive additionnelle».

L'article 24 du projet de loi apporte quatre modifications. Le paragraphe 1° élargit l'application de cet article à toute personne agissant comme inspecteur ou enquêteur, laquelle pourra saisir sur-le-champ une automobile lorsqu'elle aurait des motifs raisonnables de croire que cette automobile sert à un... ou a servi à commettre une infraction visée par l'article 71 de la loi. Le paragraphe 2° élargit l'application de l'article 71 aux infractions prévues au paragraphe 2° de l'article 117, soit d'effectuer un service de transport par taxi sans être titulaire du permis de conduire de la classe appropriée ou d'un permis de chauffeur de taxi. Le paragraphe 3° est une modification de concordance avec le paragraphe 1°. Le paragraphe 4° est une concordance avec le paragraphe 2° et prévoit l'application de la même sanction des infractions prévues à la loi dans le cas de récidive.

L'amendement est qu'on modifierait l'article 24 :

1° par la suppression du paragraphe 2°;

2° par l'insertion, après le paragraphe 2°, du suivant :

2.1° par l'insertion, après le premier alinéa, du suivant :

«Le cautionnement exigé en vertu [du paragraphe] 1° et 2° du premier alinéa est égal au montant de l'amende prévue pour l'infraction.»;

3° par le remplacement du paragraphe 4° par le suivant :

4° par le remplacement, dans le troisième alinéa, de «minimale de 60 jours» par «de 30 jours pour une première récidive et de 90 jours pour toute récidive additionnelle».

Commentaire, finalement : Les paragraphes 2° et 4° de l'article 24 du projet de loi élargissent l'application de l'article 71 aux infractions prévues au paragraphe 2° de l'article 117, soit effectuer un service de transport par taxi sans être titulaire d'un permis de conduire de la classe appropriée ou d'un permis de chauffeur de taxi.

L'amendement proposé a pour but de supprimer cet ajout pour éviter toute confusion en matière de saisie avec l'infraction prévue à l'article 71.1 concernant la suspension du permis de conduire et la saisie de l'automobile sur-le-champ d'un contrevenant au paragraphe 2° de l'article 117 de cette loi. L'amendement précise également que le cautionnement exigé en vertu d'une saisie faite conformément à l'article 71 équivaut au montant de l'amende prévue pour l'infraction.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 24? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Deux questions. C'était quoi, l'amende, avant, et c'est quoi, l'amende, après? Et pourquoi avoir baissé de 60 jours à 30 jours? Pourquoi avoir minimisé, dans le fond, l'impact de l'infraction?

Le Président (M. Reid) : Me Gélinas.

M. Gélinas (Claude) : Les amendes pour les infractions à l'article 117, paragraphe 1°, qui est... paragraphe 1°, ça concerne une personne qui offre un service, là, sans être propriétaire de taxi. Et le paragraphe 2° de l'article 117, c'était le chauffeur, là, qui effectue un service de transport par taxi sans être titulaire soit de la classe 4C ou du permis de chauffeur de taxi. Les amendes ont été considérablement augmentées, comme vous avez vu avec les amendements qu'on prévoit à l'article 117 de la loi actuelle.

Mme Ouellet : ...juste parce qu'il y en a plusieurs, là, avez-vous le chiffre de c'était combien avant puis ça devient combien avec le... Puis pourquoi avoir baissé de 60 jours à 30 jours?

M. Gélinas (Claude) : Le baisser de 60 jours, c'est-à-dire qu'on prévoyait, dans ce cas-là... on était en matière de récidives. À l'article 71.1, on établit un élément nouveau dans la loi, qui est la suspension du permis de conduire avec saisie immédiate de la voiture. Et on a prévu, dans cet article-là, des périodes de récidive de 30 jours et de 90 jours pour une première récidive et toute récidive subséquente. Le but de l'amendement, ici, est simplement d'avoir une cohérence et une uniformité au niveau des récidives, en ce qui concerne les saisies des automobiles en particulier. Donc, c'est un but de cohérence au niveau du texte législatif.

Au niveau également, maintenant, des amendes, à l'article 117 c'était une amende de 350 \$ à 1 050 \$, et là ce qu'on prévoit maintenant, c'est 2 500 \$ à 5 000 \$, si c'est une personne physique, et 5 000 \$ à 50 000 \$, si c'est une personne morale.

• (16 h 30) •

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il d'autres interventions sur l'article n° 24? L'article 24 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. Pardon, oui, j'ai sauté une étape. On adoptait l'amendement, alors je repose la question. L'amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'amendement est adopté. Maintenant, en ce qui concerne l'article 24 tel qu'amendé, est-ce qu'on a des interventions là-dessus? L'article 24, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division.

Mme Ouellet : ...M. le Président, d'éviter la lecture de l'article 25, qui est très long, au ministre et qu'il puisse, à ce moment-là, là, faire une présentation plus... juste la présentation générale, là.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que ça convient à tout le monde? Oui. M. le ministre, vous pouvez y aller avec la présentation.

M. Daoust : L'article 25 du projet de loi insère six nouveaux articles traitant de la suspension de permis de conduire d'une personne qui effectue un service de transport par taxi sans être titulaire d'un permis approprié ainsi que de la saisie de l'automobile qu'elle conduit.

L'article 71.1 propose, dans le cas où un agent de la paix ou un employé municipal dûment autorisé a des motifs raisonnables de croire qu'une personne effectue un service de transport par taxi sans être titulaire des permis appropriés, qu'il procède sur-le-champ à la suspension du permis de conduire de cette personne pour une période de sept jours. Le deuxième alinéa prévoit le cas où la personne n'est pas titulaire d'un permis de conduire ou un titulaire de permis délivré par une autorité administrative. Le troisième alinéa prévoit que la période de suspension, pour une première récidive, est de 30 jours et, toute récidive par la suite, de 90 jours.

Sur l'article 71.2, il accorde à la personne dont le permis ou le droit d'en obtenir un a été suspendu la possibilité d'obtenir la levée de cette suspension en se présentant devant un juge de la Cour du Québec exerçant son cabinet en matière civile, si elle réussit à établir qu'elle n'a pas contrevenu au paragraphe 2° de l'article 117.

L'article 71.3 énumère les articles du Code de la sécurité routière qui s'appliquent, avec des applications nécessaires, à la suspension du permis de conduire ou du droit d'en obtenir un.

L'article 74.1 prévoit la suspension du permis de conduire ou du droit d'en obtenir un et est suivie de la saisie sur-le-champ de l'automobile aux frais du propriétaire et de sa mise en fourrière pour une durée équivalente à celle de la suspension.

L'article 71.5 énumère les articles du Code de la sécurité routière qui s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, à la saisie de l'automobile et à la mise en fourrière.

L'article 71.6 prévoit le cas où le propriétaire de l'automobile saisie peut être remis en possession de l'automobile sur autorisation d'un juge de la Cour du Québec exerçant son cabinet en matière civile. Cet article énumère les articles du Code de la sécurité routière qui s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, en pareilles circonstances.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, vous avez un amendement, je crois, pour l'article 25.

M. Daoust : Alors, l'article 25, on modifierait l'article 25 :

1° par le remplacement, dans l'article 71.1 qu'il propose, des premiers alinéas, par l'alinéa suivant :

«71.1. Un agent de la paix ou un employé autorisé à cette fin par une autorité municipale ou supramunicipale chargée de l'application de la présente loi qui a des motifs raisonnables de croire qu'une personne contrevient au paragraphe 2° de l'article 117 suspend sur-le-champ, au nom de la société, et pour une période de sept jours :

«1° le permis visé à l'article 61 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) et dont cette personne est titulaire;

«2° dans le cas où cette personne n'est pas titulaire d'un tel permis, son droit d'en obtenir un»;

2° par le remplacement, dans l'article 71.5 qu'il propose, de «à la saisie» par «dans le cas d'une saisie visée à l'article 71.4»;

3° par l'ajout, à la fin, de l'article suivant :

«71.7. La suspension du permis de conduire ou du droit d'en obtenir un visé à l'article 71.1 constitue une sanction pour l'application des articles 105 et 106 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2).»

Et l'amendement à l'article 71.1 regroupe dans un même alinéa les cas d'une suspension, soit une suspension de permis lorsque la personne est un titulaire de permis visé à l'article 61 du Code de la sécurité routière, soit une suspension du droit d'en obtenir un lorsque la personne n'est pas titulaire d'un tel permis. L'amendement proposé précise la saisie visée à l'article 71.5 et celle prévue à 71.4.

Aussi, le nouvel article 71.7 prévoit que la personne qui sera interceptée sur la route alors qu'il conduit une automobile durant la période de la suspension prévue à 71.1 conduirait durant la sanction au sein du code de la sécurité.

Un amendement est prévu à l'article 117 de la loi afin que la conduite durant sanction constitue une infraction avec la même amende que celle prévue à cet article, de 2 500 \$ à 25 000 \$ et 5 000 \$ à 50 000 \$. L'article 105 du code de la sécurité de la route interdit à une personne de conduire un véhicule routier lorsqu'elle fait l'objet d'une sanction de l'article 106 du code, prévoit que la personne qui permet ou tolère qu'une personne conduise un véhicule routier alors que le permis fait l'objet d'une sanction commet une infraction.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, nous allons d'abord étudier l'amendement à l'article 25. Y a-t-il des interventions sur cet amendement? Cet amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. Alors, maintenant, nous allons étudier l'article 25 tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions sur l'article 25 tel qu'amendé? Il n'y a pas d'intervention. Alors, l'article 25, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. Alors, nous passons, M. le ministre, à l'article 26.

M. Daoust : Le chapitre IX de cette loi est abrogé.
Le projet de loi abroge l'article IX, qui traite de la table de concertation de l'industrie du taxi.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur l'article 26? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, tout à fait. Pourquoi est-ce qu'il y a une volonté d'abolir la table de concertation? C'est un lieu où les gens peuvent se faire entendre, où le ministre peut donc avoir une interaction, savoir ce qui se passe. Quel est, pour le ministre, l'avantage d'abolir une table de concertation? Cette table-là n'est pas décisionnelle. Elle conseille le ministre, elle favorise la concertation.

Donc, quel sera le forum de concertation du ministre pour l'avancée dans le taxi s'il n'existe plus la table de concertation?

Le Président (M. Reid) : M. Bisson.

M. Bisson (Christian) : La Table de concertation de l'industrie du transport par taxi, le fait qu'elle était dans la loi, était, d'une certaine façon, contraignante parce que les gens nous demandaient... par exemple, il y avait un nombre limité de membres sur la table. Puis, comme l'industrie du taxi est composée de plusieurs intervenants, bien, on recevait souvent la critique qu'elle n'était pas nécessairement représentative.

Ceci dit, il n'y a rien qui empêche soit le ministre ou le ministère de tenir des rencontres à l'occasion selon les problématiques qui sont soulevées. Le fait de l'enchâsser dans la loi, c'était contraignant.

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

Mme Ouellet : Oui. Est-ce que le ministre veut, à ce moment-là, le mettre dans le règlement? Parce que, s'il n'y a pas de table de concertation où les gens peuvent se dire : Bien, on aimerait... puis avec un certain nombre de rencontres par année, à ce moment-là, c'est tout à fait possible qu'il n'y ait rien qui se passe. Écoutez, on l'a vu dans d'autres dossiers, là. Moi, je peux juste vous parler des comités de suivi sur des dossiers que j'ai travaillés, les comités de suivi sur les mines qui ont été mis en place puis qui, après ça, n'ont jamais été appelés. Ça fait que c'était bien beau de dire qu'ils ont un comité de suivi, mais après ça, quand ils ne sont jamais appelés...

Donc, est-ce que le ministre pourrait proposer... puis on pourra revenir plus tard avec ça, on ne fera peut-être pas ça maintenant, mais de dire qu'il le met par règlement, et donc, par règlement, ça lui permet de faire les modifications qu'il souhaite au fur et à mesure sans que ça soit dans une loi, avec un nombre minimal, là, c'est ouvert de ma part, là, de rencontres par année pour s'assurer qu'effectivement cette concertation-là se fasse et que ça ne soit pas une table qui est morte ou endormie, là?

M. Daoust : En fait, c'est une table, M. le Président, qui servait beaucoup comme plateforme d'information du ministère vers l'industrie. En fait, c'était assez unidirectionnel, ce que j'en comprends. Il n'y a pas beaucoup de recommandations qui ont émané de la table de concertation. D'ailleurs, au cours des trois dernières années, les consultations des membres... il n'y a pas eu de... soumis de mémoires communs, là. On n'en a pas eu, de ça.

Alors, il n'y a rien qui empêche le ministre, qui empêche le ministère de faire une interpellation ad hoc dans ça, et ça se demande. Mais, de le mettre dans la loi, je comprends bien la nature contraignante de ça puis je pense qu'on doit en profiter, là, de la loi, pour corriger cette situation-là.

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

Mme Ouellet : Est-ce que j'entends donc — et c'est pour les galées, c'est pour ça que je fais préciser — que le ministre va être ouvert à la demande de l'industrie, lorsqu'il y aura une demande, parce qu'il y aura une problématique particulière? Parce qu'on sait qu'il peut y en avoir, là. Les technologies avancent vite, on parle d'applications mobiles, d'une application parapluie qui pourrait intégrer l'ensemble des applications mobiles. Donc, je crois que, lorsqu'on avance dans des projets comme ceux-là, c'est important d'avoir des tables de concertation, d'échanger avec les gens de l'industrie.

Est-ce que le ministre est en train de nous dire, et pour le bénéfice de la postérité, que, lorsqu'il y aura des demandes de la part de l'industrie, donc, lui et ses successeurs... Parce que, dans le temps, les choses peuvent changer, ces applications mobiles parapluies là peuvent être disponibles, là, dans plusieurs mois. Donc, est-ce que lui et ses successeurs,

là, donc, s'engagent, à la demande de l'industrie, à tenir une concertation, qui n'est pas une table à ce moment-là, mais de tenir une concertation et d'entendre les gens de l'industrie?

• (16 h 40) •

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

M. Daoust : Alors, pour la postérité, justement, je comprends qu'on a toujours été à l'écoute de l'industrie, puis on va continuer d'être à l'écoute de l'industrie. Vous avez parfaitement raison quand vous dites que c'est une industrie qui évolue rapidement, à preuve notre projet de loi. Alors, oui, on est disponible pour des interventions ad hoc. La seule chose qu'on ne veut pas, c'est une situation contraignante, qui est peu représentative actuellement puis qui est assez unidirectionnelle.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 26? L'article 26 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. L'article 27. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 79 de cette loi est modifié, dans le premier alinéa :

1° par la suppression du paragraphe 4°; et

2° par le remplacement, à la fin du paragraphe 8°, de «délimité en vertu du paragraphe 4°» par «déterminé en vertu de l'article 5.1».

L'article 27 du projet de loi dresse la liste des pouvoirs de la commission. Le paragraphe 4° de l'article 79 de la loi est supprimé après une modification de concordance qui est apportée au paragraphe 9° pour tenir compte que le pouvoir de déterminer le nom et les limites territoriales des agglomérations est inféré au gouvernement.

Enfin, il y avait un amendement aussi, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Alors, vous avez un amendement, M. le ministre, si je comprends bien, qui remplace totalement l'article qui est dans le projet de loi.

M. Daoust : Remplacer l'article 27 par le suivant :

27. L'article 79 de cette loi est modifié par la suppression des paragraphes 4° et 8° du premier alinéa.

Le paragraphe 4° porte sur la délimitation des agglomérations, pouvoir qui sera désormais, dorénavant, exercé par le gouvernement en vertu de 5.1. Le paragraphe 8° porte sur la modification des territoires de desserte, pouvoir qui sera dorénavant exercé par le gouvernement en vertu de l'article 5.2. Il y a donc lieu de supprimer les paragraphes 4° et 8°.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article... sur l'amendement à l'article 27, qui consiste à remplacer l'article 27? M. le député de Masson.

M. Lemay : Je ne sais pas si on pouvait peut-être suspendre l'article 27, vu qu'on a déjà suspendu les articles 6 et... Est-ce qu'on a suspendu l'article 10 aussi? Peut-être, on pourrait suspendre l'article 27, vu que c'est tout en relation, puis, quand on aura cette discussion-là, on l'aura dans l'ensemble?

Le Président (M. Reid) : Alors, il y a une demande... J'ai besoin d'un consentement si on veut suspendre l'article. Est-ce que j'ai le consentement pour suspendre l'étude de l'article 27 à ce stade-ci?

M. Daoust : Ça va.

Le Président (M. Reid) : On suspend l'étude. Nous passons à l'article 28. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 80 de cette loi est modifié par la suppression, dans le premier alinéa, de «4° ou».

L'article 28 du projet de loi assure la concordance avec la modification apportée dans l'article 27 du projet de loi.

Et on a un amendement, c'est : Remplacer l'article 28 par le suivant :

L'article 80 de cette loi est modifié par la suppression de la deuxième phrase du premier alinéa.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons d'abord étudier l'amendement, en fait... Oui. Alors, est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 28... l'amendement à l'article 28? Est-ce que l'amendement à l'article 28 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. Est-ce que l'article 28, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. Alors, M. le ministre, nous passons à l'article 29.

M. Daoust : L'article 82 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«La commission peut, de sa propre initiative ou sur demande, ordonner à la société de retirer à une personne ayant offert ou effectué un service de transport par taxi sans avoir les permis requis en vertu de la présente loi le droit de maintenir en circulation l'automobile utilisée à cette fin. La procédure établie à l'article 35 de la Loi sur les transports s'applique.»

L'article 29 du projet de loi prévoit que la commission... afin que la commission puisse, de sa propre initiative ou sur demande, ordonner à la Société de l'assurance automobile de retirer à un contrevenant le droit de maintenir en circulation une automobile utilisée en contravention avec la loi. Il s'agit d'un nouveau pouvoir de la CTQ, qui permet de lutter contre le transport illégal. Elle avait déjà un type de pouvoir pour assurer la sécurité des usagers dans le cas où un transporteur pouvait mettre en danger la sécurité des usagers.

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

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Toujours sur division. L'article 30. M. le ministre.

M. Daoust : Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 83, du suivant :

«83.1. La société et toute autorité municipale ou supramunicipale chargée de l'application de la présente loi doivent rendre accessible à la commission tout renseignement nécessaire afin qu'elle puisse prendre toute décision dans une affaire dont elle est saisie en vertu de la présente loi.»

L'article 30 du projet de loi oblige la Société de l'assurance automobile du Québec et toute autorité municipale ou supramunicipale chargée de l'application de la présente loi de transmettre à la commission tout renseignement nécessaire pour lui permettre de prendre toute décision dans une affaire dont elle est saisie en vertu de la loi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 30? L'article 30 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. M. le ministre, nous en sommes à l'article 31. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Je suggère d'éviter la lecture pour faire seulement que la présentation.

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

M. Daoust : L'article 31 du projet de loi apporte une série de modifications à l'article 88 de la loi, concernant les pouvoirs réglementaires du gouvernement.

Le paragraphe 1° de l'article 88 est supprimé. Le paragraphe 1.1° donne au gouvernement le pouvoir de prendre un règlement pour fixer, par agglomération, le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi pouvant être délivrés par la commission, peut identifier les catégories de services et déterminer les conditions.

Le paragraphe deux ajoute, outre les autres conditions se rapportant au droit annuel payable pour l'obtention, le maintien ou le renouvellement d'un permis de chauffeur de taxi, l'obligation de satisfaire aux mesures d'évaluation que détermine le gouvernement par règlement.

Le paragraphe 5° ajoute deux nouveaux pouvoirs habilitants. Il autorise le gouvernement à fixer, pour la période qu'il détermine, les droits annuels additionnels pour l'obtention, le maintien et le renouvellement d'un permis de propriétaire de taxi qu'il indique. Le montant de ces droits peut varier en fonction de l'agglomération, les catégories de services identifiées, les conditions déterminées ou du nombre de permis détenus par un même titulaire. Deuxièmement, il précise certains pouvoirs tels que la collecte, la conservation et la transmission de renseignements, la prise d'un règlement intérieur ou les services aux personnes handicapées pour les intermédiaires en services de transport par taxi.

Le paragraphe 6° prévoit les conditions que doit respecter le titulaire d'un permis qui conclut un contrat visé au premier alinéa de l'article 62 de la loi. Il prévoit également dans quels cas et à quelles conditions le prix d'une course peut différer des tarifs établis par la commission, selon le moyen technologique utilisé pour effectuer la demande de service de transport par taxi.

Le paragraphe 7° prévoit que le gouvernement peut déterminer le cas où un titulaire de permis de propriétaire de taxi est obligé d'utiliser un terminal de paiement électronique par carte de crédit ou carte de débit ainsi que les obligations des propriétaires de taxi et de chauffeurs de taxi.

Maintenant, il y a un amendement, M. le Président, sur ça, à l'article 31, où on avait remplacé, le texte anglais du paragraphe 3° de l'article 31, «conduct review» par «assessment».

L'amendement apporte une précision de concordance avec la terminologie utilisée dans le texte français.

Et un deuxième amendement, M. le Président, qui consiste à remplacer le paragraphe...

Le Président (M. Reid) : ...un à la fois.

M. Daoust : Un à la fois.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons d'abord disposer du premier amendement qui consiste à corriger le texte anglophone. Est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement? Cet amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, vous avez un deuxième amendement.

M. Daoust : Oui. Alors, le deuxième amendement consistera à remplacer le paragraphe 2° par le suivant : 2° par l'insertion, après le paragraphe 1°, des suivants :

«1.01° déterminer le montant maximal de la contribution financière qui peut être exigée pour [le service] de transport [rémunéré] de personnes par automobile en vertu du [paragraphe] i du sous-paragraphe c du paragraphe 3° de l'article 2; et

«1.1° fixer, à l'égard des agglomérations que le règlement indique, le nombre maximal de permis pouvant être délivrés par la commission, identifier des catégories de services et déterminer des conditions;».

Et on avait l'amendement qui vient d'être voté.

Le Président (M. Reid) : Nous allons suspendre les travaux quelques instants pour faire des photocopies, parce que ça n'a pas été distribué par... en liasses. Alors, on suspend quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 48)

(Reprise à 16 h 54)

Le Président (M. Reid) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît. Nous allons reprendre nos travaux. Maintenant, les documents ont été distribués. Nous étions en train d'étudier l'article 31. M. le ministre, je comprends que nous allons suspendre l'étude de l'article 31 et de l'amendement que vous avez déposé.

M. Daoust : Oui.

Le Président (M. Reid) : Nous allons passer à l'article 32. Est-ce que j'ai le consentement pour passer à l'article 32? Oui. Alors, M. le ministre, vous avez l'article 32 à nous expliquer.

M. Daoust : L'article 89 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «15° à 17°» par «15°, 16° et 17°».

L'article 32 du projet de loi précise que le pouvoir de délégation du gouvernement à une autorité municipale et supramunicipale s'applique aux paragraphes 15°, 16° et 17° de l'article 88.

Il y a un amendement où on remplace l'article 32 par le suivant :

32. L'article 89 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «15° à 17°» par «15° [...] 16° [et] 17°».

L'amendement a pour but d'écarter de la délégation du pouvoir le nouveau paragraphe 15.1° de l'article 88, concernant le pouvoir de déterminer les cas ou les conditions où le prix d'une course peut différer des tarifs de la Commission de transport du Québec, selon les moyens technologiques utilisés pour effectuer la demande d'un service de transport par taxi.

L'amendement permet d'ajuster 16.1° aux pouvoirs de réglementation pouvant être délégués à la ville de Montréal.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 32... l'amendement, pardon, à l'article 32? Est-ce que l'amendement à l'article 32 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que l'article 32... Est-ce qu'il y a des interventions sur...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui, sur division, hein? Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 32 tel qu'amendé? L'article 32, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. L'article 33. M. le ministre.

M. Daoust : On va le suspendre puis on va passer à 34 immédiatement, le temps que les documents se fassent.

Le Président (M. Reid) : Donc, on va suspendre l'article 33 et passer à l'article 34. J'ai consentement. M. le ministre, l'article 34.

M. Daoust : L'article 107 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le paragraphe 2°, de «au deuxième alinéa de» par «à».

L'article 34 du projet de loi précise qu'un titulaire de permis de chauffeur de taxi commet une infraction s'il effectue un transport privé à un prix qui ne correspond pas à celui fixé par la commission, sauf si ce prix a été établi dans les conditions prévues à l'article 62 de la loi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 34? L'article 34 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division, adopté. L'article 35. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 112 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin, du paragraphe suivant :
«3° omet de procéder, conformément à l'article 59.2, à la collecte [...] la conservation de [documents] ou omet, sur demande de la commission, de lui transmettre ces renseignements.»

L'article 35 du projet de loi prévoit une infraction d'une amende de 150 \$ à 450 \$ au titulaire d'un permis d'intermédiaire qui fait défaut de procéder à la collecte, à la conservation et à la transmission de renseignements concernant la course effectuée par un chauffeur, ce qui est prévu à l'article 59.2.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 35? L'article 35 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. L'article 36. M. le ministre.

M. Daoust : Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 112, du suivant...

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, pardon, j'ai été trop vite.

Mme Ouellet : Est-ce que je vois que nous avons tout ce que nous avons besoin pour 31 et 33?

M. Daoust : Oui, on pourrait le faire tout de suite.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous revenons à l'article 31. M. le ministre, voulez-vous présenter votre amendement? Vous avez commencé à le lire tantôt.

M. Daoust : Oui. En fait, je l'avais lu complètement, l'amendement, monsieur...

Le Président (M. Reid) : Vous aviez fini les explications également?

M. Daoust : J'avais fait l'explication.

Le Président (M. Reid) : O.K. Alors, est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement à l'article 31? Il n'y a pas d'intervention. Est-ce que l'amendement...

M. Surprenant : Un instant...

Le Président (M. Reid) : Oui, M. le député de Groulx.

M. Lemay : Sur 31, est-ce qu'on est sur...

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

M. Lemay : Est-ce qu'on est sur l'amendement du ministre, là?

Le Président (M. Reid) : De l'article 31.

M. Lemay : On est sur l'amendement du ministre à l'article 31. Parfait.

Le Président (M. Reid) : Oui, oui, oui. Est-ce que vous avez une intervention? Ça va? Est-ce que l'article... S'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'amendement à l'article 31 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. Est-ce que maintenant l'article 31, tel qu'amendé, est adopté? Ah! il y a des interventions, c'est ça, des interventions. Alors, M. le député de Masson, vous avez une intervention.

M. Lemay : Oui, M. le Président. J'aimerais faire une modification à l'article 31 par une proposition d'amendement. Dans le fond, j'ajouterais au premier alinéa de l'article 31 le paragraphe 8° et qui se lirait ainsi :

8° par la suppression au paragraphe 9° des mots «quant aux connaissances toponymiques et géographiques ainsi que celles concernant les connaissances usuelles, les habiletés, les aptitudes et les comportements requis».

Est-ce que vous voulez que je fasse les notes explicatives?

Le Président (M. Reid) : Oui, oui. Bien, vous déposez un amendement...

M. Lemay : Oui. Donc, pour les notes, au paragraphe 9°, dans le fond, pour l'application de l'article 27, c'est : déterminer, pour les agglomérations et les territoires qui l'indiquent, les exigences de formation quant aux connaissances toponymiques et géographiques ainsi que celles concernant les connaissances usuelles, les habiletés, les aptitudes et les comportements requis pour exercer le métier de chauffeur de taxi dans un territoire particulier.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons regarder l'amendement. Est-ce que nous allons devoir suspendre? On n'a pas de copie. Alors, nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 59)

(Reprise à 17 h 6)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. M. le député de Masson, vous avez présenté votre projet d'amendement... votre amendement. L'amendement a été distribué. Est-ce que j'ai des interventions sur cet amendement proposé par le député de Masson?

M. Daoust : Peut-être que vous pouvez faire un commentaire, s'il vous plaît.

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, M. Bisson.

M. Bisson (Christian) : Oui. En matière de formation, comme on a entendu au cours des dernières consultations, on comprend qu'il va y avoir des travaux majeurs pour mettre à jour la formation pour les chauffeurs de taxi. En matière de toponymie, on a entendu aussi que le GPS... avec les GPS, ce n'est pas nécessaire. On va se garder quand même de la marge de manoeuvre. Comme on sait qu'il y a des nouveaux arrivants, il y a peut-être encore un besoin de toponymie, mais on s'entend qu'on pourrait réduire le nombre d'heures. Là, je dis ça, mais il y a des travaux à faire, puis on va le déterminer dans le futur. Ceci dit, c'est l'intention de réduire de façon significative la formation, mais tout en assurant le service à la clientèle puis pour le transport des personnes ayant des limitations.

Le Président (M. Reid) : Oui, M. le député de Masson.

M. Lemay : Bien, M. le Président, l'amendement, c'est un peu parce que ça a un caractère limitatif, là, l'énumération qui est ici. Tandis que, si on enlève l'énumération puis qu'on garde seulement les exigences de formation, bien là, on peut avoir un caractère plus inclusif puis inclure les notions, par exemple, de tourisme, qui ne sont pas incluses dans l'énumération qui est indiquée présentement dans le neuvième paragraphe.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'amendement du député de Masson? L'amendement... M. le député de Groulx?

M. Surprenant : En fait, mon collègue, ce qu'il essaie de dire, c'est, pour que ce ne soit pas limitatif en fait, puis que... Si le ministre veut maintenir la façon que ça a été écrit, peut-être simplement rajouter... Entre «exigences de formation» et «quant aux connaissances», ça pourrait être «exigences de formation, notamment quant aux connaissances». Là, ça devient plus limitatif. Ça peut être du tourisme, que vous pourriez rajouter aussi, ça peut être d'autre chose. Ça ne vous limite pas à ça.

M. Lemay : Ça pourrait être une option de compromis.

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : M. Bisson.

M. Bisson (Christian) : En fait, ce qu'on me demande, c'est d'expliquer. À l'article 88, dans le fond, c'est que c'est les pouvoirs qu'on accorde au gouvernement de déterminer par règlement le contenu de la formation. Donc, les éléments sont précisés dans le règlement.

M. Lemay : M. le Président.

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

M. Lemay : D'autant plus que, si c'est précisé dans le règlement, alors pourquoi avoir le... pourquoi est-ce qu'on le maintiendrait ici, inscrit dans l'article de loi, vu que vous venez de mentionner que c'est précisé dans un règlement?

Le Président (M. Reid) : M. Bisson.

M. Bisson (Christian) : Bien, écoutez, en fait cet article-là ne cause pas de problème présentement, on a toujours eu... puis il ne nous empêchera pas de faire les travaux qu'on souhaite faire dans le futur, là, pour mettre à jour la formation. Ça dépend de l'intention du ministre.

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

M. Surprenant : Oui. En fait, mon collègue avait juste une intervention constructive, mais, si vous êtes à l'aise avec l'écriture telle qu'elle est, pas de trouble pour nous. On voulait juste vous donner une possibilité additionnelle, mais on va le prendre comme ça, pas de problème.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors, vous retirez votre amendement, M. le député de Masson?

M. Surprenant : Oui.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Masson?

M. Lemay : On retire l'amendement. Retiré.

Le Président (M. Reid) : Oui, d'accord. Travail d'équipe. Un consentement pour qu'on retire l'amendement? Alors, nous avons donc... nous sommes en train d'étudier l'article n° 31 tel qu'il avait été amendé. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 31 tel qu'amendé? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Juste une précision à 16.1°. Quant on dit qu'il doit munir son automobile d'un terminal de paiement électronique, par carte de débit, carte de crédit, l'émission d'un reçu de transaction, est-ce que c'est aussi prévu qu'il ait le module relié à Revenu Québec?

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : M. Bisson?

Mme Ouellet : Peut-être en complément de question, là, pendant qu'ils valident leur réponse : Est-ce qu'il y a des cas où les gens n'auraient pas besoin de se munir d'un terminal de paiement électronique? Parce qu'ils disent : «Déterminer

les cas où un titulaire de permis [...] doit munir son automobile d'un terminal de [permis] électronique». Moi, je pensais qu'on voulait étendre ça à l'ensemble des taxis et non pas... Donc, j'aimerais comprendre pourquoi c'est déterminé par règlement, par le ministre. Pourquoi ce n'est pas pour tout le monde? Je pense que ça a été dit beaucoup en commission parlementaire, l'industrie était ouverte à ça, que ce soit tout le monde qui ait le paiement électronique, là.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre? Me Gélinas?

M. Gélinas (Claude) : Oui. Dans le pouvoir habilitant, quand on dit : «Déterminer les cas où un titulaire de permis de propriétaire [...] doit munir», on peut y aller avec des cas précis, mais on peut le dire dans tous les... dans l'ensemble des cas aussi. Ça peut comprendre l'ensemble comme ça peut comprendre une partie.

Mme Ouellet : Je suis consciente de ça, mais, si c'était l'ensemble des cas, ça ne serait pas déterminé par règlement, on le mettrait dans la loi en disant que tout le monde doit avoir un permis.

Donc, si c'est déterminé par règlement, est-ce qu'il y a des cas prévus où les gens n'auront pas besoin d'avoir un terminal de paiement électronique? Parce que, si vous l'avez mis là, c'est parce que vous avez sûrement pensé à des exceptions, là. J'aimerais penser c'est quoi, les exceptions que vous avez en tête.

M. Gélinas (Claude) : C'est parce que, là, la raison pour laquelle on le met dans un pouvoir réglementaire, c'est qu'il va y avoir également des conditions rattachées à ça. C'est pour ça qu'on ne le met pas dans la loi comme telle. C'est plus de la nature réglementaire de prévoir des conditions de cette nature-là dans un règlement.

On prévoit également les obligations du titulaire, et des titulaires de permis de chauffeur de taxi, et de propriétaire de taxi, relativement à l'utilisation d'un tel terminal. Donc, ça aussi, ça fait partie des choses qu'on va prévoir par règlement, et quelles sont les obligations des gens eu égard à l'utilisation de ces terminaux-là.

Mme Ouellet : Je vais poser ma question autrement. Est-ce que vous avez l'intention à ce que le terminal de paiement électronique s'applique à l'ensemble des chauffeurs de taxi?

M. Daoust : ...en fait, il devrait normalement être... parce que c'était dans la volonté de modernisation, puis que ce ne soit pas un exercice où on dit : Ah! je ne l'ai pas, puis qu'on est encore avec la machine avec un carbone. On ne veut plus ça. Alors, il va falloir qu'on aille avec ça. Maintenant, est-ce que tout le monde est installé avec ça dans le moment? Ce n'est pas le cas, là, hein?

Une voix : ...

M. Gélinas (Claude) : Il y a peut-être en matière de transport adapté également, là, qu'il faudrait que l'on prévoie des exceptions, parce que l'organisation n'est pas la même partout, et les gens ne sont pas...

M. Daoust : Et l'objectif, là, l'objectif, madame, là, M. le Président, hein, l'objectif, c'est qu'il y ait un système de paiement électronique, là. Il faut qu'on aille à ça, parce qu'on ne peut pas... D'abord, l'argent cash va disparaître assez rapidement, là. On ne commencera pas à faire des chèques.

Mme Ouellet : ...module relié à Revenu Québec?

Le Président (M. Reid) : Allez-y, oui, M. Bisson.

M. Bisson (Christian) : À l'article 88, là, à la fin complètement, on détermine que le gouvernement peut aussi déterminer, là, les normes, les modalités pour tout ce qui est d'un taximètre, mais aussi des équipements, autres équipements. Et c'est là qu'on va, suite aux travaux de l'Agence du revenu du Québec... c'est via ce pouvoir-là qu'on va pouvoir imposer l'implantation d'un MEV à l'intérieur des véhicules.

Le Président (M. Reid) : Ça marche? Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 31 tel qu'amendé? L'article 31, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. Nous avons convenu de passer maintenant à l'article 33.

M. Daoust : On pourrait faire 2, parce que c'est un article de concordance avec 31, hein?

Le Président (M. Reid) : Alors, l'article 2 a été suspendu. Est-ce qu'il y a consentement pour revenir à l'article 2?

Des voix : Consentement.

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

M. Daoust : Il a été circulé tantôt. Est-ce que je dois le lire ou...

Mme Ouellet : Pas nécessaire, de mon point de vue, là.

M. Daoust : Oui, O.K. Ça va?

Le Président (M. Reid) : Alors, l'amendement a été... Alors, ce tableau a été distribué.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon?

• (17 h 10) •

M. Lemay : Il faudrait en faire la lecture, de l'amendement.

Le Président (M. Reid) : Bien, c'est ça, c'est que vous allez expliquer l'amendement que vous avez proposé.

M. Daoust : Écoutez, je peux en faire la lecture essentiellement, là, qui est de remplacer dans le sous-paragraphe i du sous-paragraphe c du paragraphe 3° de l'article 2 de la Loi concernant les services de transport par taxi, proposé par l'article 2 du projet de loi, «de l'indemnité accordée à un employé d'un ministère ou d'un organisme dont le personnel est nommé suivant la Loi sur la fonction publique pour l'utilisation de son véhicule personnel» par «déterminé par règlement du gouvernement» — on se souviendra, là, de la préoccupation qu'il y avait tantôt — puis remplacer dans le sous-paragraphe g du paragraphe 3° de l'article 2 de la Loi concernant les services de transport par taxi, proposé par l'article 2 du projet de loi, «de l'indemnité accordée à un employé d'un ministère ou d'un organisme dont le personnel est nommé suivant la Loi sur la fonction publique pour l'utilisation de son véhicule personnel» par «déterminé par règlement du gouvernement».

Et on insérerait, à la fin, «ainsi que le montant déterminé par règlement du gouvernement». Et tout ça, bien, on l'a compris, c'est que ça permet de consulter le milieu. Voilà.

Le Président (M. Reid) : Juste pour qu'on se rappelle, là, on avait suspendu parce que Mme la députée de Vachon avait proposé deux amendements. Et le ministre avait, je pense, dit qu'il y avait une autre proposition qui pourrait remplacer. Est-ce que vous retirez vos deux amendements?

Mme Ouellet : Nous les retirons.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors, est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement à l'article 2 déposé par le ministre? M. le député de Masson.

M. Lemay : Oui, M. le Président. Je suis très heureux de l'amendement du ministre, là. Et puis moi, je vais aller dans la deuxième partie de son amendement, quand il mentionne qu'il remplace la partie qui n'était pas en accord avec tous les centres d'action bénévole, bien, il dit : Va être «déterminé par règlement du gouvernement». Donc, est-ce qu'il va tenir en compte... Quels critères est-ce qu'il va tenir en compte, un peu, là, de qu'est-ce qu'il est mentionné dans les lettres de tous les centres d'action bénévole, des critères fournis, exemple, par CAA-Québec?

M. Daoust : Bien, il y a différentes façons de le faire. L'important, c'est que ce soit une règle équitable. Et en même temps il ne faut pas que ça vienne en compétition avec l'industrie du taxi. Si on arrive avec une tarification qui est trop élevée, on va replacer l'ambiguïté qu'on connaît actuellement. On ne la veut pas, cette ambiguïté-là. Maintenant, je souscris beaucoup aux préoccupations qui disent : Écoute, ce n'est pas beaucoup, là, ce qui est payé actuellement, là. On va y aller par règlement puis on va s'assurer que c'est correct. L'important, c'est que cette activité-là se poursuive. «Se poursuive», ça veut dire quoi? Ça veut dire que le tarif qui est là est approprié.

M. Lemay : Parfait.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur cet amendement à l'article 2? Cet amendement à l'article 2 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Maintenant, l'article 2 tel qu'amendé. Est-ce qu'on des interventions sur l'article 2 tel qu'amendé? L'article 2, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. Alors, maintenant, nous revenons, M. le ministre, à l'article 33, que nous avons suspendu. Mais nous sommes prêts maintenant à l'étudier, alors à vous la parole.

M. Daoust : Alors, d'abord, il y a un amendement à l'article 33, qui remplace, en fait, la proposition telle qu'elle est actuellement. On dit :

L'article 89.1 de cette loi est modifié :

1° par le remplacement de «, 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» par «, titulaire d'un permis de propriétaire de taxi ou d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi délivré en vertu de la présente loi ou partenaire d'affaires avec un tel titulaire, à offrir ou effectuer»; et

2° par l'insertion, dans le premier alinéa et après «par la présente loi et ses règlements», de «ou toute autre loi et règlement dont l'application relève du ministre»;

3° par la suppression du troisième alinéa.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur cet amendement? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Ça a passé vite, là, juste nous le réexpliquer.

• (17 h 20) •

M. Daoust : Alors, dans la première partie, c'est à la quatrième ligne, on ajoute «d'un permis d'intermédiaire», ce qui n'était pas là auparavant. Et, le deuxième paragraphe, ce qu'il nous permet, c'est de ne pas avoir à faire les modifications législatives dans d'autres sociétés d'État relevant du ministre, par exemple la SAAQ. Si on veut faire des projets pilotes comme celui qui a été proposé par l'industrie du taxi, et tout ça, là il faudrait qu'on aille faire des amendements à la SAAQ, par exemple, parce qu'ils ont des pouvoirs réglementaires. Alors, il faudrait être capable de les rapatrier, dans un cas comme celui-là, pour être capables d'être en plein contrôle de ces situations-là. Alors, par l'insertion de «par la présente loi et ses règlements ou de toute autre loi et règlement dont l'application relève du ministre», on peut le faire, mais on va être obligés de légiférer à chaque fois.

Mme Ouellet : Est-ce qu'on s'entend que les projets pilotes doivent faire en sorte que tous les gens doivent avoir un permis de taxi et un permis de classe 4C?

M. Daoust : Et ça sera le permis qui sera autorisé, mais il sera uniforme. On a dit qu'on était pour être équitables, on va être équitables.

Mme Ouellet : Je comprends que, là, comme vous me dites que «toute autre loi et règlement dont l'application», là, puis qu'il y a des affaires à la SAAQ... ça me fait penser au permis de conduire.

Est-ce que vous pouvez quand même me confirmer aujourd'hui que tous les projets pilotes ne dérogeront pas de l'obligation d'avoir un permis — et quelque forme que ça prendra, là, soit directe ou indirecte, soit directement ou par blocs d'heures, là — et d'avoir un permis de conduire classe 4C, là, qu'il n'y aura pas deux conditions différentes qui vont être permises dans des projets pilotes?

M. Daoust : Bien, écoutez, je ne peux pas présumer de ce que ce sera, mais ce que je vous dis, c'est que j'ai... on a toujours les pouvoirs d'application. On les a, les pouvoirs d'application. On pourrait aller les chercher à la SAAQ, ça, je suis capable de le faire, mais ce que je dis simplement, c'est qu'il faut qu'on se donne un encadrement plus souple que celui qu'on possède actuellement.

Puis la notion de 4C, elle n'est pas plus dans la loi dans le moment, là. Elle est réglementaire du côté de la SAAQ. Ça fait que, du côté de la SAAQ, on pourrait... Ce que j'essaie de faire, tout simplement, M. le Président, c'est qu'on s'ajoute de la flexibilité puis qu'on soit capables de travailler à mettre en place — on est dans une industrie qui évolue — de mettre en place des règles de pratique qui vont être souples. Et rappelons-nous qu'on a dit qu'un des principes de base de cette loi-là, c'était d'être équitable. Alors, on n'a pas l'intention de s'installer, là, de façon inéquitable.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Bon, j'aimerais ça quand même avoir un petit peu plus d'information de la part du ministre. C'est quelle souplesse supplémentaire... Parce que le premier paragraphe, je comprends, là, c'est pour les titulaires de permis d'intermédiaire, là, qui n'était pas prévu. Mais, dans le deuxième, c'est quel genre de souplesse qu'il souhaite avoir qu'il n'a pas actuellement?

Le Président (M. Reid) : Me Gélinas.

M. Gélinas (Claude) : Essentiellement, c'est surtout au niveau du paragraphe 2°, la question? Oui, c'est ça. Est-ce que je comprends bien?

Une voix : ...

M. Gélinas (Claude) : Oui. «De toute autre loi ou règlement dont l'application relève du ministre», bien, on peut penser... il y a le règlement sur l'immatriculation, il y a le règlement sur les permis, là, qui détermine toutes les sortes de permis, permis de conduire, permis... et tout le reste. Il y a les règlements également sur les contributions d'assurance. Donc, ce sont tous des domaines qui relèvent de l'application... dont l'application des lois relève du ministre, même si c'est un organisme comme tel qui est en charge de l'administration, et tout le reste, de ces lois et de ces règlements.

C'est pour donner, comme dit le ministre, plus de souplesse dans l'application des projets pilotes à venir, mais uniquement pour les lois qui relèvent de sa compétence comme ministre des Transports. Il ne pourrait pas, là, faire la même chose avec des lois qui touchent le Revenu ou qui touchent d'autres ministères. C'est uniquement des lois qui relèvent du ministre.

Mme Ouellet : Je comprends que c'est uniquement des lois qui relèvent du ministre, mais, lorsque vous me parlez d'immatriculation, que vous me parlez d'assurance, que vous me parlez de permis de conduire, donc là on est dans les classes de permis de conduire, il ne faudrait pas arriver avec un projet pilote qui crée deux catégories, même en projet pilote, deux catégories de chauffeurs : certains chauffeurs qui sont dans le projet pilote, qui n'ont pas de besoin — parce que c'est quand même trois ans, là, c'est long, trois ans, là — d'avoir de permis 4C ou qui n'ont pas besoin d'avoir les mêmes genres d'assurance.

Donc, moi, je crois qu'il faudrait ajouter dans ça qu'il ne pourra pas... on ne peut pas créer deux régimes, là, à travers les projets pilotes. Je comprends qu'on ne le fait pas à travers le projet de loi, mais il ne faudrait pas qu'à travers les projets pilotes il soit possible de créer deux régimes de chauffeurs de taxi, là.

M. Daoust : Mais je reçois bien vos préoccupations, et l'intention, ce n'est pas d'aller là. L'intention, c'est juste de dire : On est capables de le faire. L'association des taxis, qui est présente aujourd'hui, aussi arrive avec des projets pilotes. Puis là je ne veux pas être obligé de retourner faire les changements réglementaires, de tout changer. Il faut qu'on ait la souplesse de le faire. Imaginons pour un instant que l'industrie du taxi traditionnelle dit : Moi, j'aimerais ça avoir ça. Je veux juste avoir la souplesse de le faire, c'est tout.

Mme Ouellet : Mais vous me dites que vous n'avez pas l'intention, et vos successeurs non plus, par à travers les projets pilotes, de créer deux nouvelles catégories, deux niveaux de chauffeurs de taxi. Vous voulez maintenir l'objectif du projet de loi qui est là, d'avoir un même régime qui s'applique à tous, mais juste une souplesse d'application qui, à ce moment-là... et on ne créera pas de privilèges.

M. Daoust : Non. Écoutez, je ne peux pas m'engager pour l'éternité dans ça, mais ce que je vous dis, c'est que même l'industrie traditionnelle peut très bien décider qu'elle veut ça. Je ne le sais pas, moi, où on sera dans six mois, dans un an. Ce qu'on essaie de faire, c'est se donner une souplesse dans la loi pour réagir de façon positive aux nouvelles choses qui se produisent. Alors, on veut simplement... On est capables de le faire puis d'aller le chercher de façon réglementaire dans les sociétés d'État comme la SAAQ, par exemple, où les lois qui relèvent du ministre... Ce qu'on dit simplement, c'est de dire : Est-ce qu'on serait capables de faire en sorte, dans la loi, qu'on est capables de le faire de cette façon-là?

Les deux parties, actuellement, tant Uber que l'industrie du taxi traditionnelle nous ont dit qu'ils voulaient faire des projets pilotes. Je demande simplement la souplesse de les effectuer. Je ne sais pas, moi, si, dans six mois, on n'arrivera pas avec... Je ne sais pas si je n'arriverai pas dans six mois avec une demande qui va être différente. Est-ce qu'on va avoir, par exemple, Taxelco qui nous parle de chauffeurs à temps partiel? Je ne le sais pas, comment ils vont pouvoir le faire. Est-ce qu'ils veulent un chauffeur à temps partiel? Est-ce qu'on va vouloir aller dans cette direction-là? Ce qu'on essaie simplement de se donner, à travers nos règles existantes ou dans celles qui relèvent du ministre, de la souplesse, c'est tout.

Mme Ouellet : Oui. Mais là, moi, ce que...

Le Président (M. Reid) : Merci. Oui, M. le député de Mercier.

M. Khadir : Bien, tout en comprenant et en étant tout à fait, je dirais, soucieux, comme ma collègue de Vachon, disons, que la loi qu'on est en train d'élaborer traite toutes les différentes parties impliquées dans le transport des personnes, transport rémunéré des personnes de manière équitable, et qu'on leur donne des opportunités d'améliorer l'offre de services, sa fluidité, son accessibilité, sa qualité, chacune à leur manière, comme je l'ai mentionné dans mes remarques préliminaires et comme on a eu l'occasion aussi d'en discuter brièvement lorsque le président-directeur général ou le directeur général d'Amigo Express était ici, c'est qu'il pourrait y avoir d'autres projets pilotes. Et moi, je suis à la fois pour la souplesse que le ministre veut garder pour accueillir... tout en disant que ces projets pilotes ne doivent pas uniquement concerner les gros joueurs ou Uber. Alors, est-ce qu'on peut trouver... c'est ça, c'est dans ce sens.

• (17 h 30) •

M. Daoust : C'est ça. Mais je souscris tout à fait à ce que dit le député de Mercier, parce que ce n'est pas une... C'est une souplesse pour tous les joueurs. Il y a des plus petits joueurs, vous parliez d'Amigo, ça peut être... tout à fait, il peut y avoir un projet pilote dans ça. Je ne le sais pas, je ne peux pas prédire l'avenir. Puis justement un des reproches qu'on nous fait dans le système actuel, c'est qu'on n'a pas la souplesse de le faire, alors on veut simplement... Puis je n'essaie pas d'aller chercher des pouvoirs additionnels, comme ministre du Transport, je les ai déjà, mais je dis simplement que d'aller de façon réglementaire les chercher un à un, c'est plus long pour mettre un programme en place.

Alors, je ne suis pas en mesure de vous dire ce que ce sera dans un an, ou dans deux ans, ou dans trois ans, mais ça sera quand même difficile de réouvrir encore une fois cette loi-là pour dire : Bien là, on aurait dû le prévoir puis on n'a pas la souplesse qu'il nous faut. Je veux simplement qu'on dise : Les pouvoirs que le ministre a, bien, il peut les utiliser quand il fait son projet. Puis, dans l'annonce qu'a faite, par exemple, l'industrie du taxi, le projet qu'ils ont soulevé, avec des banques d'heures, et tout ça, qui est un projet qu'on va très certainement regarder, il va falloir qu'on discute avec eux. Est-ce qu'ils veulent une autre catégorie? Je ne le sais pas. Je ne peux pas répondre de façon... si vous voulez, avant d'avoir vu le projet. Puis peut-être que ça va tenir la route, peut-être que ça ne la tiendra pas. On va demeurer équitables. C'est ça qui est important. C'est toujours ça qu'on a dit. Mais je ne peux pas mettre dans le béton... même pour l'industrie traditionnelle, parce que, peut-être, l'industrie traditionnelle va me dire : Écoutez, nous autres, là, on voudrait être quatre à s'acheter, je ne sais pas, quatre autos ou bien acheter un permis. Il y en a mille, façons de le faire.

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

Mme Ouellet : Oui. En fait, lorsque le ministre parle de souplesse puis qu'il dit qu'il pourrait le faire par règlement mais que ce serait plus compliqué, bien, l'avantage de le faire par règlement, c'est que ce serait accessible à tous les chauffeurs de taxi, tandis que, lorsqu'on le fait dans un projet pilote, ce n'est accessible seulement qu'à certains chauffeurs de taxi. Et donc, moi, j'ai un problème avec ça, parce que, si on décide que la classe 4C n'est plus nécessaire ou si on décide que ce n'est plus le même régime d'assurance pour un projet pilote, pourquoi que les autres chauffeurs de taxi qui ne sont pas dans le projet pilote, eux, doivent payer les suppléments des assurances et doivent payer les suppléments d'un permis classe 4C?

Donc, oui, il y a un avantage à ce que ça se fasse par règlement, et effectivement le ministre peut le faire par règlement. Et l'avantage qu'il y a, par règlement, c'est, premièrement, que ça s'applique à tout le monde. Deuxièmement, c'est public, parce qu'il y a une consultation du règlement qui est publique, les gens peuvent faire des recommandations, les gens peuvent faire leurs commentaires, et ensuite le règlement, il est rendu public.

Et d'ailleurs j'ai un autre problème avec votre amendement. C'est que vous supprimez complètement l'obligation d'informer, parce que, là, la table, elle est abolie. Mais il doit donc quand même... Lorsqu'il y a des projets pilotes, il doit y avoir une obligation d'informer ou de rendre public le projet pilote. L'idée, là... Puis je me rappelle, là, j'étais présente lorsqu'on avait inséré, et je crois que c'est moi qui avais demandé l'amendement : «Le ministre doit informer 45 jours avant la mise en oeuvre d'un projet pilote en vertu [...] la Table de concertation de l'industrie du transport [du] taxi.» Ce n'était pas pour rien, c'était pour être sûr que les gens aient l'information avant. Là, il n'y a aucun mécanisme d'information de qui que ce soit.

Donc, moi, je crois qu'il faudrait prévoir un mécanisme d'information. Et là je ne sais pas c'est de quelle façon, là. Ça pourrait être, peut-être, comme un règlement où le ministre informe 45 jours avant la tenue d'un projet pilote. Si les gens souhaitent faire des commentaires, il y a des commentaires qui peuvent être faits de la part des gens. Parce que, là, avec ces modifications-là que vous faites, moi, je vois vraiment de gros problèmes d'équité potentiels et un gros problème de transparence.

Et ce que je suggère, c'est de peut-être suspendre le 33, qu'on puisse en discuter, et on y reviendra. Sinon, on va continuer les discussions comme ça. Moi, j'ai vraiment une problématique avec l'article 33, et peut-être que vous pourriez nous proposer un mécanisme d'information et de transparence qui remplacerait la table de concertation, là.

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

M. Daoust : Bien, écoutez, spontanément, ce qu'on pourrait faire, M. le Président, ce serait... Puis un mécanisme de transparence, ce serait de le publier sur notre site Internet pendant 30 jours. Je prends le cas de Taxelco — il n'est pas unique à Taxelco — n'importe qui qui veut prendre le modèle Taxelco lui est accessible actuellement dans ce projet pilote là. Alors, moi, je n'ai pas de problème à ce que, pendant 30 jours, par exemple, avant l'application, on décide de le mettre sur le site Internet.

Mme Ouellet : Donc, ça, c'est un amendement qu'on pourrait ajouter. Et, lorsque vous parliez d'immatriculation, plus tôt, est-ce que ce serait une possibilité que, par exemple, dans un projet pilote, on n'ait pas besoin de plaque taxi?

M. Daoust : Honnêtement, je ne le sais pas, parce qu'un projet pilote, justement...

Mme Ouellet : Bien, si vous me dites que vous ne le savez pas, ça veut dire que, justement, vous pouvez créer deux catégories, deux catégories de chauffeurs, ceux qui ont des frais plus élevés puis ceux qui ont des frais moins élevés, et c'est ça qu'on veut éviter.

M. Daoust : Non. Je comprends très bien ce que vous dites, madame, mais mon point n'est pas là. Voyez-vous, un permis de taxi, ça s'adresse actuellement à une automobile, pendant 24 heures. Est-ce que, par exemple, puis je réfléchis tout haut, là, n'oubliez pas, là, un complot où je m'en vais dans cette direction-là, mais est-ce que ça pourrait être trois automobiles conformes qui font chacune huit heures, quand tu as le... L'industrie du taxi a parlé de blocs d'heures. Ça peut être ça. Ce n'est pas plus que 24 heures, mais ça peut être ça. Je ne le sais pas. S'ils nous arrivent puis ils nous proposent ça, est-ce que je vais exiger le même gros T que j'ai dans le moment où ça va être moins? Parce que l'assurance, ce n'est pas la même chose rendu là.

Ça fait que je ne peux pas prévoir ce que seront les projets pilotes, mais les projets pilotes devront être équitables. Puis ce que je dis simplement, c'est que je veux rapatrier les pouvoirs pour faire en sorte que ce soit souple quand on fait un projet pilote. Parce que, déjà, j'ai deux projets pilotes additionnels qui vont s'installer.

Alors, on peut les mettre en veilleuse, comme vous dites... l'article, puis continuer l'article par article, et, le temps d'en discuter, je propose qu'on passe à 35, à ce moment-là, 34 ayant été fait, je pense.

Mme Ouellet : 33.1.

M. Daoust : ...plus loin que ça.

Le Président (M. Reid) : Oui. 35 est fait aussi.

Mme Ouellet : 33.1?

M. Daoust : 33.1.

Le Président (M. Reid) : Vous voulez introduire l'article 33.1, M. le ministre.

M. Daoust : O.K. Oui, 33.1 : Insérer, après l'article 33, le suivant...

Le Président (M. Reid) : Juste avant, est-ce que j'ai le consentement pour qu'on... On avait ouvert l'article 33, on le suspend à nouveau? Consentement?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Oui? Merci.

M. Daoust : Alors, 33.1. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 88.1, du suivant :
«8[8].2. Toute décision et tout règlement pris par le gouvernement en vertu des articles 5.1 et 10.1 fait l'objet d'une consultation préalable de la Commission des transports du Québec qui se déroule dans les délais et selon les modalités prévus par le ministre.»

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : J'aimerais que le ministre puisse nous expliquer en quoi consiste, de son point de vue, une consultation de la Commission des transports du Québec. Est-ce que ça implique que la Commission des transports du Québec doive procéder à des audiences publiques?

M. Daoust : ...demander à quelqu'un de la commission de transport.

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, bienvenue. Est-ce que vous voulez nous donner votre nom, votre titre, s'il vous plaît, avant de commencer?

M. Mailhot (Guy) : Guy Mailhot, directeur du développement stratégique et des communications à la Commission des transports du Québec.

Ce qu'on souhaiterait essentiellement, c'est que les demandes du ministre soumises relativement à ces sujets-là fassent l'objet de consultations publiques. On ne parle pas nécessairement d'audiences publiques dans ce cas-ci, mais plus de consultations publiques. Dans le contexte où les consultations... Ce qu'on fait à l'heure actuelle, quand on détermine les quotas, c'est qu'on consulte et on fait des avis publics relativement à ces consultations-là. C'est un processus qui est moins formel mais qui implique systématiquement une consultation des personnes concernées. Et ces consultations-là se feraient à la demande du ministre des Transports.

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

Mme Ouellet : Oui. À ce moment-là, est-ce qu'on peut, là, rajouter... Parce que, là, on fait l'objet d'une consultation préalable de la Commission des transports du Québec, donc ils vous consultent. Mais vous dites que vous allez procéder par consultation publique. Est-ce qu'on peut l'écrire? Parce que, sinon, vous pourriez juste faire un avis de recommandation sans consultation publique. Ce n'est pas écrit dans la loi. Donc, est-ce qu'on peut écrire : Commission des transports du... qui doit procéder à des consultations publiques qui se dérouleront dans les délais et selon les modalités prévus par le ministre?

M. Daoust : Écoutez, peut-être faire un sous-amendement à tout ça... ou nous irions, M. le Président, avec l'amendement suivant, à 31.1, là, ce que nous avons souligné, je le remplacerais par :

«89.2. Toute décision et tout règlement pris par le gouvernement en vertu [de l']article 5.1 et 10.1 fait l'objet d'une consultation publique préalable — plutôt qu'une simple consultation, consultation publique préalable — [de] la Commission des transports du Québec sur demande du ministre.»

Mais on enlèverait l'espèce de demande du ministre... choisit les délais puis les modalités. On dit : «Sur demande du ministre». Le ministre, lui, demande des consultations. C'est une consultation publique, ils vont les conduire selon la façon qu'ils veulent. Ce n'est pas le ministre qui déterminera les modalités.

Mme Ouellet : Donc, on dit : «Consultation publique préalable par», à ce moment-là. Ce n'est pas «de la», c'est «par», parce que ça fait une bonne différence, là.

M. Mailhot (Guy) : Oui, «par la commission».

Mme Ouellet : Parfait.

M. Daoust : Ça irait?

Mme Ouellet : Oui.

M. Daoust : Bon. Alors, ce que je vais faire, M. le Président, c'est : on va déposer l'amendement.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous voulez qu'on prenne quelques instants pour... Non, ça va?

M. Daoust : Ça va.

Le Président (M. Reid) : Ça va. Par consentement, alors... Ce que je comprends, c'est que ça a été lu, et donc on remplace l'amendement qui a été proposé, on va retirer celui-là, pour un nouvel amendement. Alors, est-ce que j'ai des interventions sur ce nouvel amendement? Ce nouvel amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Donc, nous avons adopté l'article... l'amendement qui introduit l'article 33.1, donc l'article 33.1 est introduit parce que l'amendement a été adopté. Alors, nous passons... Je vous rappelle que l'article 33 a été suspendu à nouveau. Donc, nous sommes à l'article 36. M. le ministre.

• (17 h 40) •

M. Daoust : 36, hein, 36? C'est-u 36?

Le Président (M. Reid) : Oui. M. le député de Masson.

M. Lemay : ...que le 33.1 est en relation avec l'article 10, qui était suspendu. Est-ce qu'on veut retourner à l'article 10 immédiatement ou on veut le garder suspendu?

M. Daoust : 5 et 10...

Le Président (M. Reid) : Si vous voulez, par consentement, nous allons passer à l'article 5, dans un premier temps.

M. Lemay : Bien, en fait, c'est plus pour l'article 10.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon?

Mme Ouellet : 6 et 10.

Le Président (M. Reid) : 6 et 10, bon.

M. Lemay : En fait, M. le Président...

Le Président (M. Reid) : Oui, excusez-moi.

M. Lemay : ...n'ayant pas... L'article 33 étant toujours suspendu, moi, ma proposition, c'est d'aller seulement à l'article 10, à ce moment.

Le Président (M. Reid) : Alors, on s'entend, tout le monde, pour un consentement pour le numéro... je n'ai pas compris...

M. Lemay : 6 et 10.

Le Président (M. Reid) : Pardon?

M. Lemay : L'article 6 et 10.

Le Président (M. Reid) : Articles 6 et 10? Alors, nous allons commencer par l'article 6. Est-ce que j'ai des interventions sur l'article 6? L'article 6 est-il...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon?

M. Lemay : Attendez, là, un peu qu'on se retrouve dans nos papiers, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Il y avait un amendement qui n'avait pas été adopté, madame...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Alors, l'article 6, on avait un amendement déposé par le ministre et un sous-amendement... oui, c'est ça, hein?

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : Alors, on avait l'amendement du ministre, qui était... on disait : Remplacer l'article 6 par un nouvel article 6. Et Mme la députée de Vachon avait déposé un amendement... un sous-amendement, pardon, et où on disait : Modifier l'article 6 du projet de loi en ajoutant...

Mme Ouellet : Je le retire.

Le Président (M. Reid) : Pardon?

Mme Ouellet : Je le retire, le sous-amendement.

Le Président (M. Reid) : Vous le retirez?

Mme Ouellet : Il est réglé par le 33.1.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors, l'amendement, donc, que le ministre avait déposé, c'était de remplacer l'ancien article 6 par un nouvel article 6. On ne l'avait pas adopté, je crois. Est-ce que cet amendement-là est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Maintenant, est-ce que le nouvel article, donc, que l'amendement amène est adopté?

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Il est adopté sous division.

Une voix : Sur division, oui.

Le Président (M. Reid) : Sur division. Alors, l'article 6, donc, est adopté sur division. Nous passons maintenant à l'article 10. Est-ce que l'article 10 avait des amendements, lui?

Une voix : Oui, oui, absolument.

Le Président (M. Reid) : Alors, les amendements qui avaient été déposés par Mme la députée de Vachon sont retirés?

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Alors, maintenant, donc, l'article 10 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. Alors, nous passons... nous revenons maintenant à l'article 36.

M. Daoust : Alors, cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 112, du suivant :

«112.1. Commet une infraction et est passible d'une amende de 500 \$ à 1 500 \$ le titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi qui :

«1° ne fournit pas, en tout temps, des services de répartition de demandes de services de transport par taxi sur l'ensemble du territoire de toute agglomération qu'il dessert;

«2° ne fournit pas à toute personne ayant demandé une course un moyen lui permettant d'évaluer la qualité [de] services rendus par le titulaire de permis de chauffeur de taxi.»

L'article 36 du projet de loi ajoute l'article 112.1 de la loi afin de prévoir l'infraction et une amende de 500 \$ à 1 500 \$ au titulaire d'un permis d'intermédiaire qui fait défaut de fournir en tout temps ses services de répartition et de demandes de services de transport par taxi, prévu à l'article 59.1 de la loi, ou qui ne fournit pas à toute personne ayant demandé une course un moyen lui permettant d'évaluer la qualité des services rendus par le chauffeur, prévu à l'article 59.3.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur cet article 36? L'article 36 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. L'article 37. M. le ministre.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon?

Mme Ouellet : ...M. le Président, d'éviter la lecture au ministre, qu'il puisse juste nous présenter...

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

M. Daoust : Oui, il y aurait un amendement.

Le Président (M. Reid) : Puis consentement aussi de la deuxième opposition, du deuxième groupe d'opposition? M. le ministre.

M. Daoust : L'article 37 du projet de loi précise certaines infractions concernant le transport illégal de personnes et une infraction concernant le défaut par un chauffeur de taxi de remettre son permis à l'entité autorisée lorsque ce permis est suspendu ou révoqué. Il augmente l'amende d'un montant de 2 500 \$ à 25 000 \$ dans le cas d'une infraction prévue à cet article et commise par une personne physique, et un montant de 5 000 \$ à 50 000 \$ dans les autres cas.

Et on avait un amendement où on modifiait l'article 37 :

1° par l'insertion, au début du paragraphe 2° de l'article 117 qu'il propose, de «offre ou»;

2° par l'insertion, après le paragraphe 2° de l'article 117 qu'il propose, du suivant :

«2.1° malgré la suspension de son permis de conduire ou du droit d'en obtenir un en vertu de l'article 71.1, conduit une automobile lorsqu'[il] fait l'objet d'une sanction, conformément à l'article 71.7.»

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions, maintenant, sur l'article 37?

M. Lemay : Sur l'amendement.

Le Président (M. Reid) : Vous avez un amendement... Oui, sur l'amendement, l'article 37.

M. Lemay : C'est l'amendement que vous venez de lire, là?

M. Daoust : Là, j'ai fini de... Oui, l'amendement.

Le Président (M. Reid) : Le ministre a lu d'un seul bout l'amendement, donc on a l'impression qu'il a lu seulement l'article, mais il a lu les deux.

Alors, nous allons donc disposer, dans un premier temps, de l'amendement. Y a-t-il des interventions sur l'amendement? L'amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Pardon? Oui, sur division. Alors, maintenant, nous allons étudier l'article 37 tel qu'amendé. Est-ce qu'on a des interventions sur l'article 37 tel qu'amendé? L'article 37, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. Nous allons passer, M. le ministre, à l'article 38.

Mme Ouellet : M. le Président, item, étant donné la longueur de l'article, sur la lecture de l'article, pouvoir passer directement à la présentation.

M. Daoust : L'article 38 du projet de loi remplace l'article 118 de la loi afin d'augmenter les amendes dans les cas où les personnes fournissent des services de transport par taxi sans être titulaires d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi, à un montant de 5 000 \$ à 50 000 \$ dans le cas où l'infraction est commise par une personne physique et à un montant de 10 000 \$ à 100 000 \$ dans les autres cas.

L'article 38 du projet de loi ajoute l'article 118 afin de prévoir que le juge peut tenir compte de facteurs aggravants dans le déterminant du montant de l'amende, prévue à l'article 117 à 118 de la loi, mais qu'il doit justifier sa décision si, en présence de facteurs aggravants, il décide tout de même d'imposer la peine minimale.

L'article 38 du projet de loi ajoute l'article 118.2 afin de prévoir au renvoi de la section III du chapitre XIII l'exécution des jugements du Code de procédure pénale pour s'assurer du recouvrement des amendes non payées par une personne reconnue coupable à une infraction prévue aux articles 117 et 118. Ce renvoi permet notamment à la Société de l'assurance automobile du Québec de suspendre le permis de conduire du contrevenant, d'interdire la mise en circulation, la mise au rancart ou de refuser d'immatriculer tout véhicule routier immatriculé au nom du contrevenant.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 38? L'article 38 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Nous allons passer maintenant à M. le ministre... Oui, M. le député de Masson.

M. Lemay : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Pardon?

M. Lemay : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division, pardon, oui, excusez. Excusez-moi. L'article 39. M. le ministre.

M. Daoust : Oui, l'article 39. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 120, du suivant :
«120.1. Les montants minimal et maximal des amendes prévues au chapitre XIII sont portés au double pour une première récidive et au triple pour toute récidive additionnelle.»

L'article 39 du projet de loi prévoit que les montants minimal et maximal des amendes prévues au chapitre XIII, Dispositions pénales de la loi, sont portés au double pour une première récidive, et au triple pour toute récidive additionnelle.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 39? L'article 39 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division, oui. M. le ministre, nous en sommes maintenant à l'article 40.

M. Daoust : Oui. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 127, de ce qui suit :

«...Disposition générale.

«127.1. La commission verse les droits annuels additionnels visés au paragraphe 2.2° du premier alinéa de l'article 88 au Fonds des réseaux de transport terrestre institué en vertu [de l'article] 1° [du paragraphe] 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports (chapitre M-28).»

L'article 40 du projet de loi insère le chapitre XIII.1 à la loi. Elle prévoit que la Commission de transport du Québec verse des droits annuels additionnels payables par les titulaires de permis de propriétaire de taxi pour l'obtention, le maintien ou le renouvellement de leurs permis au Fonds des réseaux de transport terrestre.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur cet article 40? L'article 40?

Une voix : Je n'en ai pas, merci.

Le Président (M. Reid) : Non, ça va? Alors, l'article 40 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division.

M. Surprenant : M. le Président?

Le Président (M. Reid) : M. le...

M. Surprenant : Je voudrais ajouter deux articles avant d'arriver au suivant. J'aurais donc deux amendements à proposer. Le premier, ça serait d'insérer, après l'article 40 du projet de loi, l'article 40.1.

Donc, 40.1. Le Code de la sécurité routière est modifié par l'insertion, à la fin de l'article 4, de la définition de «"emportierage " : un préjudice subi lorsqu'un cycliste heurte une portière ouverte inopinément par un automobiliste», pour préciser une définition.

J'aurais également un autre amendement, qui serait donc l'article 40.2. et qui dit que l'article 167 du Code de la sécurité routière est modifié par la suppression des mots «en mouvement».

Je rappelle, l'article 67, ça s'écrit... ça se lisait ainsi :

«167. Pour l'application du présent titre, un accident est un événement au cours duquel un préjudice est causé par un véhicule routier en mouvement», alors que ce ne sera plus le cas dans le cas de l'emportierage. Donc, c'est l'objet de mes amendements. Je peux les déposer.

• (17 h 50) •

Le Président (M. Reid) : Oui, vous voulez déposer l'amendement, on va faire des copies. Nous allons suspendre quelques instants.

M. Daoust : Ce que je proposerais, M. le Président, et j'en appelle à mes collègues, considérant l'heure et le fait qu'on progresse bien, on pourrait continuer tout droit jusqu'à 7 heures, au besoin, puis essayer de terminer, à moins que vous ne soyez pas d'accord. Et on pourrait tout de suite continuer, mettre en veilleuse, si vous voulez, suspendre, le temps qu'on en prenne connaissance puis que les juristes en prennent connaissance, puis qu'on puisse continuer. Oui?

M. Lemay : M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui?

M. Lemay : On fait la proposition de faire les articles 41 à 49, de les adopter en bloc pour pouvoir tout de suite aller à l'article 50, vu qu'on n'aurait pas d'intervention, de ce côté-ci, entre les articles 41 à 49.

Le Président (M. Reid) : Mais, je comprends, la proposition, c'est de...

M. Lemay : Oui, oui. On suspend 40.1 puis 40.2...

Le Président (M. Reid) : Oui, mais c'est de continuer à siéger? C'est ça que vous dites, de dépasser l'heure?

M. Daoust : Bien, d'une part, ce que je proposerais, c'est qu'on dépasse notre heure de 6 heures pour continuer, puis, si on fait de 40 à 49, là, on aura des discussions, mais donnons-nous jusqu'à 6 h 30, tout au moins.

Le Président (M. Reid) : ...il y a d'autres réunions de la commission. En tout cas, moi, j'ai... Mettons 6 h 30. Est-ce qu'on a consentement pour aller jusqu'à 6 h 30, dans un premier temps, en tout cas?

Une voix : Consentement.

M. Surprenant : ...la proposition suivante de mon collègue...

Le Président (M. Reid) : C'était de suspendre vos amendements pour...

M. Surprenant : Non, c'est ça, on les suspend, d'accord, mais c'est les articles suivants, 41 à 49, étant donné qu'il n'y a pas d'amendement qui...

Le Président (M. Reid) : Permettez-moi d'aller dans l'ordre un peu, là. Parce qu'on n'a pas fait formellement... Formellement, j'ai votre consentement pour suspendre des amendements qui ont été déposés, les deux amendements que vous avez déposés, et que nous poursuivions l'étude. Et donc, là, il y a une nouvelle proposition qui est...

M. Lemay : Les articles 41 à 50 inclusivement, de les adopter en bloc.

M. Daoust : Inclusivement?

M. Lemay : Oui.

M. Daoust : O.K.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce qu'il y a...

Mme Ouellet : M. le Président, juste vous avertir, c'est parce que nous, on va ajouter un 50.1.

Le Président (M. Reid) : D'accord, mais enfin disons que ça va jusqu'à 50, de toute manière.

Mme Ouellet : C'est ça, c'est ça.

Le Président (M. Reid) : Donc, est-ce que j'ai consentement de l'ensemble des membres, là? C'est unanime, donc, pour procéder à une étude en bloc des articles, donc, de 41 à 50. Est-ce que j'ai des interventions sur les articles 41 à 50? Ça va? Est-ce que les articles 41 à 50 sont adoptés?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. Alors, c'est fait. Maintenant, Mme la députée de Vachon, vous avez dit que vous aviez un amendement que vous voulez déposer en ajoutant un article 50.1?

Mme Ouellet : C'est ça. Donc, on a déjà déposé, là, ce matin, l'amendement. Les gens ont pu en prendre connaissance, mais je vous le lis. Donc, après l'article 50 du projet de loi, ajouter le suivant :

Règlement sur les services de transport par taxi.

50.1. Remplacer l'article 25, alinéa deux de ce règlement par celui-ci :

«Malgré l'exigence de la cloison prévue au paragraphe 3 du premier alinéa, peut également être utilisé sans cloison une automobile ou un véhicule dont le châssis n'a pas été modifié si son empattement mesure plus de 330 centimètres. Il en est de même d'un véhicule de plus de 3 500 kg, s'il est visé au paragraphe 2 du 2e alinéa de l'article 22, même s'il n'est équipé que de deux roues motrices.»

En fait, c'est pour venir corriger la situation dont j'ai déjà parlé au ministre concernant les limousines, où des jugements, dernièrement, sont venus imposer à une centaine de travailleurs l'obligation d'installer une vitre à l'intérieur de la limousine. Et ce n'est pas souhaité par les clients, ce n'est pas souhaité par les chauffeurs et les propriétaires de taxi, et il n'y a pas de question de sécurité concernant cette vitre-là. Et il y a eu tout un imbroglio d'interprétations. Ça a fait l'objet de deux ou trois décisions des tribunaux du Québec, qui n'étaient pas tous dans la même direction. Donc, clairement, il y avait plusieurs interprétations possibles de ce règlement-là. Et c'est pour permettre une réglementation qui permet de maintenir l'état actuel des choses. Sinon, le ministre mettrait en péril une centaine de travailleurs au Québec.

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

M. Bisson (Christian) : Oui. En fait, il faut se référer au Règlement sur les services de transport par taxi. C'est le règlement, à l'article 25, où ce qu'on parle des... l'article 24 et 25, dans le fond, les exigences des véhicules pour offrir un service, par exemple, de taxi ou de limousine.

L'intention du législateur, au départ, c'est qu'en fait il y a deux catégories de limousines : il y a les limousines de grand luxe et les limousines berlines. Les berlines sont plus petites. Par exemple, l'empattement, qui est la distance entre les roues avant et les roues arrière, est de 280 centimètres pour les berlines. Il faut comprendre que c'est une catégorie de permis où c'est à part que le grand luxe. Le grand luxe, c'est les grands véhicules qu'on voit, qu'on appelle... qui ont été transformés. Dans le jargon, on dit des véhicules «stretch». Eux, ce qui est requis, c'est que ça soit d'au moins 340 centimètres, dans notre réglementation actuelle. Là-dessus, il y avait une exception qui permettait à l'époque à un véhicule, un véhicule qui n'est plus en service maintenant, de 1985, une Chrysler... qui disait que, si le véhicule avait au moins 330 centimètres, il pouvait faire de la limousine de grand luxe. Ce véhicule-là, à l'époque, avait l'empattement requis de 330 centimètres et avait aussi une cloison qui était installée de façon sécuritaire. Ça venait comme ça. Là, on s'entend que, depuis 1985, les véhicules ont changé. Ça n'existe plus, ce véhicule-là.

Par contre, il y a les véhicules utilitaires sport qui sont apparus, qui, dans le fond, devraient être utilisés dans la limousine berline et non pas le grand luxe. Et les gens qui ont écrit présentement souhaiteraient l'utiliser dans le

grand luxe et répondraient à différentes clientèles en même temps. Donc, l'idée là-dedans, c'est que d'abord les empattements doivent être changés dans le règlement, idéalement. C'est une question d'empattement et de marché. Donc, les gens de grand luxe souhaiteraient utiliser un véhicule qui devrait être utilisé dans la berline. Les gens qui vous ont écrit, c'est des gens qui devraient acquérir des véhicules de grand luxe, l'équipement «stretch». Puis, à partir du moment que le véhicule est transformé, il y a de l'espace suffisamment et c'est sécuritaire pour les passagers. Donc, la cloison n'est pas un problème dans le grand luxe.

Mme Ouellet : Ce qu'on me dit, c'est que les clients et les chauffeurs ne souhaitent pas avoir cette cloison-là. Et il y a déjà une situation actuelle où il y a des véhicules qui existent, et, par des poursuites de la part de la Commission des transports du Québec... met en péril le travail de ces gens-là, alors que la cloison n'est pas nécessaire, n'est pas souhaitable, ni de la part des clients ni de la part des chauffeurs de taxi, et qu'il y a eu deux interprétations différentes de juges. La première interprétation était favorable aux chauffeurs de limousine, et la Commission des transports du Québec est allée en appel de cette décision-là pour une question de cloison.

Quand on dit, là, qu'à un moment donné il y a trop de règlements puis de réglementations qui sont un peu pointilleuses du côté du taxi, c'en est un, exemple, ça, où il y a un service qui est offert. Tant du côté des consommateurs que du côté de ceux qui offrent le service, il y a une volonté qu'il n'y ait pas de cloison. Ça fonctionne. Ils étaient déjà fonctionnels, et là commencer à être pointilleux, de dire : Bien là, vous ne pourrez pas opérer si vous ne faites pas installer dans votre voiture une cloison, les cloisons ne sont pas installées actuellement... Il faut qu'ils fassent installer une cloison, ils ont eu des avis d'experts comme quoi que ce ne serait pas sécuritaire d'avoir des cloisons dans ces véhicules-là qui dépassent les empattements pour la limousine ordinaire, là. Et donc pourquoi ne pas enlever ces règlements qui sont tatillonneux, qui sont pointilleux, qui, effectivement, font en sorte qu'à un moment donné l'industrie est encarcannée et ne peut pas fonctionner. C'est exactement l'objet de ce qu'on fait ici, c'est justement d'arrêter... Et le ministre dit : Je veux avoir de la souplesse pour avoir des projets pilotes. Et là on a un exemple, là, d'encadrement pointilleux, tatillonneux, qui nuit et qui n'aide d'aucune espèce de façon les clients qui ne souhaitent pas avoir ça à l'intérieur des limousines.

Donc, vous pouvez l'écrire autrement, moi, ça ne me dérange pas, c'est une proposition qu'on fasse pour faire en sorte que le jugement qui a été fait en deuxième instance, qui venait contrevenir au jugement de première instance, bien, ne puisse plus s'appliquer, pour faire en sorte qu'une centaine de travailleurs au Québec puissent continuer à travailler, parce que, sinon, ça ne sera pas possible. Vous mettez en péril l'emploi de ces gens-là par une réglementation extrêmement pointilleuse et tatillonneuse qui n'est ni à l'avantage des consommateurs ni à l'avantage des propriétaires.

Le Président (M. Reid) : M. Bisson.

• (18 heures) •

M. Bisson (Christian) : En fait, ce qu'il faut comprendre, c'est que, dans la limousine, il y a deux types de permis, et ils n'ont pas la même valeur. Les gens qui vous ont écrit, ce sont des titulaires de permis de limousine de grand luxe, que le permis est beaucoup moins cher que les limousines berlines. Donc, possiblement qu'ils essaient d'obtenir l'utilisation d'un véhicule qui répond à la limousine berline, qu'ils vont dans un autre marché. Donc ça, c'est une question de... Si on change ça, c'est qu'il y a des gens qui ont un permis qui vaut très cher qui vont se retrouver avec des gens qui ont des permis qui étaient beaucoup moins chers qui vont faire le même service. Ça, c'est une première problématique. Maintenant... Bien, ça, je vais conclure là-dessus. Si la CTQ souhaite ajouter des informations...

Le Président (M. Reid) : Alors, j'ai consentement pour entendre quelqu'un de la Commission des transports?

Des voix : Oui.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous voulez... Ça, c'est les normes de la commission. Là, j'ai le consentement. Est-ce que vous voulez vous nommer et nommer votre titre?

M. Daneau (Christian) : Oui. Alors, Christian Daneau, je suis directeur de la Direction des affaires juridiques et secrétaire de la Commission des transports.

Donc, en ce qui a trait aux limousines de grand luxe, je vais mettre un peu les choses en perspective. Il y a 153 titulaires de permis de limousine de grand luxe à la Commission des transports. Et, de ces 153 là, il y en a à peu près une douzaine qui ont intenté un recours qui conteste une décision de la Commission des transports qui juge que les limousines de grand luxe, en interprétant l'article actuel de la réglementation, l'article 25, qui juge donc que ça prend une cloison pour distinguer les limousines de grand luxe des limousines régulières.

Le Tribunal administratif du Québec a maintenu la décision de la commission en jugeant que c'était une interprétation qui était raisonnable et qui était conforme à l'état du droit. La Cour supérieure, effectivement, a cassé la décision du Tribunal administratif, mais la Cour d'appel, récemment, a renversé unanimement la décision de la Cour supérieure et a jugé que l'interprétation qu'a faite la commission de l'article 25 de la réglementation — et cas qui a été maintenu par le TAQ — était raisonnable et ne justifiait pas l'intervention de la Cour supérieure.

Actuellement, cette décision-là fait l'objet d'un sursis, puisque les 12 titulaires dont je vous ai parlé ont manifesté à la Cour d'appel leur intention de porter l'affaire devant la Cour suprême. Ils ont jusqu'à... bientôt, là, le délai devrait expirer en début juin, pour porter l'affaire. Et donc il y a un sursis de cette décision-là, donc ces gens-là peuvent encore actuellement exploiter leurs limousines sans cloison, mais évidemment c'est toujours pendant devant les tribunaux.

Mme Ouellet : Mais comprenez-vous que ça n'a pas de bon sens de demander à des chauffeurs de limousine d'aller en Cour d'appel pour des règlements tatillonnes? Quand on dit que, des fois, là, on est, là, dans plus que les fleurs du tapis, là, c'est dans la rayure dans le fil du tapis de...

Écoutez, là, vous demandez à des chauffeurs de prendre des avocats pour aller en Cour supérieure pour une application tatillonnesse de la loi, quand on dit, là, que justement on veut pouvoir moderniser. Expliquez-nous donc, là, c'est quoi, l'impact, là? Parce que, si l'auto mesure au moins 340 centimètres, là, bien, à ce moment-là ils ne peuvent pas être titulaires d'un permis de limousine ordinaire, là.

M. Daneau (Christian) : Bien, parce qu'ils peuvent très bien l'être, si c'est plus luxueux puis qu'il n'y a pas de modification. Ce que les tribunaux ont décidé finalement, en confirmant la décision de la commission, c'est que, dans la gradation des niveaux de service, ce qui distinguait les limousines de grand luxe des petites limousines, c'est justement la cloison. Et, dans ce contexte-là... Et la Cour d'appel, unanimement, a dit que cette position-là, elle est raisonnable, elle est conforme à la réglementation. Alors, on peut peut-être trouver que la réglementation est tatillonnesse, mais c'est la loi. Alors, on n'a pas le choix que de l'appliquer.

Mme Ouellet : On va se comprendre, là. La loi portait vraiment à interprétation, parce que la Cour supérieure avait jugé que ça ne s'appliquait pas, donc...

M. Daneau (Christian) : La Cour supérieure...

Mme Ouellet : Hein?

M. Daneau (Christian) : Bien, la Cour supérieure a été renversée unanimement par trois juges de la Cour d'appel, là.

Mme Ouellet : Oui, oui, mais quand même, hein, ça veut dire que ça porte à interprétation. Si deux cours différentes sont arrivées à deux résultats différents, ça veut dire que ça porte à interprétation. C'est quoi, la différence de coût de permis entre les deux catégories?

M. Daneau (Christian) : Ah! ça, je ne peux pas vous répondre. Il faudrait... Je peux vérifier s'il y a une différence au niveau du prix des permis, mais, chose certaine, c'est que...

Mme Ouellet : Parce que vous me dites que c'est la raison pour laquelle vous appliquez de façon aussi tatillonnesse la loi puis que vous êtes même allés en appel de la décision de la Cour supérieure à l'encontre de chauffeurs. Donc, moi, j'aimerais savoir, là, c'est quoi qui vous motive d'être aussi... Je n'ai pas vu la Commission des transports du Québec, là, être aussi après Uber qu'elles sont après ces chauffeurs-là, alors que j'ai l'impression que le délit, là, n'a aucune espèce de commune mesure. Si vous étiez aussi tatillonnesse, là, envers Uber que...

Le Président (M. Reid) : Parlez au président.

Mme Ouellet : ...que vous l'êtes envers ces chauffeurs-là, là, je pense qu'on n'aurait pas de taxi illégal sur nos rues puis je pense qu'on aurait tous des chauffeurs qui paient des taxes. Je ne comprends pas votre volonté de faire autant...

Le Président (M. Reid) : Mme la députée, je vous l'ai demandé. S'il vous plaît, parlez au président.

Mme Ouellet : À la présidence : Je ne comprends pas la volonté de la Commission des transports du Québec d'être aussi tatillonnesse envers des chauffeurs qui ont toujours fonctionné et qui ont... Il y a eu des interprétations que même la Cour supérieure a jugé raisonnables qui ont été renversées par la suite. J'en suis consciente, là. On a vu les différents jugements. C'est quoi, votre volonté d'être aussi tatillonnesse?

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon, je vous le dis encore, parce que...

Mme Ouellet : C'est quoi, la volonté de la commission...

Le Président (M. Reid) : Moi, quand le ton monte, je préfère qu'on parle au président.

Mme Ouellet : Oui, oui. C'est quoi, la volonté de la commission d'être aussi tatillonnesse?

M. Daneau (Christian) : Bien, écoutez, je vous réitère une donnée factuelle : il y a 153 titulaires de permis qui ont des limousines qui répondent aux critères réglementaires de la cloison, et vous avez 12, ou 13, ou 14, je ne sais plus, là, mais dans ces eaux-là, de titulaires de permis qui prétendent qu'eux pourraient faire de la limousine de grand luxe sans cloison.

Alors, écoutez, il y a une question aussi de traitement d'égalité devant la loi. La plupart des gens se conforment à cette obligation-là d'avoir une cloison, et c'est le même traitement pour tout le monde que la commission a décidé.

Le Président (M. Reid) : Merci.

Mme Ouellet : M. le Président, je la trouve vraiment bonne, là : d'équité de traitement puis d'égalité devant la loi, quand on voit à quel point la Commission des transports du Québec n'est pas active à faire appliquer les lois en ce qui concerne Uber.

Moi, ce que j'aimerais que la commission me dise, là, au lieu de juste dire qu'elle veut appliquer la loi, là, j'aimerais qu'elle me dise c'est quoi, les conséquences. Je comprends qu'il y en a 153. Puis peut-être que, dans ces 153 là, il y a les grandes limousines, là, qu'il y avait déjà. Et vous me dites : Ça pourrait porter préjudice parce qu'il y a deux permis qui n'ont pas le même coût et que, dans le fond, il faudrait qu'il y ait l'autre permis, le permis en fonction de 24, là, en fonction de 24, qui, vous me dites, est plus élevé.

J'aimerais que vous nous informiez. C'est quoi, la différence de coût entre ces permis-là, pour trouver que l'équité est si importante...

M. Daneau (Christian) : Je pense que je me suis mal exprimé. Je parle d'équité entre titulaires de permis de limousine de grand luxe. Vous avez 153 titulaires de permis de limousine de grand luxe qui ont des limousines avec cloison puis vous en avez une douzaine qui n'ont pas de cloison, donc qui font...

Mme Ouellet : Ce que vous me dites, c'est que ces 12 là, ils ont juste à aller chercher un permis en vertu de 24. C'est ça que vous m'avez dit.

M. Daneau (Christian) : De deux choses l'une : ils peuvent soit aller se chercher un permis en vertu de 24, soit attacher à leur permis de limousine de grand luxe un véhicule comportant une cloison.

Mme Ouellet : Oui, mais ce qui a été dit par des experts dans les tribunaux, c'est que ce n'était pas possible dans ces véhicules-là, comme ce n'était pas prévu d'avance, d'installer une cloison de façon sécuritaire. Vous les avez vus, là, les jugements. Vous avez vu les comparutions. Donc, dans le fond, ça, ce n'est pas possible. Donc, pourquoi... Là, dans le fond, vous leur dites que la possibilité, c'est d'aller en vertu de 24. C'est quoi, pour eux autres, la différence d'avoir un permis en vertu de 24 au lieu d'un permis en vertu de 25?

M. Daneau (Christian) : Bien, écoutez, je vous ai répondu qu'ils peuvent également attacher un véhicule qui est conforme. Ce que les tribunaux ont décidé, c'était que les véhicules devaient s'adapter à la législation et non pas l'inverse.

Mme Ouellet : Je le sais. Je l'ai lu, le jugement, là, je n'ai pas besoin que vous me réexpliquiez. Je n'ai pas besoin que la Commission des transports du Québec m'explique le jugement. On l'a lu, le jugement, là.

Là, je vous pose une autre question : Est-ce que ça serait possible de savoir c'est quoi, la différence — puis il y a peut-être quelqu'un d'autre au ministère, si vous n'êtes pas habilité à répondre à cette question-là — c'est quoi, la différence d'avoir un permis en fonction de 25 ou en fonction de 24 s'il n'y a pas d'impact de coût, s'il n'y a pas d'impact de rien? On est en train de faire des procédures puis d'aller dans les tribunaux pour finalement, là, rien pantoute comme impact. Moi, j'aimerais savoir c'est quoi, l'impact.

M. Daneau (Christian) : Bien, au niveau des permis, je ne peux pas vous dire quelle est la différence de valeur des permis entre un permis de limousine régulière ou de limousine de grand luxe, mais ce que je peux vous dire, c'est qu'évidemment une limousine non modifiée de 330 centimètres a un coût d'acquisition beaucoup moins élevé qu'une limousine de grand luxe avec une cloison dont le châssis a été allongé.

• (18 h 10) •

Mme Ouellet : M. le Président, je ne peux pas croire qu'il n'y a pas quelqu'un ici, dans la salle, là... Le ministère des Transports est là. Si la commission n'est pas capable de répondre à cette question-là, est-ce qu'on peut trouver quelqu'un dans la salle qui va nous répondre à la question : C'est quoi, la différence de coût de permis entre le 25 et le 24?

Parce que la solution que me donne... La Commission des transports du Québec me donne deux solutions : ou il faut installer une cloison, et ça, ça a été dit que c'est extrêmement compliqué puis que ça compromet même la sécurité des véhicules, ou ils vont en vertu de 24. Moi, j'aimerais ça comprendre. Comme je ne suis pas une experte dans la réglementation, j'aimerais ça comprendre. Ça voudrait dire quoi pour ces chauffeurs-là, d'aller en vertu de 24? Parce que, si c'était facile d'aller en vertu de 24, j' imagine qu'ils l'auraient déjà fait, qu'ils ne seraient pas allés devant les tribunaux puis qu'ils n'auraient pas mis d'argent de leurs propres poches pour aller devant les tribunaux pour contester ça. Donc, il doit y avoir un problème, d'aller en vertu de 24. Est-ce qu'on peut nous expliquer ici, à la commission, c'est quoi, le problème d'aller en vertu de 24?

M. Daneau (Christian) : Si vous voulez pouvoir opérer un permis de limousine régulier, il faut d'abord faire l'acquisition d'un permis de taxi et le spécialiser en service de limousine régulier, tout simplement.

Mme Ouellet : Ça veut dire quoi, ça, en termes de dollars, M. le Président, là? Parce que, là, moi, je... Une fois que vous m'avez dit ça, là, moi, je ne sais pas ce que ça veut dire, là.

Le Président (M. Reid) : Oui, M. Mailhot.

M. Mailhot (Guy) : Oui. Je peux peut-être ajouter des informations particulières relativement à la valeur des permis. De fait, un permis spécialisé de limousine, qui n'est pas la limousine de grand luxe, qui est la limousine berline,

s'est vendu, en moyenne, là, dans la dernière année, là, 174 500 \$, alors que les permis de limousine de grand luxe se sont vendus 53 000 \$. Donc, les acquérants d'un permis de limousine de grand luxe paient un coût inférieur, de façon importante, à ceux des limousines régulières mais en utilisant un véhicule semblable à ceux des limousines régulières et bénéficient du même marché que la limousine régulière mais en payant un tarif de beaucoup inférieur.

Autre avantage aussi pour les gens de vouloir utiliser un véhicule berline régulier plutôt qu'une limousine de grand luxe, c'est qu'une limousine de grand luxe, c'est un véhicule qui est allongé et pour lequel les gens doivent défrayer des coûts importants pour faire allonger le véhicule, de sorte que quelqu'un a intérêt à utiliser son permis acquis pas cher puis d'y rattacher un véhicule berline, qui, lui, ne coûte pas cher, pour aller chercher un double avantage économique sur des gens qui ont des berlines de grand luxe.

Donc, c'est la raison pour laquelle, à l'heure actuelle, 12 titulaires argumentent à l'effet que leurs véhicules sont associables à des limousines de grand luxe, qui est une position totalement contraire à celle de l'association des limousines de grand luxe du Québec, qui maintient que les limousines de grand luxe doivent être des véhicules allongés munis d'une cloison.

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

M. Daoust : Je pense que la différence de prix est significative. Mais de toute façon c'est réglementaire. On doit les rencontrer prochainement, mais, étant réglementaire, là, je propose qu'on ne commence pas à insérer ça dans la loi.

Moi, je suis assez satisfait des explications. Si on avait parlé de 10 000 \$, 15 000 \$ de différence... mais on parle de plus de 100 000 \$, 125 000 \$ de différence entre les deux permis, là. C'est significatif.

Le Président (M. Reid) : Alors, je vous rappelle que nous sommes à l'étude de l'amendement déposé par la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Et est-ce qu'on peut savoir... Parce que vous me dites que... Parce que, là, les véhicules qui sont visés, c'est des véhicules qui mesurent... qui ont 330 centimètres, machin, là, de plus d'empattement, donc c'est un plus grand véhicule, qui est plus cher aussi. C'est quoi, la différence... Entre deux mêmes véhicules, là, c'est quoi, la différence de coût, si c'est à l'achat, d'acheter un véhicule avec cloison d'un véhicule pas de cloison?

M. Mailhot (Guy) : Mais ce n'est pas tant la cloison qui va faire la différence de coût. C'est que la très, très grande majorité des véhicules de grand luxe sont des véhicules allongés. Donc, c'est le coût d'un véhicule allongé qui peut être de l'ordre de 80 000 \$, 90 000 \$, alors qu'un véhicule de type berline, même luxueux, peut être 50 000 \$, par exemple. Donc, il y a une différence significative de coût pour un véhicule allongé versus un véhicule régulier parce qu'il a fallu le faire allonger de façon sécuritaire par des spécialistes, des experts dans le domaine de la transformation des véhicules-taxis. De sorte que l'avantage économique de la personne qui a à la fois un permis de limousine de grand luxe et une berline est double : il paie beaucoup moins cher son permis, plus de 100 000 \$ de moins, et en plus il paie beaucoup moins cher pour son véhicule que s'il a un véhicule allongé avec une cloison.

Parce que, dans l'économie générale de la loi, il était prévu qu'il y avait des permis réguliers, qu'il y avait des permis de limousine, qui étaient des permis plus luxueux, et qu'il y avait des permis très luxueux, qui étaient la limousine de grand luxe. Et on convient tous que, quand quelqu'un veut faire une balade luxueuse en taxi, il va prendre une limousine de grand luxe, parce que, là, c'est vraiment le summum du luxe. Et c'est pour ça qu'il y a trois catégories qui sont prévues à la réglementation dans le taxi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres... Oui, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Et merci, M. le Président. C'est quand même des véhicules qui sont allongés, parce qu'ils ont plus de 330 centimètres, puis c'est ça qui est déjà prévu dans le règlement. Et vous parlez de 80 000 \$, 90 000 \$. Il y a de ces véhicules-là qui valent 80 000 \$, 90 000 \$ et même 100 000 \$, donc qui sont des véhicules de grand luxe, et les gens peuvent vouloir utiliser des véhicules de grand luxe mais ne pas avoir la cloison. Ce n'est pas tout le monde qui est dans l'espèce de limousine plus mariage, là. Il y a des gens qui n'utilisent pas ces véhicules-là juste pour les mariages mais qui peuvent utiliser aussi ces véhicules-là pour des déplacements et donc qui ne souhaitent pas avoir la cloison. Et c'est du grand luxe également et c'est dans les mêmes catégories de prix dont vous parlez.

Donc, quand vous me parlez de l'économie de prix qu'ils peuvent faire sur la voiture, il faudrait savoir... Je n'ai pas fait le tour des 10, 12... une douzaine de véhicules, quel est leur prix de véhicule, mais je sais que, pour certains, le prix des véhicules est aussi élevé que ce que vous me parlez. Ça fait qu'ils n'ont aucune économie sur le prix de véhicule, ils ont exactement les mêmes coûts que les autres, mais ils n'ont pas mis de cloison parce qu'effectivement ça peut être un grand luxe sans cloison. Ça peut être des véhicules... vous les connaissez, là, les très grandes marques, mais il n'y a pas de cloison. Ce n'est pas tout le monde qui souhaite, ni les chauffeurs et ni les consommateurs, d'avoir une cloison.

Je trouve qu'on se retrouve... Et c'est drôle parce qu'on a discuté de ça pour toute l'industrie du taxi, la rigidité de ne pas s'adapter à la volonté des clients et de la clientèle, et, moi, les représentations que j'ai eues, c'est que, ces gens-là, c'est la volonté de leur clientèle, de ne pas avoir de cloison, et que ça viendrait complètement défaire leur business. Mais ils sont dans une business de très grand luxe, leurs voitures sont des voitures très dispendieuses, donc ils n'ont aucune économie de coûts sur leurs véhicules, mais là ils se font dire qu'il faut qu'ils mettent une fenêtrure, sinon il faut qu'ils prennent le permis plus élevé, alors qu'ils ont payé leurs véhicules aussi cher que pour ceux du 25.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, c'est à vous la... avez-vous des commentaires?

M. Daoust : Non, c'est correct, je vais laisser le...

M. Mailhot (Guy) : Bien, on se trouve dans un dilemme où la loi parle de véhicules de grand luxe. Et les véhicules de grand luxe, au sens de la réglementation, c'est vraiment des véhicules munis d'une cloison et dans une situation, finalement, où des gens ont un avantage économique important au niveau de l'achat du permis. Comme je le mentionnais tout à l'heure, le fait d'acheter un permis de limousine de grand luxe, c'est 54 000 \$ versus 175 000 \$ pour un permis régulier. Donc, il est là, l'avantage économique.

Et il y a un projet de réglementation qui a été discuté depuis un certain temps avec la Commission des transports, le ministère des Transports, la Société de l'assurance automobile du Québec, qui ferait en sorte que seulement les véhicules qui sont des véhicules «stretch», donc des véhicules allongés, pourraient être considérés comme des véhicules de grand luxe. On est donc dans l'étape entre le moment où ce changement-là, éventuellement, va venir, puis va venir clarifier de façon définitive la situation, et la situation actuelle.

Et je vous rappelle que la proposition que vous faites concerne 12 titulaires du permis, alors que les 140 quelques autres, dont la grande majorité sont membres de l'Association des limousines du Québec, s'opposent à ce changement-là.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il encore des commentaires sur cette question? Nous sommes à l'étude de l'amendement déposé par Mme la députée de Vachon pour introduire l'article 40.1... 50.1, pardon.

Mme Ouellet : Ce sera le dernier commentaire, M. le Président. Je crois qu'on parle de 12 titulaires, mais c'est plus de chauffeurs que ça, parce qu'il y a souvent plus qu'un chauffeur par automobile. Et je pense que ces véhicules-là sont des véhicules qui n'ont pas davantage de coûts sur le coût de la limousine, puisque ce sont des véhicules de très grand luxe qui coûtent la même chose que ceux qui sont très allongés avec cloison. C'est à peu près dans les mêmes ordres de coût.

Donc, je suis un peu surprise que nous fassions des catégories comme celles-là et que ce soit aussi lent de s'adapter aux besoins de la clientèle. Donc, je crois que cet amendement-là au règlement est nécessaire. Et je trouve dommage de voir qu'on laisse ces gens-là assumer des coûts aussi importants du côté de la justice, et qu'ils doivent se rendre jusqu'en Cour suprême pour se faire entendre du gouvernement, et que c'est le sursis.

Et vous devriez, je crois, vous-même, mettre un sursis à ça, le temps que vous puissiez les rencontrer, M. le ministre, et trouver une solution pour faire en sorte de ne pas mettre en péril leur business.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'amendement déposé par la députée de Vachon? Cet amendement est-il adopté?

M. Daoust : Rejeté.

Mme Ouellet : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'amendement est rejeté... L'amendement est rejeté. Alors, nous passons à l'étude de l'article 51...

M. Lemay : M. le Président?

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

M. Lemay : Je propose qu'on fasse les articles 51 à 54 inclusivement en bloc.

Le Président (M. Reid) : 51 à 54 en bloc? Est-ce que j'ai un consentement pour que nous fassions l'adoption des articles 51 à 54 en bloc?

M. Daoust : Inclusivement?

Le Président (M. Reid) : Inclusivement 54.

M. Daoust : Oui.

Le Président (M. Reid) : Alors, on a consentement. Est-ce qu'il y a des interventions sur le bloc d'articles 51 à 54? Est-ce que les articles 51 à 54 sont adoptés?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

• (18 h 20) •

Le Président (M. Reid) : Sur division. M. le ministre, nous en sommes à l'article 55. Est-ce qu'il y avait...

M. Daoust : ...par le gouvernement en vertu de l'article 10.1 de la Loi concernant les services de transport par taxi, édicté par l'article 10 de la présente loi, n'est pas soumis à l'obligation de publication ni au délai d'entrée en vigueur prévus aux chapitres 8 et 17 de la Loi sur les règlements (chapitre R-18.1).

L'article 55 du projet de loi prévoit que le premier règlement pris pour déterminer le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi par l'agglomération n'est pas soumis à l'application de publication ni au délai d'entrée en vigueur.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur l'article 55? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Donc là, de toute façon, les règlements pris en vertu de 10.1 devront passer à la Commission des transports du Québec, et il devra y avoir des consultations publiques. Je ne comprenais pas la volonté du ministre de faire en sorte que ce ne soit pas soumis aux obligations de publication.

M. Daoust : En fait, on parle du premier règlement pris par le gouvernement. Puis je vais peut-être demander à maître de l'expliquer, mais c'est pour...

Le Président (M. Reid) : Me Gélinas.

M. Gélinas (Claude) : Oui. Essentiellement, là, c'est uniquement pour le premier règlement qui serait pris par le gouvernement en vertu de 10.1 que la prépublication comme telle n'aurait pas lieu. Mais là, maintenant, aussi, vous savez, il y a un amendement, là, qui est présentement à l'étude, là, pour une consultation, là. C'est présentement... C'est le même article, 10.1 et 5.1.

Mme Ouellet : Mais, même si c'est juste le premier règlement, c'est important parce que ça vient modifier l'émission des permis. C'est quand même quelque chose d'important, quand on rajoute des permis. Donc, de vouloir vous...

M. Gélinas (Claude) : Mais c'est quelque chose qu'on voit assez souvent dans les projets de loi quand on veut mettre en place un système avec une certaine rapidité, là, tu sais?

Mme Ouellet : Oui, mais, dans ce cas-là, ça a beaucoup d'impact sur l'ensemble des chauffeurs de taxi, parce que ça vient modifier le nombre de permis de taxi, ça vient modifier... Donc, moi, je crois que, dans ce cas-là, c'est extrêmement sensible. Et il n'y a pas de raison de se soustraire aux obligations de publication, là. Je pense que c'est important que les acteurs de l'industrie puissent faire valoir leurs commentaires. Parce que, par ces décisions-là, vous allez venir impacter directement l'industrie.

M. Gélinas (Claude) : C'est pour ça que je fais une relation aussi entre cet article-là et l'article qui vient d'être adopté, où la Commission des transports va faire une consultation publique où les gens vont avoir l'occasion, bien sûr, de se prononcer, et ainsi de suite. Donc, ça vient quand même tenir compte de la... c'est même plus exigeant que la période de 45 jours encore qui est prévue par la Loi des règlements.

Donc, une fois la consultation populaire terminée... la consultation publique, plutôt, terminée, de la commission, ainsi de suite, là ça permettrait au gouvernement, pour le premier règlement seulement, d'agir avec quand même une certaine rapidité là aussi, compte tenu, là, de l'importance de mettre ça... de la réforme, de l'ensemble de la réforme.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon? Avez-vous d'autres commentaires, Mme la députée?

Mme Ouellet : Non.

Le Président (M. Reid) : Non? Ça va? Alors, l'article 55... S'il n'y a pas d'autre intervention, l'article 55 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. L'article 56. M. le ministre.

M. Daoust : Le gouvernement peut, par règlement, prévoir toute mesure permettant de donner une portée permanente au projet pilote favorisant les services de transport par taxi électrique (chapitre S-6.01, r. 2.1), notamment apporter toute modification nécessaire à la Loi concernant les services de transport par taxi.

L'article 56 du projet de loi édicte qu'une portée permanente peut être donnée par le gouvernement au projet pilote favorisant les services de transport par taxi électrique et qu'il peut à cette fin adopter toutes les mesures qu'il juge nécessaires, notamment apporter des modifications à la loi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article n° 56? L'article n° 56 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

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

Mme Ouellet : Je voudrais peut-être juste... Je veux savoir qu'est-ce que ça veut dire, «donner une portée permanente». Ça veut-u dire qu'on change la loi sans passer par un processus législatif?

M. Gélinas (Claude) : Oui. Essentiellement, là, c'est que le permis... pas le permis, le projet pilote, excusez-moi, le projet pilote, une fois, là, terminé comme tel, là, seulement pour le taxi électrique, bien sûr, ça permettrait au gouvernement de donner une portée permanente à l'ensemble des mesures. Et, si ces portées-là amènent des modifications d'ordre législatif, on les ferait à ce moment-là, mais par voie réglementaire, avec, bien sûr, prépublication, et tout le reste, là.

M. Daoust : Mais c'est le dossier de Taxelco, en fait...

M. Gélinas (Claude) : C'est le dossier du taxi électrique.

Mme Ouellet : Je ne suis pas en désaccord sur le fond, je veux juste m'assurer qu'au niveau de la forme... S'il y a des modifications réglementaires, de toute façon, vous pouvez toujours les faire, les modifications réglementaires. Ça, ça ne change rien.

M. Gélinas (Claude) : Oui, oui, ça va de soi.

Mme Ouellet : Est-ce que ça fait en sorte que vous pouvez faire par règlement des choses que normalement vous devriez faire par modification législative, par projet de loi? Moi, je ne veux juste pas que ça permette de faire indirectement ce qu'on ne peut pas faire directement, là.

M. Gélinas (Claude) : Mais ici ça permet d'apporter des modifications par voie réglementaire à la loi. Mais c'est exceptionnel, là, c'est évident.

M. Daoust : C'est un cas, là, on parle du cas...

Mme Ouellet : Non, non, je comprends que c'est un cas, mais pourquoi vous ne l'avez pas prévu dans ce projet de loi là? Vous le savez, que c'est qu'il faut changer. Pourquoi vous ne l'avez pas prévu?

M. Gélinas (Claude) : Non, mais le projet vient à peine de commencer. À toutes fins pratiques, on me dit que le projet a commencé aux alentours du mois de février de cette année. Même si, à la date même... Officiellement, ça débutait en novembre 2015, et, à toutes fins pratiques, il a débuté en février 2016, et c'est pour une durée de deux ans. Donc, il faut lui donner le temps, bien sûr, d'aller plein cours, là, sur la période de deux ans. On ne le sait pas exactement encore, là. On est loin de la période de deux ans, là.

Mme Ouellet : Je comprends que le projet pilote n'est pas terminé, mais vous savez c'est quoi, les conditions qui ont dû être modifiées pour pouvoir permettre ce projet pilote là. Ça fait que ces conditions-là auraient pu être intégrées au projet de loi. C'est ça que je ne comprends pas. Et c'est-u un précédent, une affaire de même?

M. Gélinas (Claude) : Un précédent? Non. Moi, j'en ai discuté avec les gens au niveau du Secrétariat à la législation. Je ne pense pas que c'est un précédent. On me dit que c'est exceptionnel, mais ce n'est pas un précédent. Je ne le crois pas, en tous les cas.

Mme Ouellet : En tout cas, moi, je trouve que c'est très fort, de permettre des modifications à la loi par règlement. Normalement, la loi, il faut que ça revienne devant les parlementaires. Puis il y a toujours des façons de le faire, comme vous l'avez fait, là, pour le vélo. Vous avez même introduit des articles de vélo qui n'ont pas rapport avec le projet de loi. Vous l'avez introduit dans un projet de loi sur le taxi. Je ne vois pas qu'est-ce qui vous empêcherait de faire ça dans le futur pour un projet... pour des amendements nécessaires pour le taxi électrique, là.

M. Gélinas (Claude) : Pour le vélo, c'était facile de le faire immédiatement parce que la question se posait et pouvait être résolue rapidement. Ici, on est devant un projet qui vient à peine de commencer et on ne sait pas encore vraiment...

Mme Ouellet : L'année prochaine ou dans deux ans, vous auriez tout le temps la possibilité de rentrer ça dans un projet de loi sur le transport et d'ajouter des dispositions nécessaires, là.

M. Gélinas (Claude) : C'était une possibilité, mais le gouvernement a préféré agir comme ici.

Le Président (M. Reid) : Oui, est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 56? L'article 56 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. Nous en sommes à l'article 57, pour lequel il y a, je crois, un amendement, des deux côtés, hein, je crois? Alors, il y a un amendement ministériel et un amendement de l'opposition officielle, je crois... Un sous-amendement?

M. Daoust : En fait, l'article, je l'avais déposé en début de session, M. le Président, je l'avais déposé au tout début.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'on peut rappeler à tout le monde, là, en gros, de quoi il s'agit, là, comme amendement?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : On va se donner le temps de le retrouver, parce que mon papier est égaré, là. Alors, c'est l'amendement à l'article 57. C'est ce qui a été déposé, à quelques mots près, là, au salon bleu ce matin et que vous avez déposé au début parce qu'il y avait une légère modification.

Alors, nous en sommes là. Alors, nous allons d'abord disposer de l'amendement. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement qui a été déposé et qu'on a tous entre les mains? M. le député de Groulx, avez-vous une...
• (18 h 30) •

M. Surprenant : Écoutez, on a eu des discussions sérieuses avec le ministre puis avec le leader du gouvernement, et puis on est contents, finalement, qu'il ait proposé le nouvel article 57. Et on espère que les discussions vont aller bon train avec le groupe en question et puis qu'on va pouvoir revenir cet automne avec les choses toutes bien réglées. Alors, voilà.

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

Mme Ouellet : Nous avons déposé un sous-amendement.

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, juste que... Parce que j'ai égaré mes feuilles, donc j'ai de l'air un peu désorganisé, mais c'est parce que...

Mme Ouellet : Donc, je vous le lis, M. le Président : Modifier...

Le Président (M. Reid) : ...l'amendement, nous rappeler ça.

Mme Ouellet : Modifier l'amendement remplaçant l'article 57 en remplaçant les mots «l'article 33» par les mots «les articles 25, 33, 37, 38 et 39».

Le Président (M. Reid) : D'accord. Tout le monde l'a? Je l'ai maintenant à mon tour. Est-ce qu'il y a des interventions sur le sous-amendement proposé par la députée de Vachon? M. le ministre? M. le député de Masson.

M. Lemay : Juste un instant, M. le Président, on veut juste faire des vérifications.

Le Président (M. Reid) : Ah? Oui, d'accord, d'accord, d'accord. Bien, prenons le temps parce que ça... Est-ce que j'ai consentement pour qu'on continue encore les travaux pour une autre période de, quoi, une demi-heure?

M. Surprenant : Moi, j'ai l'impression que ça peut être long. On va voir, mais nous, on va s'opposer fermement à ça. Et puis on sait que là-dessus, le 33 aussi, il y a des discussions qui semblaient s'éterniser aussi un peu plus tôt aujourd'hui. Ça fait que, là, on devra revenir, d'ailleurs, aussi. Alors, moi, je suggérerais plutôt, là...

M. Lemay : De suspendre les travaux.

M. Surprenant : ...de suspendre les travaux et de reprendre demain. On aura largement le temps demain de tout régler ça, là, à tête reposée.

Le Président (M. Reid) : Bien, on était... Je pense que la Chambre est convoquée jusqu'à 10 h 30 ce soir.

M. Lemay : Bien, en fait...

M. Surprenant : Oui, bien, ça, on l'avait eu. En fait, on acceptait de prolonger dans la mesure où on revenait demain, simplement, pour le peu qu'il reste à régler, pour...

Le Président (M. Reid) : Mais ça, ça n'avait pas été... Enfin, moi, je n'ai pas entendu ça, là, comme président, là.

Mme Ouellet : Il reste juste deux articles...

M. Lemay : On pourrait finir ça demain entre 11 h 30 puis 13 heures, puis ça serait complété.

M. Daoust : C'est comme vous voulez.

Une voix : On consent. On est d'accord.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce que... Là, ce que je comprends, c'est que votre proposition, M. le député de Masson, c'est qu'on ajourne...

M. Lemay : ...les travaux.

Le Président (M. Reid) : Et qu'on ajourne jusqu'à demain?

M. Lemay : Jusqu'après les affaires courantes, demain.

Le Président (M. Reid) : Demain matin.

M. Surprenant : Demain matin, oui.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai un consentement? Il faut que ça soit unanime.

Mme Ouellet : Je pense qu'on a bien travaillé.

Le Président (M. Reid) : Donc, c'est une motion d'ajournement. Est-ce qu'elle est adoptée?

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Alors, si c'est unanime, ça veut dire que les travaux sont ajournés jusqu'à demain, après les affaires courantes.

(Fin de la séance à 18 h 33)