



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le lundi 10 juin 2019 — Vol. 45 N° 16

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le
transport rémunéré de personnes par automobile (2)

**Président de l'Assemblée nationale :
M. François Paradis**

2019

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le lundi 10 juin 2019 — Vol. 45 N° 16

Table des matières

Remarques préliminaires (suite)	1
M. Frantz Benjamin	1
M. Gregory Kelley	3
Étude détaillée	5
Question de règlement sur la recevabilité d'un amendement	29

Autres intervenants

Mme Agnès Grondin, vice-présidente

M. François Bonnardel
M. Gaétan Barrette
Mme Ruba Ghazal
M. Claude Reid
M. Richard Campeau
M. Robert Bussière
M. Denis Tardif
M. Mathieu Lemay
M. Vincent Caron

Le lundi 10 juin 2019 — Vol. 45 N° 16

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (2)

(Quatorze heures une minute)

La Présidente (Mme Grondin) : À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 17, Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile.

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

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. Mme Tardif (Laviolette—Saint-Maurice) sera remplacée par M. Bussière (Gatineau) et Mme Montpetit (Maurice-Richard), par M. Kelley (Jacques-Cartier).

Remarques préliminaires (suite)

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. La semaine dernière, nous avons débuté nos remarques préliminaires. Est-ce qu'il y a d'autres membres qui souhaiteraient faire des remarques?

M. Frantz Benjamin

M. Benjamin : Oui, Mme la Présidente, j'aimerais faire des remarques préliminaires.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Viau.

M. Benjamin : Merci, Mme la Présidente. Alors, je tiens à vous saluer, Mme la Présidente. Donc, je salue M. le ministre, ainsi que les collègues de l'opposition officielle, et de l'administration, et des différentes oppositions. Donc, je salue l'arrivée, d'ailleurs, de notre collègue porte-parole dans ce dossier, le député de La Pinière. Donc, je tiens tout de suite à le remercier, à le féliciter pour le travail extraordinaire qu'il a fait dans ce dossier-là.

Mme la Présidente, la semaine dernière, en début de nos travaux, j'entendais M. le ministre évoquer le mot «collégialité» dans ses remarques d'ouverture, j'ai été fort étonné. J'ai été fort étonné qu'il ait utilisé ce mot-là puisque, vous savez, quand on... nous avons été avisés, 10 h 40, la veille, le soir, du début des travaux, et je pense que, si c'est pour parler de collégialité, c'est une bizarre de façon de parler de collégialité. Et j'ai été même agréablement étonné d'ailleurs que certains membres de l'industrie du taxi, malgré justement cette ouverture du débat de manière brusque, ils aient pu avoir l'occasion de venir participer, assister, en tout cas, à nos travaux.

Je veux saluer aussi la grande présence des membres de l'industrie du taxi, qui sont présents en grand nombre, lorsqu'on sait exactement ce que ce projet de loi représente pour la vie de ces femmes et de ces hommes qui sont dans cette industrie-là, que c'est leur gagne-pain, c'est leur vie, c'est les investissements d'une vie qui sont là. Je tiens à les saluer pour leur présence en grand nombre, donc, pour assister à ces travaux.

Mme la Présidente, il y a quelques semaines de ça, par hasard, par un heureux hasard, je suis tombé sur un livre, le titre du livre : *Les luttes sociales du Québec*, c'est un livre qui retrace l'histoire des grandes luttes sociales du Québec, l'histoire menée par les femmes et les hommes de ce pays, des histoires de combats menés par les femmes, menés par des hommes, par des ouvriers, par des syndiqués, et au nombre de ces luttes-là pour faire avancer les causes sociales du Québec, il y a l'industrie du taxi, il y a tout un chapitre qui est consacré à l'industrie du taxi, c'est-à-dire les luttes que les membres de l'industrie du taxi ont menées au cours des années 60, au cours des années 70. Et, aujourd'hui encore, les membres de l'industrie du taxi sont encore, malheureusement, en train de mener une autre lutte, et, cette fois-ci, cette lutte-là est beaucoup plus exacerbée, car il s'agit d'une lutte pour l'avenir de leur industrie, il s'agit d'une lutte, dans bien des cas, pour les salaires des membres de cette industrie.

Alors, je tiens tout de suite à partager avec eux, donc, toute ma solidarité. Et, au fil de cette étude détaillée, j'aurai, Mme la Présidente, à raconter des histoires de vie, puisque, lorsqu'on présente un projet de loi, comme je l'ai déjà rappelé, il s'agit de personnes, et j'aurai à parler de ces personnes justement qui, aujourd'hui... ce projet de loi représente pour eux, pour elles, une hypothèque sur leur avenir.

Mme la Présidente, lorsque ce projet de loi a été déposé, nous avons été étonnés, et je n'étais pas le seul, puisque bien des groupes, bien des groupes représentant notamment le secteur du transport adapté sont venus dire, rappeler au ministre leur absence totale de ce projet de loi, lorsqu'on sait, lorsqu'on connaît l'importance du transport adapté pour des personnes vivant avec un handicap. Et ce n'était pas une association, ce n'était pas deux associations, toutes les associations représentant ce secteur d'activité sont venues rappeler au ministre, à travers son projet de loi, leur absence, l'absence de prise en compte des besoins de ce secteur.

J'en sais quelque chose, Mme la Présidente, puisque, dans une ancienne vie, comme élu municipal à Montréal, j'ai eu à travailler, par exemple, avec le service du transport adapté de la STM sur des enjeux, par exemple, d'accessibilité,

sur des enjeux de formation, de qualité, donc, avec les gens, que ce soient les personnes vivant avec un handicap ou encore avec les acteurs, les entreprises de l'industrie du taxi qui font du transport adapté. D'ailleurs, je pense que les sondages sur la qualité de service qui est offert par les membres de l'industrie du taxi aux personnes vivant avec un handicap... Et les acteurs sont venus le rappeler d'ailleurs lors des consultations préliminaires, donc sont venus rappeler que la qualité était au rendez-vous par rapport au service du transport... en matière du transport adapté. Et je me rappelle, en fait, entre autres, ce sondage... Il y a ce sondage client-mystère qui existe, qui permet, justement... qui a permis et qui permet encore de rehausser, de rehausser au fur et à mesure cette qualité de service, et la qualité du service est au rendez-vous. Il est tout à fait déplorable de voir aujourd'hui que les personnes qui sont parmi les personnes les plus vulnérables de notre société, les personnes pour qui la question de l'accessibilité à un transport adapté est un enjeu primordial, ces personnes-là ont été, à toutes fins pratiques, absentes... oubliées par ce projet de loi.

Il y a aussi depuis quelques années, Mme la Présidente, je n'étais pas encore... Je n'occupais pas encore le fauteuil d'élus de la circonscription de Viau qu'il y a certains «buzzwords», c'est comme ça qu'il faut les qualifier, qui circulent depuis bien des années. Mais ces «buzzwords» là n'ont qu'une finalité, Mme la Présidente, c'était de miner au fur et à mesure le travail que faisaient déjà les acteurs de cette industrie. Et, parlant de ces «buzzwords», par exemple lorsqu'on parle de modernisation, parlons-en, j'en sais quelque chose, puisque, comme ancien élu à la ville de Montréal, j'ai eu à travailler notamment avec le service du taxi de la ville de Montréal, j'ai eu à travailler avec beaucoup d'acteurs de cette industrie-là, et c'est une industrie qui était déjà... qui n'a pas attendu ce projet de loi pour être en mode modernisation, c'est une industrie qui était déjà depuis des années en mode modernisation. Et, parce que je connais beaucoup d'acteurs de cette industrie, parce que, pour moi, ces gens-là, ce ne sont pas des personnes... des citoyens anonymes, ce sont des personnes pour qui je suis en mesure de déposer un nom, de raconter leurs histoires, parce que je connais leur trame de vie, je sais ce qui a été réalisé dans cette industrie. Je n'étais pas seulement qu'un client du taxi. Ce sont des voisins, dans mon cas à moi, ce sont mes électeurs, mes électrices, et je pense que le député de Bourget ne pourra pas me démentir, puisque, lors des élections, lors de la campagne électorale... avant la période de précampagne électorale, nous avons eu l'occasion de faire connaissance d'ailleurs lors d'une de ces rencontres avec des membres de l'industrie du taxi.

• (14 h 10) •

Mme la Présidente, donc, nous aurons encore une fois, lors de cette étude détaillée, à faire encore... s'il est besoin de faire cette démonstration que cette modernisation évoquée n'est qu'un leurre, en réalité, ce n'est qu'un leurre pour mieux faire passer la pilule, pilule difficile à faire passer puisque, depuis le dépôt de ce projet de loi, Mme la Présidente... Je vais commencer par parler de la réalité de la circonscription de Viau, où vivent de nombreux propriétaires de taxi, ce que nous recevons dans notre bureau de circonscription, ce que nous recevons comme confidences, ce que nous recevons presque comme plaintes ou comme complaints. C'est des drames de détresse, donc des personnes qui nous posent des questions, des questions importantes, des questions cruciales, car il s'agit de leur avenir, de leur vie, mais des questions auxquelles, malheureusement, nous n'avons pas toutes les réponses. Malheureusement, nous n'avons aucune réponse positive, satisfaisante à leur donner.

Ce projet de loi, Mme la Présidente, son nom, c'est la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile. Mais, en réalité, en vérité, Mme la Présidente, c'est un projet de loi... s'il voulait être vrai dans toute sa réalité, dans tout ce qu'il signifie aujourd'hui, devrait plutôt s'appeler Projet de loi sur l'expropriation des propriétaires, des chauffeurs de taxi. Ça aurait dû être son vrai nom. C'est un projet de loi qui refuse de dire son nom.

Nous avons été tous et toutes collègues lors de cette séance, ici, à l'Assemblée nationale, où, par une motion, nous avons salué la résilience, la résilience des expropriés de Mirabel. Nous avons été unanimes, avec raison d'ailleurs, à saluer leur résilience, leur courage malgré tout. Mais je dois vous rappeler, je dois nous rappeler qu'aujourd'hui c'est la même histoire qui se répète, sauf qu'au lieu d'être des propriétaires, des personnes qui avaient des terres, c'est des personnes qui se sont saignées pendant des décennies, qui ont investi le peu qu'ils avaient, le peu qu'ils étaient et qu'ils sont dans une industrie. C'est des personnes qui ont consenti de lourds sacrifices. Ce sont des personnes qui ont accepté tous les règlements, toutes les modifications réglementaires, toutes les modifications législatives qu'on leur a imposés, que ce soit au niveau provincial ou au niveau municipal, parce qu'il y a eu aussi... ils ont eu aussi à souffrir, aussi, des modifications, aussi, réglementaires au niveau municipal.

Ils ont consenti à tous ces sacrifices-là parce que, pour eux, pour nombre d'entre eux... Qu'ils soient des régions, qu'ils soient de grandes agglomérations urbaines, de Montréal, de Laval ou de Longueuil, leurs histoires, c'est à peu près toujours les mêmes histoires. Beaucoup d'entre eux, plusieurs d'entre eux, ce sont des personnes qui ont une trame d'histoire reliée à l'immigration. Qu'ils soient originaires du Liban, du Maghreb, d'Haïti, du Portugal, de l'Italie, de la Grèce, ou autres pays, ou du Sud-Est asiatique, ce sont les mêmes histoires. Ce sont des personnes, souvent... Face aux obstacles qu'ils ont connus pour accéder au marché du travail, plusieurs d'entre eux, le taxi était devenu pour eux une voie qui leur permettrait de gagner dignement leur vie. Car, vous savez, Mme la Présidente, lorsqu'une immigrante ou un immigrant décide de faire le choix de quitter son pays pour venir s'enraciner dans un nouveau pays, cette personne-là est déterminée, c'est une personne déterminée, et c'est leurs déterminations, justement, pour plusieurs d'entre eux, qui les ont portés à choisir l'industrie du taxi, parce qu'ils voulaient gagner dignement leur vie.

D'autres, Mme la Présidente, ce sont des personnes qui sont arrivées au Québec... toujours des immigrantes et des immigrants, qui sont arrivées avec des diplômes, souvent des personnes très qualifiées. Face aux obstacles qu'ils ont connus pour accéder au marché du travail, ils ont choisi le peu qu'ils avaient comme moyens, de l'investir dans un permis de taxi. Et, Mme la Présidente, vous étiez là, plusieurs d'entre vous, vous étiez là lors des consultations, vous avez entendu comment les représentants de FinTaxi ou de Desjardins racontaient l'histoire de ces personnes-là. Ce sont des personnes... Au fil de leur vie, ce permis de taxi était plus qu'un permis de taxi pour eux, Mme la Présidente. Plusieurs pouvaient utiliser ce permis de taxi là, par exemple, comme gage de garantie pour faire venir un parent de l'étranger, pour acheter une maison. Je connais

des personnes, Mme la Présidente, qui, avant même de s'acheter une maison, ont acheté un permis de taxi, qui leur permettra plus tard de pouvoir s'acheter une maison. Ce sont des sacrifices comme ça qu'ils ont faits.

Et ce n'est pas moi qui le dis, c'est le représentant de Desjardins qui l'a rappelé au ministre, et c'est une vérité qu'il ne faudra pas cesser... et je compte ne pas cesser de le rappeler à M. le ministre tout au long de ces études détaillées. Le Québec est une société de droit. Ce sont les mots des représentants de Desjardins. Nous sommes dans une société de droit, nous sommes dans une société où les personnes qui ont joué en respectant les règles, qui ont joué en respectant les consignes, ce sont des personnes... la loi est de leur côté, pas contre eux. Et, dans la foulée de l'intervention du représentant de Desjardins, il a rappelé au ministre que le seul choix digne et respectueux que le gouvernement avait, c'était la compensation, mais une vraie compensation, une véritable compensation.

Mme la Présidente, je vais encore m'attarder sur des choses, je crois, importantes que ce projet de loi aborde. C'est un projet de loi qui a pour objet la surveillance et le contrôle du transport rémunéré des personnes... automobile, en vue d'assurer la sécurité des passagers. Parlons-en, de la sécurité. Nous l'avons entendu lors des consultations, ce à quoi nous assistons, c'est un nivellement par le bas, que ce soit sur le plan de la formation que sur le plan de la sécurité. Plusieurs acteurs sont venus le rappeler aussi aujourd'hui. Si la prétention du ministre à travers ce projet de loi — et prétention que nous respectons — puisqu'il l'a souvent évoqué en Chambre et lors des consultations, c'est le client, bien, justement, le client n'a pas besoin de moins de sécurité, le client a besoin de plus de sécurité. Et je le rappelais tout à l'heure, notamment au niveau du transport adapté, les efforts qui ont été accomplis, à la fois par les différents services de transport des différentes agglomérations du Québec et par l'industrie du taxi, en vue d'améliorer, entre autres, la sécurité, la sécurité des passagers. Et cette sécurité-là, c'est non seulement par cette professionnalisation dans l'accueil, dans le transport du passager, mais c'est aussi à travers l'inspection des véhicules.

• (14 h 20) •

Aujourd'hui, je le rappelle encore, ce projet de loi est un nivellement par le bas. J'ai rappelé en Chambre l'histoire de ce chauffeur de taxi que je connais très bien, donc, il s'appelle Stanley Bastien, et son histoire n'est pas différente, Mme la Présidente, à celle de beaucoup d'autres chauffeurs de taxi, de propriétaires que je connais dans cette industrie. Et Stanley Bastien, quand je lui ai parlé, il m'a raconté tout son parcours, Mme la Présidente, que ce soit au niveau de la formation, sa dédicace... Il était entièrement dédié envers cette industrie. C'est quelqu'un qui croit que... Malgré une formation dans un autre domaine que le taxi, il a choisi, il a choisi l'industrie du taxi. Il a choisi de devenir un professionnel de l'industrie du taxi. Car ces personnes, ces femmes et des hommes, ce sont des professionnels de leur industrie. C'est de cela dont il est question aujourd'hui. C'est de cela dont il est question. Et, quand je lui ai posé la question, je lui ai dit : Si, Stanley, tu avais à résumer en une phrase ton sentiment par rapport à ce projet de loi, toi qui es dans l'industrie du taxi depuis au moins une vingtaine d'années... Il m'a dit : Frantz, le ministre vient de nous déshabiller, tous. Nous sommes aujourd'hui, face à ce projet de loi, des tout-nus. Et l'expression n'est pas trop forte, Mme la Présidente, lorsqu'on sait l'impact que pourrait avoir ce projet de loi, si adopté tel quel, l'impact que ça pourrait avoir non seulement sur ces personnes, sur ces membres de l'industrie, mais l'impact qu'il a déjà sur leurs familles aussi. Chaque personne, chaque propriétaire de taxi, c'est une vie, mais, des fois, c'est deux, trois autres vies associées. Ce sont des personnes qui ont des familles, ce sont des personnes qui ont des familles. Et, comme député de Viau, il y a des membres de ces familles-là qui ont eu à m'interpeler aussi sur leur situation, sur leur drame. Il y a des propriétaires de taxi qui étaient propriétaires d'un ou deux permis, c'était pour eux l'héritage, l'héritage qu'ils voulaient laisser à leurs enfants. C'était ça aussi, Mme la Présidente, c'est encore ça jusqu'à présent. Donc, vous comprendrez le drame de ces personnes, nous aurons à raconter leur histoire.

Aujourd'hui, je pense que, pour avoir assisté à la consultation... Et j'en profite d'ailleurs pour remercier tous les groupes qui sont venus présenter des mémoires lors de ces consultations, les nombreux groupes, que ce soient des gens qui représentent l'industrie, les groupes qui représentent les institutions comme, je pense, entre autres, les différents services de transport adapté. Mais ce que j'ai pu constater, Mme la Présidente, le seul groupe qui se réjouissait, qui se réjouit de manière indéfectible par rapport à ce projet de loi, c'est la compagnie Uber. C'est le seul groupe qui se réjouit de manière... sans retenue.

La Présidente (Mme Grondin) : Il vous reste 30 secondes.

M. Benjamin : 30 secondes. Alors, nous aurons évidemment à apporter des amendements, Mme la Présidente. Et nous allons tester la collégialité justement, l'esprit de collégialité qu'évoquait le ministre, nous allons les tester tout au long de cette étude détaillée. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. Y a-t-il un autre membre qui souhaite intervenir? M. le député de Jacques-Cartier.

M. Gregory Kelley

M. Kelley : Oui, Mme la Présidente. Merci beaucoup. Je pense que mon collègue de Viau vient juste de vraiment livrer un excellent discours sur le portrait du côté humain de ce projet de loi pour beaucoup des gens qui sont ici, dans la salle, avec nous aujourd'hui. Puis il y a beaucoup des gens qui n'habitent pas juste à Montréal, pas juste à Québec, mais partout au Québec, parce que, ce projet de loi, oui, je pense que c'est le ministre qui a dit : Tout le monde va jouer sur la même patinoire après ça, parce qu'on aime beaucoup nos expressions de hockey ici, au Canada puis Québec, on parle de politique, mais tout le monde joue sur la même patinoire. Mais, quand même, c'était toute une expérience de participer aux consultations publiques parce que, comme mon collègue de Viau a dit, beaucoup de gens sont venus ici pour présenter leurs inquiétudes avec ce projet de loi.

Et, pour moi, je sais que le ministre a été vraiment à l'écoute de tout le monde qui est passé pour parler de transport adapté, je sais que c'est très important pour lui puis, je pense, tous les élus qui sont ici. Mais pas mal tout le monde qui est venu ici pour parler de ça a vraiment, vraiment présenté leurs inquiétudes et réserves avec ce projet de loi, puis, je pense, un petit peu avec raison.

Je ne veux pas juste attaquer Uber ni Lyft directement, mais c'est deux entreprises multinationales qui ont vraiment beaucoup d'argent pour faire la promotion de marketing, et tout ça. Mais juste faire une recherche rapide sur Uber puis le transport adapté dans les États-Unis, puis c'est sûr que ce n'est pas un marché ciblé par Uber, c'est évident, les articles sont là. Juste à Washington, une station a décidé de déposer une poursuite contre Uber parce qu'ils ont dit que le service, ce n'est pas égal pour tout le monde. Des fois, Uber arrive une heure ou un peu plus en retard qu'un autre service... bien, pour le service qui existe pour quelqu'un comme moi. Un véhicule qui est adapté à des chaises roulantes, par exemple, ça prend plus de temps. Alors, ce n'est pas un service qui est équitable pour tout le monde.

Et, pour moi, ça présente des réserves parce qu'on habite dans une société, oui, on a nos chartes des droits ici, au Québec, puis au Canada, puis c'est une loi. Mais en même temps c'est un petit peu notre vision de société, puis, dans notre propre charte ici, au Québec, on parle beaucoup pour des services pour les personnes handicapées, que c'est important, qu'on a avoir un petit peu de parité pour tout le monde. Puis on fait notre mieux possible de s'assurer que tout le monde ait un petit peu les mêmes services.

Alors, je regarde ça puis je regarde Uber. Uber est maintenant une compagnie qui est sur le marché. Ils ont fait beaucoup d'argent là, je pense qu'ils ont vendu des «shares» pour environ 40 milliards de dollars sur la première journée, là. Mais c'est aussi une compagnie qui parle très franchement, qui dit : Pour nous, notre marché ciblé, c'est l'industrie du taxi, là. On va arriver avec un prix qui est plus bas que c'est offert par des services de taxi. On va arriver ça, puis on va manger leur marché, puis après ça on va faire des profits, parce qu'on ne va pas... C'est évident, on a fait toutes les discussions.

J'imagine que le député de La Pinière a fait tout le portrait de combien un chauffeur d'Uber est payé ici, au Québec, puis un petit peu partout dans le monde, mais on va moins payer nos chauffeurs que l'industrie du taxi. On va avoir un meilleur prix, puis, le moment qu'il y a moins d'offres de taxis, on va augmenter le prix, puis on va faire un profit. Parce que moi, je trouve ça incroyable qu'une compagnie est capable de vendre pour des milliards et des milliards de dollars de leurs «shares» sur le marché public, puis ils n'ont jamais fait un profit. Ça, c'est incroyable. Alors, c'est clair qu'il y a une recette qui existe présentement, qui dit : Ils sont capables d'arriver ici, au Québec, dans les autres marchés partout en Amérique du Nord, un petit peu partout dans le monde et faire un petit peu de dumping. On a entendu beaucoup de ça aussi, qu'Uber est capable de faire du dumping, parce qu'ils sont capables de payer leurs chauffeurs moins que les industries traditionnelles.

Mais je reviens, juste le point... le transport adapté. J'espère que, pendant nos discussions ici et dans toutes les révisions des différents articles ici, on peut s'assurer au minimum qu'Uber et Lyft sont prêts pour faire leur part ici, au Québec. Parce que, si on, juste, laisse ça dans les mains d'Uber puis Lyft, moi, j'ai beaucoup des réserves là-dessus, parce que je ne suis pas convaincu qu'Uber et Lyft veulent vraiment faire ça. Parce qu'on a posé des questions directement à Uber et Lyft, et, Lyft, le monsieur a clairement dit : Bien, on laisse nos chauffeurs de vraiment décider quel type de services ils offrent aux clients de Lyft. Alors, j'ai dit : O.K., alors il n'y a pas une obligation du projet de loi, Lyft n'est pas vraiment là, ou Uber, pour faire le marché du transport adapté.

Nous avons entendu que, partout au Québec, pas juste à Montréal et Québec, mais partout au Québec, il y a des services qui sont excellents, offerts par différentes compagnies de taxi, pour des personnes pour un transport adapté. Et ce n'est pas parfait, mais quand même c'est là. Des gens ont parlé beaucoup de la formation. On a entendu un petit peu, de l'autre côté, du côté du gouvernement : C'est important pour tous les chauffeurs d'avoir une formation minimale, minimale. Bien, c'est une profession puis, si on veut réduire un petit peu le nombre des heures de formation, j'espère qu'on va trouver une façon de s'assurer, au minimum, que la formation est là pour les gens qui vont offrir le service de transport adapté. Mais, encore, des gens ont dit ça, que la formation pour les chauffeurs de taxi, présentement, qui font le transport adapté, ça marche bien. Alors, je pense qu'il y a un côté-là qu'on peut regarder ensemble pour s'assurer que la formation est bien faite aux chauffeurs.

Mais c'est une autre chose, aussi, qu'il me semble qu'on va aussi, comme société, payer pour avoir le service d'Uber ici. Uber et Lyft font de l'innovation avec l'application. Une journée, Uber a décidé d'arriver ici... pas juste ici, mais partout dans le monde, avec l'application, de faire un lien entre le chauffeur d'un véhicule puis un client. Bon, c'est bon. Toutes les innovations puis la recherche et développement ont été faites à Silicon Valley, pas ici, au Québec. Alors, Uber a été capable d'arriver ici avec un service qui était très différent. Ça n'a pas marché dans nos normes, mais ce n'était pas réglementé.

Puis, vraiment, ça a changé... comme on dit, «changed the game» pour tout le monde, et ça, c'est pourquoi l'ancien gouvernement a décidé de présenter, oui, un projet pilote, mais on a essayé aussi de faire beaucoup... on a mis en place un programme de soutien, l'harmonisation de l'industrie du taxi, de transport par taxi. On a fait ça avec l'industrie aussi. C'était intéressant quand on a écouté le Téo Taxi puis des autres compagnies qui ont dit : Bien, le Fonds vert, ça, c'est quelque chose très intéressant, parce que, quand même, dans l'ancien programme qu'on a mis en place... l'ancien gouvernement a mis en place, l'électrification des transports était là, et efficacité énergétique pour les véhicules puis les parcs de véhicules de taxi, et c'était une des mesures, c'était un des volets du programme. Le programme est toujours là, ça existe toujours, mais c'est vraiment quelque chose que je pense intéressant pour toute l'industrie et, peut-être, qu'on peut regarder. Comment on peut s'assurer que le Fonds vert va aider l'industrie du taxi d'être plus compétitive, mais aussi de faire le pas.

• (14 h 30) •

C'est important, c'est sûr, on veut encourager un petit peu l'industrie du taxi. C'est mieux si des gens prennent un taxi ensemble ou covoiturent ensemble que juste avoir des autos solos sur notre route. Mais, quand même, l'industrie du taxi répond à beaucoup de ces besoins aussi. Alors, si on est capable d'avoir plus des hybrides, plus des véhicules électriques sur nos routes, partout au Québec, ça, c'est une bonne chose, puis je pense que l'industrie de taxi est prête à faire ça. Et quand même, de s'assurer que, si Uber arrive ici, ou Lyft, excusez-moi, Uber existe déjà, Lyft, c'est là aussi, puis on mette un petit peu de pression sur Uber, Lyft puis les autres de faire le transport qui est plus adapté à nos besoins comme une société, d'avoir plus de transport qui est électrique, alors, ça, c'est quelque chose qui est très important.

Puis on parle souvent de l'innovation qu'Uber a faite, une multinationale qui a beaucoup de ressources. Il faut continuer d'aider l'industrie de taxi avec le développement des technologies, si c'est par application, si c'est des autres parties de leurs services qui peuvent être mieux adaptées. Parce qu'avec la mondialisation c'est vrai que les choses changent rapidement, si on regarde juste Airbnb qui est capable d'arriver ici, au Québec, puis de changer le marché pour l'industrie d'hôtels, si on parle, juste, quand même, de Facebook qui mange une certaine partie des médias traditionnels, ça, c'est une autre... Le monde change rapidement, ça, c'est le point que je veux faire, c'est juste... c'est une réalité. La technologie avance plus rapidement que nous et plus rapidement qu'on est capables de faire des lois, la réglementation pour s'assurer qu'il y a une protection, le client puis aussi des personnes qui travaillent dans certains industries et domaines traditionnels.

Puis on a vu des répercussions de mondialisation. Si on regarde un petit peu qu'est-ce qui a passé, comme j'ai dit, avec Airbnb, c'est arrivé, c'était bien intéressant, mais maintenant, un petit peu partout dans le monde et aussi, particulièrement, à Montréal, il y a beaucoup de pression sur le prix des appartements puis des maisons dans certains coins de Montréal. Alors, encore, c'est juste une opportunité pour nous, ici, de s'assurer qu'il y ait une bonne réglementation d'une industrie qui arrive ici avec leur technologie puis s'assurer que des gens de l'industrie professionnelle, de l'industrie de taxi sont bien accompagnés par le gouvernement.

Mais je reviens un petit peu que c'est... Pour faire la recompensation des permis de taxi, l'État va payer pour ça, mais Uber arrive ici puis Uber paie quoi exactement pour offrir leur service? Je pense que, peut-être, on peut voir est-ce qu'Uber, Lyft puis les autres peuvent payer pour... part de ça. C'est une bonne question, puis on va regarder ça dans les articles, puis tout le projet de loi, et les discussions qui vont suivre. Mais je pense que c'est important pour nous de regarder cette question-là. Pourquoi une compagnie comme Uber, qui est multinationale, est capable d'arriver ici puis faire le dumping, et c'est moi qui dois payer, c'est toutes les personnes qui, comme nous, présentement, doivent payer pour ça, d'avoir ce service partout au Québec? Alors, c'est une bonne question qui prend un petit peu de réflexion dans nos discussions.

Puis c'est sûr... À Montréal, je sais qu'Uber a pris 10 millions des courses des 50 millions l'année passée, à Montréal, alors... au Québec, je m'excuse, alors je pense que c'est sûr qu'Uber et Lyft vont être très, très compétitifs. Mais moi, j'ai des réserves pour des compagnies qui existent dans les régions, des petites et moyennes entreprises, des gens qui viennent ici pour vraiment juste dire : Ça, ce n'est pas juste une carrière, mais c'est ma vie, c'est très important pour moi. Alors, au moment qu'Uber est disponible dans toutes les régions du Québec, savoir quel type d'impact sur les petites et moyennes entreprises québécoises ici, sur notre territoire... Est-ce que ces gens-là vont perdre leur emploi et leur emploi de vie? C'est une bonne question. Est-ce qu'on va voir des petites, moyennes entreprises disparaître de l'industrie? Ça, c'est une autre chose qu'il faut... Il faut poser les bonnes questions. Alors, ça, c'est pourquoi nous sommes ici, c'est de faire le devoir puis d'avoir des bonnes discussions.

Et, pour moi, Mme la Présidente, une autre chose que je veux parler, c'est le partage des données. Dans les autres juridictions... Je pense juste à Boston, la ville de Boston a signé une entente, puis aussi l'État a signé une entente avec Uber pour s'assurer qu'il y a un partage des données, parce que ça, c'est très intéressant pour les autres joueurs dans le marché, mais aussi pour le «newcoming» gouvernement. Si on veut peut-être ajouter une route d'un autobus à Montréal ou à Sherbrooke, on va avoir une idée c'est où la demande, c'est quand, c'est où exactement, est-ce qu'il y a une période dans la journée, pas juste pendant qu'il y a des événements, mais peut-être au milieu de la journée, sur l'heure du dîner, quelque chose comme ça, mais juste d'avoir une meilleure idée des gens qui utilisent le transport en commun, puis les taxis, puis les Uber, à quel point exactement. Peut-être, ça, c'est une façon, puis on utilise la géolocalisation pour voir les gens font les demandes où exactement. Alors, ça, c'est où on peut peut-être ajouter des lignes d'autobus ou, quand même, juste avoir un meilleur service de taxi, Uber, tout ça.

Mais je pense que c'est quelque chose qu'il faut regarder, qu'est-ce qui a été fait dans les autres juridictions avec les ententes de données d'une entreprise comme Uber. Et je pense que, quand Uber était ici, ils ont été très ouverts, ils ont dit, ils sont prêts à partager cette information avec le gouvernement et, quand même, peut-être avec les autres joueurs dans le marché. Alors, moi, je crois que ça, c'est une bonne chose pour notre société, puis c'est quelque chose que peut-être on peut encadrer ici, dans le projet de loi.

Puis finalement c'était aussi juste intéressant qu'on a... de ne pas oublier tout l'excellent travail qui a été fait avec l'industrie de taxi pour travailler avec... Par exemple, on a entendu un groupe qui vend des billets pour des gens qui ont peut-être pris une bière ou deux de plus de trop. Alors, ils sont capables d'acheter un billet, qui est comme un coupon pour le taxi, d'utiliser ça, puis pour laisser leurs chars au bar. J'espère qu'on est capable de regarder des petits gestes et bonnes choses que l'industrie de taxi a déjà faits pour protéger des gens qui ont bu un petit peu trop et sont capables d'avoir un coupon, un rabais. Si on est peut-être... Je sais, c'est un petit peu différent avec Uber, mais juste assurer qu'un geste comme ça reste en place, je pense que c'est très important pour notre société.

Alors, c'est tout pour moi, Mme la Présidente. Puis je pense qu'on est capables d'avoir une bonne discussion et assurer l'avenir de l'industrie du taxi et tous les gens qui sont ici aujourd'hui, les assurer et donner à eux un petit peu de confiance qu'on est là pour leur avenir, pour leurs familles. Alors, c'est tout. Merci beaucoup, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. Y a-t-il d'autres membres qui souhaitent faire des remarques préliminaires? Non.

Étude détaillée

S'il n'y a pas de motion préliminaire, nous allons immédiatement débiter l'étude article par article.

M. Barrette : Mme la Présidente, conformément à l'article 245 de notre règlement, je vous demande que le projet de loi soit étudié article par article, alinéa par alinéa, paragraphe par paragraphe.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, je prends en considération l'article 1 du projet de loi. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Donc, l'article 1 se lit comme suit... Je déposerai l'amendement tout de suite... un amendement sur l'article 1 tout de suite après avoir lu l'article.

Alors : «La présente loi a pour objet la surveillance et le contrôle du transport rémunéré de personnes par automobile, afin d'assurer la sécurité des passagers et la transparence du prix des courses, et ce, dans une perspective d'équité entre :

«1° les différentes manières d'organiser ce transport, qu'il soit ou non offert dans le cadre d'un système de transport;

«2° les différents moyens employés pour répartir les demandes de course, par application mobile ou autrement;

«3° les différents modes selon lesquels ce transport peut être offert, notamment lorsqu'il s'agit de transport par taxi, de covoiturage ou de transport collectif.

«De plus, elle vise à favoriser l'émergence de moyens technologiques et de modes de mobilité.»

Les commentaires. L'article 1 du projet de loi en énonce l'objet, soit la surveillance et le contrôle du transport rémunéré de personnes par automobile afin d'assurer la sécurité des passagers et la transparence du prix des courses.

Il affirme également l'objectif de favoriser un traitement équitable entre les différentes manières d'organiser ce type de transport, de répartir les demandes de course entre les usagers et d'offrir du transport rémunéré de personnes par automobile, qu'il s'agisse de transport par taxi, de covoiturage ou de transport collectif.

Par ailleurs, le deuxième alinéa précise que le projet de loi contribue à encourager l'innovation en matière de mobilité et de développement de moyens technologiques.

Donc, l'amendement à l'article 1 se lit comme suit : À l'article 1 du projet de loi, insérer, dans le deuxième alinéa et après «favoriser», «l'accès des personnes handicapées au transport par automobile, y compris celui offert avec une automobile adaptée, de même que».

Donc, le texte, tel qu'amendé, dans le dernier alinéa : «De plus, elle vise à favoriser l'accès des personnes handicapées au transport par automobile, y compris celui offert avec une automobile adaptée, de même que l'émergence de moyens technologiques et de modes de mobilité.» Voilà, Mme la Présidente.

(Consultation)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, on va y aller alinéa par alinéa. Donc, le premier alinéa. Est-ce qu'il y a des interventions sur le premier?

• (14 h 40) •

Des voix : ...

M. Barrette : ...une question de directive, là. Vous devez nous dire si on attend au deuxième.

La Présidente (Mme Grondin) : Bien, ce que je vous propose...

M. Barrette : Parce que moi, au premier, j'en ai, là. Normalement, on devrait faire le premier, là.

La Présidente (Mme Grondin) : Effectivement, c'est alinéa par alinéa. L'amendement est sur le deuxième alinéa. Allons-y avec le premier. Est-ce qu'il y a des interventions sur le premier alinéa?

M. Barrette : Je veux juste... Je vais vous proposer de suspendre quelques instants pour qu'on s'entende sur les règles.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait.

Je suspends les travaux.

(Suspension de la séance à 14 h 41)

(Reprise à 14 h 46)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, on reprend les travaux. On suspend l'amendement qui a été déposé et on revient au premier alinéa. Est-ce qu'il y a des amendements pour le premier alinéa?

M. Barrette : Hein?

La Présidente (Mme Grondin) : Des commentaires, pardon.

M. Barrette : Bien, c'est important. Alors, je vais commencer par, à mon tour, saluer les gens qui sont ici aujourd'hui, qui sont en tellement grand nombre qu'on n'a pas assez de places pour tous et toutes les recevoir. Il y en a qui sont dans le couloir. Et peut-être qu'on peut informer les gens qui assistent à ces délibérations que c'est la salle la plus grande qu'on a. Ce n'est pas parce qu'on ne veut pas les entendre puis les recevoir... pas «les entendre», ce n'est pas le lieu, pas parce qu'on ne veut pas ne pas les recevoir, mais c'est parce que c'est la salle la plus grande que l'on a, et malheureusement

on n'en a pas plus, de places. À moins qu'on soit au salon rouge. Peut-être que vous souhaitez éventuellement, pour le bénéfice des gens qui ont intérêt à assister à cette étude détaillée, à avoir le plus de possibilités possible. J'en fais la suggestion.

Une voix : ...

M. Barrette : Pardon?

Une voix : ...

M. Barrette : Oui. Oui, oui, effectivement. Maintenant, je pense que c'est une bonne chose que les gens soient ici en grand nombre. Ça sera noté, je l'espère, sur la place publique. Et d'ailleurs je les invite à se manifester, se faire entendre le plus possible, à l'intérieur de ce qui est permis dans nos lois, évidemment, parce qu'évidemment notre système démocratique a un travers, je pense que c'est un travers, parce que, lorsque des lois qui ont des conséquences... comme je l'ai dit dans mes remarques préliminaires vendredi dernier, des conséquences que je considère injustes, la seule façon de se faire entendre, c'est justement de se faire entendre par le gouvernement, qui, à ce moment-là, pourrait ou plutôt, je dirais, devrait modifier sa position. Et je peux rassurer les gens qui sont ici aujourd'hui qu'on va tout faire pour faire en sorte que la procédure qui est en place et sa finalité se terminent de la façon la plus juste et équitable possible, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Alors, Mme la Présidente, je prends acte, évidemment, du premier alinéa qui nous est déposé et je vais poser une question bien simple au ministre, Mme la Présidente, très, très simple : Pourquoi il n'a pas simplement nommé la réalité de l'objet de son projet de loi, au moins la nommer, et pourquoi il n'a pas écrit dans son projet de loi : «La présente loi a pour objet la déréglementation de l'industrie actuelle du taxi»?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, parce qu'on n'avait pas à l'indiquer, aussi simple que ça. Ce qui est important pour nous, initialement, c'était d'alléger le fardeau réglementaire fiscal et administratif de l'industrie. C'est aussi simple que ça.
• (14 h 50) •

M. Barrette : Mme la Présidente, je suis un peu étonné de la réponse du ministre. Si l'objet est simplement d'alléger le fardeau fiscal de l'industrie, l'objectif de la loi aurait pu être écrit en disant : «A pour objet notamment l'allègement de la charge fiscale de l'industrie.» Si le ministre n'est pas confortable avec «déréglementation», ce qui, dans les faits, est le cas... Je ne pense pas qu'on puisse nier le fait que l'objet de cette loi-là, c'est une déréglementation maximale de l'industrie. Alors, s'il n'a pas choisi de mettre dans son objet la déréglementation, pourquoi n'a-t-il pas mis «d'allègement fiscal de l'industrie»? Je doute que ça soit ça, le moteur de... l'objet, là, philosophique de la loi.

Alors, moi, je suis étonné. Puis je vais vous dire pourquoi je suis étonné, puis je vais vous le dire d'une façon encore plus précise. Dans un autre projet de loi du même gouvernement, dans un autre projet de loi, lequel on a étudié jeudi passé, on s'est pas mal colletés, moi et le ministre en question, sur les mots. Et c'était l'inverse, c'était assez amusant parce que c'était l'inverse, et les mots, là, il ne fallait jamais en rajouter, il ne fallait jamais dire autre chose que ce qui est écrit, mais là c'étaient des mots minimaux. Et, si on était dans un autre projet de loi, là, je peux vous garantir que ce qui serait écrit là, c'est : «La présente loi a pour objet la déréglementation de l'industrie traditionnelle du taxi.» C'est ça qui serait écrit.

Alors, moi, je ne vois pas... Je comprends mal les choix de mots du ministre, qui... Comme dit son collègue, ministre lui aussi, l'État ne parle pas pour ne rien dire. Parfait. Mais l'État devrait dire ce qu'il a à dire, par exemple. Alors, c'est le choix du ministre, il peut déposer des amendements, c'est son choix, mais il me semble, ici, là, qu'il y a des choses qui ne sont pas dites. Quand on dit : «La présente loi a pour objet la surveillance et le contrôle du transport rémunéré [par] personne [...] automobile», et ainsi de suite, je pense qu'on passe à côté du vrai objet de la loi, que je critique, je l'ai critiquée depuis le début. Puis je vais le répéter, puis je prends tout le monde à témoin, incluant les gens qui sont ici, dans la salle, tout le monde dans la société est d'accord avec une modernisation, il n'y a personne qui conteste ça, même les gens qui sont ici et qui viennent tous et toutes de l'industrie du taxi. Il y a une manière de le faire et il y a un point d'arrivée, mais c'est quand même une déréglementation.

Je demeure étonné de voir le ministre non seulement ne pas l'écrire, mais, en plus, de me répondre par un objet, un objectif, l'objet mène à des objectifs, qui, lui-même, n'est pas dans son texte. J'aimerais ça qu'il m'explique ça. Il vient de me dire : Je ne l'ai pas écrit parce que l'objet, c'est la réduction du fardeau fiscal. «Réduction», ce n'est pas écrit là, «fardeau fiscal», ce n'est pas écrit là. On se perd, là. Est-ce que ça veut dire qu'il y avait des objets qui étaient non avoués, puis on a mis des objets mineurs? C'est-à-dire ça veut dire, puis qu'il y aura d'autres choses? Ça nous fait craindre d'éventuelles surprises. Moi, je ne dis pas ça, là, méchamment, là. On étudie un projet de loi. Le projet de loi, là, il doit dire ce qu'il fait. Et, si son premier objet n'est pas la déréglementation, alors que c'est ce que c'est, et que son premier objet, dans la bouche du ministre, c'est de diminuer le fardeau fiscal, bien, mettons qu'il devrait l'écrire, «diminuer le fardeau fiscal». J'ai terminé. On peut-u avoir des commentaires?

M. Bonnardel : Mme la... Donc, je le répète, réduire, pour moi, le fardeau administratif, réglementaire, fiscal de l'industrie, c'est important. D'uniformiser la formation, assurer la sécurité aussi, donc, des usagers qui utilisent les véhicules, que ce soient les nouvelles technologies ou le taxi traditionnel, réglementer aussi un secteur qui avait été créé par projet pilote sous l'ancien gouvernement et mettre tout le monde égal sur la même patinoire, c'est ça, le but. Voilà.

M. Barrette : Je pense, Mme la Présidente, que le ministre vient d'en rajouter. Bon. Au début, là, je lui ai demandé pourquoi il n'a pas écrit «déréglementation». Il m'a dit : Ce n'est pas ça, c'est la réduction du fardeau fiscal. Bon. Là, il me l'aurait dit. Puis après il rajoute la formation. Ça, c'est des objets, là, le premier paragraphe, là, c'est le fondement

de toutes les lois. Ce qui est écrit là, là, c'est le point de référence. À la limite, quelqu'un pourrait dire... Puis d'ailleurs je pourrais peut-être arrêter ça là, là, mon affaire, là, peut-être, un jour, à la cour, un groupe pourrait dire : Bien, bien oui, mais c'est parce que, quand vous avez déposé votre projet de loi, là, ce n'était pas «fiscal», c'est écrit, là, c'était juste «la surveillance et le contrôle du transport». Moi, je veux aider le ministre à avoir un texte qui tient la route devant une cour. Maintenant, la beauté de notre discussion, c'est qu'évidemment notre discussion sera dans les annales, elle l'est déjà, au moment où on se parle, elle est enregistrée et elle sera transcrite, et, devant une cour, évidemment, quelqu'un pourra évoquer ça.

Alors, moi, je repose encore la question : Alors, si ce n'est pas la surveillance et le contrôle... c'est-à-dire que ce l'est, je m'excuse, je me reprends : Si ce n'est pas la déréglementation et que c'est la réduction fiscale, si ce n'est pas la réduction fiscale, c'est la réduction de la charge administrative, c'est la réduction de la formation, puis ça finit... Bien, écoutez, là, M. le Président, est-ce que le ministre aurait besoin de quelques minutes pour réfléchir à un amendement qui préciserait l'objet de son projet de loi, qui m'apparaît, je dirais, assez... En fait, il est tellement mince, l'objet, qu'implicitement ça nous amène à conclure que c'est une déréglementation. Si on part d'une industrie normée et réglementée telle qu'elle est connue aujourd'hui et qu'on finit par «surveillance et contrôle», là il en reste pas mal moins, là. Ça, ce n'est plus une industrie, c'est le Code de la route. Le Code de la route, là, c'est comme ça, là, on veut assurer la sécurité des gens qui se promènent sur nos routes, tu sais. On les surveille puis on les contrôle. Ce n'est pas une industrie. Moi, je suis juste étonné, Mme la Présidente. J'essaie de circonscrire et d'aider le ministre à préciser sa pensée dans une portion d'un texte de loi qui est fondamental.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, un court petit mot. J'ai souvent... J'ai toujours dit que cette loi avait été préparée, dédiée avant toute chose pour l'usager, le client, la sécurité de ces usagers qui utilisent le transport par taxi traditionnel, la transparence du prix des courses, de mettre tout le monde en concurrence dans les prochaines situations que les gens vivront quand ils utiliseront le taxi traditionnel ou les nouvelles technologies. Donc, dans les circonstances, j'ai tout dit ce que j'avais à dire.

M. Barrette : Bien, moi, Mme la Présidente, ça ne me satisfait pas grandement, parce que j'imagine que le ministre et que tous les ministres de tous les gouvernements souhaitent s'assurer de la sécurité du public. Je ne pense pas qu'il n'y ait jamais eu dans l'histoire de quelque gouvernement que ce soit des ministres qui aient proposé des projets de loi pour diminuer la sécurité des citoyens, là, dans un secteur d'activité ou un autre. Alors, ça, c'est clair.

Alors, si le ministre nous dit que le projet de loi a toujours eu comme objectif d'assurer la sécurité des passagers, bien, c'est correct. Moi, je ne peux pas contester ça. Je ne le conteste certainement pas. Je pense que c'est fondamental. Puis c'est une bonne chose que ça soit là. Mais, à chaque fois que je pose la question, c'est une déclinaison des choses qui, manifestement, sont là parce qu'ils finissent par être mentionnés et qui ne sont pas écrites. Et on termine avec la sécurité des passagers, qui est là. On en est fort content, mais, au bout de la ligne, ça n'enlève pas la problématique qui vient du fait que l'objet doit dire ce que c'est.

Moi, je maintiens, Mme la Présidente, je maintiens que le ministre, il devrait le dire, que c'est une déréglementation. Ou il pourrait dire que c'est une modification substantielle de la réglementation. Il pourrait dire un paquet de choses. Il pourrait dire que c'est une réduction du fardeau fiscal, toutes ces choses-là, qui ne sont pas dans le texte, mais ce qu'il nous dit aujourd'hui devrait être dans le texte. Et moi, je pense que le mot qui décrit le mieux la situation demeure une «déréglementation». S'il avait mis «déréglementation», Mme la Présidente, j'aurais fait un amendement : «Sévère», «sauvage»... Non, «sévère». J'exagère, «sauvage». Là, j'exagère. «Sévère», sans aucun doute. «Extrême», sans aucun doute. «Presque totale». Et j'aurais pu décliner ça, là. Ça aurait été intéressant, mais au moins on aurait débattu du fait que c'est une déréglementation. Et là ça n'apparaît pas. On ne sent pas dans l'objet de la loi qu'il y a une réduction. Tiens! On aurait pu utiliser «réduction» de la réglementation qui est actuellement en vigueur dans l'industrie du taxi ou, comme on l'appelle à partir de maintenant, du transport rémunéré de personnes par automobile, qu'on dit. D'ailleurs, ça, on peut redébattre de ça dans les prochaines minutes, je pense.

Alors, Mme la Présidente, est-ce que le ministre souhaite... ou ne considère-t-il pas qu'il y aurait lieu de remanier le texte du premier alinéa, qui est, je le répète, l'objet du projet de loi?

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Pas du tout.

• (15 heures) •

M. Barrette : Bien, je vais vous avouer, Mme la Présidente, que je ne suis pas surpris. Je ne suis pas surpris, puis il n'y a personne qui est surpris de ça, mais il n'en reste pas moins qu'on met le doigt sur quelque chose de fondamental. Et là ce que je fais à partir de maintenant, Mme la Présidente, c'est de tenter de convaincre le ministre de modifier son projet de loi, pas le projet de loi dans sa totalité, mais certainement son premier alinéa, qui, lui, est fondamental en droit. D'ailleurs, j'avais présenté des textes récemment à un de ses collègues. Ce sont des textes académiques du monde du droit, qui disent clairement que l'objet est fondateur. C'est le point de référence du projet de loi, à un point tel que, quand il y a des confusions, ou des imprécisions, ou certaines collisions argumentaires dans le texte du projet de loi... Ici, on a un projet de loi... laissez-moi vérifier, Mme la Présidente. Je pense qu'on a 200... attendez une minute... 275 articles. Il est possible qu'à un moment donné il y ait un ou deux articles qui, sans se contredire complètement, entrent en collision.

Nous, les parlementaires, on n'est pas parfaits, personne. Je ne le suis pas. Je ne pense pas que le ministre et ses collègues le sont. Nous, on ne prétend pas à la perfection. Et, quand on aura fini l'étude détaillée, il est possible qu'il reste des coquilles. C'est la nature humaine, et ici on est des êtres humains puis on fait partie de la même nature.

Alors, il est possible qu'il y ait des collisions argumentaires qui fassent qu'on ait, pour un observateur, ou une cour, ou quelqu'un d'autre, là, administrativement parlant, à se référer pour conclure. Alors là, si on veut se référer au premier alinéa, qui, je le répète, est fondateur, bien, il faudrait nommer les choses telles qu'elles sont, telles qu'elles sont, et là on ne le fait pas. Alors, moi, ça m'étonne. Ça m'étonne beaucoup, beaucoup, beaucoup. Je ne sais pas si le ministre a quelques éléments à rajouter.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, j'ai déjà répété trois fois les tenants et aboutissants de la loi. Je n'ai pas changé d'idée. Voilà.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, il me reste 5 min 50 s, selon mes calculs, je vais passer la parole à mon collègue le député de Nelligan.

Une voix : Jacques-Cartier.

M. Barrette : Jacques-Cartier, pardon. Excusez-moi. C'est son voisin, Nelligan.

M. Kelley : Oui. C'est juste une question pour vous, M. le ministre. Est-ce que c'est possible, peut-être, qu'on regarde, afin d'assurer la sécurité des passagers, d'ajouter dans les objectifs du projet de loi l'accès pour les personnes handicapées? Je sais que peut-être on va ajouter ça à la fin, l'amendement que vous avez proposé, qu'on a suspendu, mais, peut-être, on peut ajouter ça juste au début aussi. Est-ce que c'est quelque chose que vous êtes ouvert à le faire? Juste clairement dire ça.

M. Bonnardel : Je l'ai déjà mentionné, Mme la Présidente, au début, là, qu'au deuxième alinéa on aura, donc, un amendement qui va se lire comme suit : «De plus, elle vise à favoriser l'accès des personnes handicapées au transport par automobile, y compris celui offert avec une automobile adaptée, de même que l'émergence de moyens technologiques et [...] de mobilité.»

Je pense que ça dit tout. Et, quand on parle de sécurité, c'est l'ensemble des usagers.

M. Kelley : ...l'ensemble, mais c'est peut-être juste ajouter ça, de clairement dire ça, parce qu'on a entendu des groupes qui ont dit : Ça, c'est une préoccupation, mais, si c'est non, je comprends ça.

Mais peut-être une autre chose, juste une question, dans les objets du projet de loi, c'est toute la question de l'électrification des transports. On est tout en lien d'avoir une société qui a moins des GES. Mais est-ce que, peut-être, on peut ajouter ça dans les objectifs du projet de loi? C'est de réduire le nombre des GES. Avec ce projet de loi ici, est-ce qu'il y a une façon d'ajouter quelque chose qui parle un petit peu de la lutte contre les changements climatiques? Est-ce que c'est quelque chose que vous êtes ouvert à faire?

M. Bonnardel : Bien, Mme la Présidente, il y a toujours et il y aura toujours des programmes, en tout cas sous notre gouvernement, pour supporter l'industrie du taxi qui souhaite électrifier sa flotte. On n'a qu'à se souvenir de Taxelco, Téo Taxi. S'il y a d'autres véhicules... d'autres sociétés intermédiaires qui souhaiteraient profiter de ces fonds, ils seront disponibles.

M. Kelley : Et je sais qu'ils sont disponibles, mais moi, je pense que c'est important pour nous, comme société, d'identifier clairement dans l'objet du projet de loi que ça, c'est quelque chose qu'on veut faire, on veut assister l'industrie du taxi et, quand même, des autres joueurs de faire ça. Alors, pour moi, je pense, c'est très important qu'on ajoute ça juste au début, que c'est clair, quand même si les programmes existent, que c'est un objet de notre projet de loi.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Oui. Bien, en fait... Oui, bien, bonjour, tout le monde. C'est juste par rapport à ce que vous étiez en train de dire, moi, j'ai une proposition, j'ai un amendement qui va un petit peu dans ce sens-là, pas juste l'électrification mais de façon générale. Est-ce que je l'amène tout de suite? Parce que c'est dans la conversation actuelle qu'il réglerait ça.

M. Barrette : ...premier alinéa.

Mme Ghazal : Oui, exact. J'ai une proposition concrète qui amènerait ce point-là. Est-ce que je l'amène tout de suite ou on attend que l'opposition finisse son temps de parole?

La Présidente (Mme Grondin) : On peut déposer l'amendement, oui.

Mme Ghazal : O.K. Très bien. Donc, en fait, concrètement, juste à la fin... c'est-à-dire dans le premier alinéa, ça finit par «dans une perspective d'équité». Moi, ce que j'ajouterais, c'est après «perspective» : «Dans une perspective de respect de la Politique de mobilité durable — 2030 et d'équité».

Et donc, là, j'explique pour quelle raison j'ajouterais ça. C'est une proposition, c'est un amendement qui va vous être envoyé par courriel, comme...

La Présidente (Mme Grondin) : ...

Mme Ghazal : Oui?

La Présidente (Mme Grondin) : On va juste suspendre deux minutes, le temps que vous puissiez distribuer l'amendement, pour que tous les membres puissent avoir le texte écrit.

(Suspension de la séance à 15 h 6)

(Reprise à 15 h 10)

La Présidente (Mme Grondin) : Nous reprenons les travaux. Mme la députée de Mercier, vous pouvez...

Mme Ghazal : Donc, c'est ça, l'objectif de l'amendement, d'ajouter ça, d'ajouter... De nommer dans le projet de loi... dans la loi «la Politique de mobilité durable — 2030» est très, très important parce que, dès le début, on dit que c'est important que ça n'entre pas en contradiction avec d'autres politiques que le ministre a nommées tout à l'heure et des objectifs. D'ailleurs, dans cette politique-là, il y a plusieurs objectifs, notamment celui de réduction de la dépendance au pétrole de 40 %, qui existait dans cette politique-là au moment où elle a été adoptée et que le premier ministre a réitéré, qu'il fallait réduire notre dépendance au pétrole. Donc, pour ça, bien, il faut des actions.

L'autre point très, très important, c'est toute la question de l'électrification des transports qui existe aussi dans la Politique de mobilité durable, et on sait que l'industrie... Dans le plan d'action de la mobilité durable, il y avait même un élément qui parlait de l'industrie du taxi et de l'aider à réduire... en fait, à électrifier ses transports, qui fait qu'aujourd'hui la flotte automobile de l'industrie du taxi est à 80 % hybride, on le voit, là, quand on prend des voitures, ce qui n'est pas le cas, par exemple, quand ça va être ceux que j'appelle les conducteurs du dimanche, qui décident de faire du Uber, ou Lyft, ou autre chose. Eux autres, ils ne vont pas s'acheter une voiture, ils ne vont pas faire l'effort personnel... à moins d'être très, très, très proenvironnement, ils ne vont pas faire l'effort personnel d'investir dans une voiture électrique pour faire ça, parce qu'eux, ils vont le faire pour gagner de l'argent, alors que l'industrie du taxi a fait beaucoup d'efforts pour arriver à cette électrification des transports.

Puis aussi il y a toute la question de la congestion. L'objectif, c'est de réduire la congestion. On voit qu'est-ce qui s'est passé aussi à New York, où... Puis il y a beaucoup de gens de l'industrie du taxi qui sont venus puis qui nous mettent en garde, le gouvernement, qui disent : En déréglementant comme ça, de façon totalement complète, bien, il y a des risques qu'il y ait énormément de voitures qui s'ajoutent. Combien? On n'arrive pas à le chiffrer exactement. Mais, si on regarde, par exemple, ce qui s'est passé à New York, c'est sûr que c'est une plus grande ville, en 2011, ils avaient 13 000 taxis, après la déréglementation, aujourd'hui, ils ont 80 000 taxis, qui fait qu'à New York le maire a mis en place... a fait comme un holà, puis il commence même à donner des permis aux conducteurs d'Uber pour contrer ça. Puis ça s'est passé un petit peu ailleurs, donc on ne peut pas faire semblant de ne pas le voir. Si on a une politique de mobilité durable, il faut s'assurer qu'elle soit transversale partout, et qu'elle soit vraiment inscrite, puis qu'on ne l'oublie pas, qu'on ne parle pas des deux côtés de la bouche, d'un côté on dit : On veut réduire notre dépendance au pétrole, puis de l'autre côté on fait un projet de loi qui va augmenter le nombre de voitures sans aucun contrôle par rapport à l'électrification des transports. Donc, c'est une question de cohérence de mettre ça aussi dès le début, d'affirmer cette volonté-là du gouvernement qui a été émise et répétée, d'aller dans le sens de la politique de mobilité durable d'ici 2030.

Et, on le sait aussi, on a des objectifs qui sont aussi nommés dans la politique de réduction des gaz à effet de serre, le gouvernement a souscrit à ces objectifs-là de 37,5 %. L'Accord de Paris, qui a été signé, là, par le Canada et auquel souscrit aussi... Le gouvernement précédent et le gouvernement actuel nous disent que, pour réduire nos émissions de gaz à effet... en fait, pour réduire le réchauffement planétaire à 1,5 %, il faudrait réduire nos gaz à effet de serre globaux pas de 37,5 %, comme on a décidé de le faire au Québec, mais de 48 % d'ici 2030. Et même, cette année à la COP, le GIEC et l'ONU, ils demandent aux différents acteurs de faire même un effort pour augmenter leurs ambitions de réduction de gaz à effet de serre. En ce moment, on est très, très loin de l'atteinte de l'objectif, on va voir d'ici 2030.

Le projet de loi actuel est une occasion en or pour montrer que, bien, on va prévenir. On le sait qu'est-ce qui s'est passé ailleurs. On sait qu'est-ce qui pourrait arriver en augmentant le nombre de voitures. Ce n'est pas ça qu'on veut, c'est exactement le contraire. Donc, ça serait vraiment quelque chose de tout à fait logique de l'écrire puis de le marquer dès le début du projet de loi. Surtout aussi, si je me rappelle, plusieurs intervenants sont venus nous dire, par rapport au transport en commun : Quand il y a beaucoup de voitures, on ne veut pas que le... on veut que ce soit une complémentarité, on appelle ça un cocktail de transports : des fois, on prend le taxi, des fois, dépendamment où est-ce qu'on habite, on prend le Bixi, d'autres fois on va faire du covoiturage, et il faut que ce soit complémentaire, il ne faut pas que ce soit en concurrence. Et, s'il y a trop de voitures... Et, en plus de ça, quand on sait qu'Uber — je ne sais pas, Lyft, comment on va agir — ils réduisent les prix, ça va tellement être facile de prendre, par exemple, une voiture d'Uber

qui n'est pas hybride et qui ne coûte pas cher que la personne va dire : Bien, je vais le prendre au lieu d'aller prendre, par exemple, l'autobus qui passe à côté de chez moi, ou de prendre le métro, si la personne habite à côté d'un métro, ou n'importe quel transport collectif.

Donc, dans ce sens-là, d'ajouter «la Politique de mobilité durable» dans le projet de loi va faire en sorte qu'on prévienne ça puis qu'on ne soit pas en concurrence avec le transport en commun, et de favoriser l'utilisation de transport en commun pour être dans une mobilité intégrée. Donc, ça, c'est vraiment les arguments tout à fait logiques pour intégrer ce concept-là dans le projet de loi, au premier alinéa.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, la députée amène un bon point. Je veux la rassurer, un peu plus loin dans le projet de loi, il y aura un amendement où on va cibler encore plus fortement l'aspect du véhicule électrique, c'était une des questions du collègue de Jacques-Cartier tantôt. Donc, là-dessus, on va le nommer plus précisément.

De l'autre côté, cette politique de mobilité durable, je l'ai mentionné dès mon arrivée, on a repris les travaux qui ont été faits par les différents groupes, les différents organismes. Pour moi, cette politique qui a été préparée est bonne, elle sera nécessairement, peut-être, dans le temps, bonifiée. Donc, dans ce contexte, vous comprendrez que cibler spécifiquement dans une loi qui va durer dans le temps... Il pourrait y avoir un changement de gouvernement dans huit ans, dans 12 ans, et cette politique, nécessairement, va être améliorée, va être améliorée dans le temps.

Alors, pour moi, je pense qu'on va répondre bien respectueusement, Mme la députée, de votre interrogation dans une certaine mesure. Mais les objectifs de la Loi sur le développement durable affectés directement au ministère... On a des objectifs à rencontrer, si vous allez voir cette loi comme telle. Donc, vous n'avez pas à vous inquiéter, on n'ira jamais en bas, on n'ira jamais en bas de ce que la Politique de mobilité durable mentionne présentement. Pour moi, il faudrait même un jour aller encore plus loin, puis c'est le défi qu'on se donne, vous le savez, aux Transports, on l'a maintes et maintes fois mentionné. La réduction des gaz à effet de serre, bien, on a un défi de réduire l'auto solo, le véhicule électrique va prendre encore plus sa place, on doit donner des incitatifs aussi aux usagers. Donc, ne vous inquiétez pas, même si on n'acceptera pas votre amendement, on va le nommer dans ce projet de loi.

Mme Ghazal : Bien, c'est ça, moi, je trouve que c'est quand même important, puis ça donnerait un signal fort de l'écrire dès le début, que ça fait partie des principes importants qui vont être respectés par ce projet de loi, de le marquer dès le début, au lieu de le mentionner comme un élément parmi tant d'autres quelque part au milieu du projet de loi. De le mettre dès le début, ce serait vraiment une bonne chose, peut-être que... Moi, je trouve que c'est important de le mettre au début puis de vraiment... que ça montre que le projet de loi n'ira pas à l'encontre... puis que c'est un élément important, parce que c'est une menace vraiment importante de ce projet de loi, d'aller à l'encontre de la mobilité durable. Puis on a déjà vu ça, des fois, dans les gouvernements, ils adoptent différentes politiques, finalement il y a une contradiction puis il y en a un qui va à l'encontre de l'autre, ça arrive même si c'est dans le même ministère.

Donc, si, par exemple, peut-être, la formulation, vous ne l'aimez pas, vous ne voulez pas nommer nécessairement la Politique de mobilité durable, est-ce que vous pouvez proposer un sous-amendement, peut-être prendre la formulation que vous vouliez mettre ailleurs dans l'article, mais de la mettre au début? Moi, je trouve que c'est important puis que ça donnerait un signal fort, pour ne pas qu'on se retrouve quelques années plus tard puis qu'on dise : Oh! Mon Dieu! Trop de voitures, trop de congestion, on ne l'a pas vu, alors qu'on l'a dit et on l'a nommé, ça fait que ça devienne un principe qui guide le projet de loi.

M. Bonnardel : Encore une fois, Mme la députée, vous n'avez pas à vous inquiéter, on n'ira jamais en bas de ce qui a déjà été préparé, pour moi, et, encore une fois, il faut même aller plus loin, on va le nommer un peu plus loin par un amendement dans le projet de loi. Et tous les gouvernements futurs des 25, 30 prochaines années auront des politiques, Mme la députée, importantes en termes de mobilité, c'est le grand défi pour la réduction des gaz à effet de serre. Donc, dans ces conditions, ce n'est pas parce qu'on ne le nomme pas précisément là... Mais on est assujéti, comme gouvernement, à faire ces efforts.

Vous comprendrez que... puis vous le savez là, vous me connaissez un peu, dès le début j'ai mentionné que les travaux qui avaient été faits étaient de bons travaux, une bonne politique. Si on peut la bonifier... On va même avoir mon collègue qui va déposer, début 2020, toute la politique de financement de la Politique de mobilité durable. Donc, je pense que ce qu'on va nommer plus loin, dans le projet de loi va nécessairement vous rassurer là-dessus.

• (15 h 20) •

Mme Ghazal : Vous me dites de ne pas être inquiète, mais, je veux dire, on a le plan d'action, là, le PACC, plan d'action contre les changements climatiques, qui a été adopté et qui se termine en 2020, puis on sait déjà qu'on ne respectera pas nos objectifs. Donc, des politiques qui sont mises en place, puis qui sont excellentes, puis qu'à la fin on ne respecte pas les objectifs, ça a déjà existé. Ça fait que, si le passé est garant de l'avenir, ça peut encore arriver.

Donc, moi, en tant qu'élue, et surtout porte-parole en matière d'environnement pour ma formation politique, je reste toujours inquiète de dire : Oui, je vais croire sur parole, même si je sais que vous êtes très, très sérieux. Puis, dès le début de votre mandat, vous êtes allé vraiment... vous avez dit que vous souscriviez à cette politique de mobilité durable, et j'étais vraiment contente aussi. Je suis contente de vous entendre dire qu'il faut aller même plus loin. Puis pourquoi pas... «Un autre gouvernement», ça pourrait être vous pour aller plus loin dans cette politique-là, pourquoi pas?

Donc là, vous dites qu'il y a un amendement plus loin. Je ne sais pas si on peut faire ça, est-ce que vous pouvez le dire tout de suite c'est quoi, l'amendement, pour que je sois encore plus rassurée?

M. Bonnardel : Donnez-moi juste... Pour démontrer ma bonne volonté, là, donnez-moi quelques minutes. Je ne suis pas contre, mais le nommer comme ça, là, le citer comme ça, donnez-moi deux, trois minutes.

La Présidente (Mme Grondin) : On suspend les travaux deux minutes.

(Suspension de la séance à 15 h 21)

(Reprise à 15 h 37)

La Présidente (Mme Grondin) : À l'ordre, s'il vous plaît! On va reprendre les travaux. Mme la députée de Mercier, je comprends que vous souhaitez retirer votre amendement?

Mme Ghazal : Oui, exactement, Mme la Présidente, je souhaite le retirer et j'ai une nouvelle formulation.

La Présidente (Mme Grondin) : On va juste vérifier. Est-ce qu'il y a consentement pour le retrait?

Une voix : Consentement.

La Présidente (Mme Grondin) : Oui, consentement.

Mme Ghazal : Très bien. Donc, la façon, en fait, que ça serait écrit, au lieu de nommer une politique qui existe déjà avec une date que peut-être dans quelques années ça ne serait plus à jour puis il va falloir la changer, ça serait important, en gardant le même principe... c'est-à-dire que, dans le premier alinéa, après «perspective», d'ajouter «de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone». «Ainsi que de l'équité», ça, ça reste.

Et, en fait, ça, c'est... Après discussion avec le ministre, on est arrivés à cette formulation-là. Mais ce qui est important aussi... Parce que c'est une formulation qui existe dans la loi de l'agence régionale de transport métropolitain. Puis ça veut dire, dans mon esprit et dans l'esprit de tout le monde... puis je veux m'assurer que ça soit clair pour tout le monde, ça veut dire une réduction des gaz à effet de serre. Parce que, les gaz à effet de serre qui sont chiffrés, on a des objectifs, ça fait aussi partie de la bourse du carbone, et tout ça. Donc, c'est extrêmement important que ce projet de loi respecte la réduction de gaz à effet de serre, par le fait même que ça n'aille pas à l'encontre ou en concurrence avec le transport en commun, par le fait même aussi qu'il n'y ait pas plus de congestion, qu'il y ait une électrification des transports, et tout ça. Donc, que ça respecte tous ces principes et que ça soit nommé dès le début, ça donne un signal fort. Donc, voilà pour l'amendement que je propose.

M. Bonnardel : Je suis d'accord avec l'amendement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : D'accord. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires? On passe au vote?

M. Barrette : ...relire ça, là.

(Consultation)

M. Barrette : O.K.!

Des voix : Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Barrette : Vote nominal, Mme la Présidente.

La Secrétaire : Donc, veuillez répondre pour, contre ou abstention. Je débute par l'auteur et je fais le parti gouvernemental, opposition officielle... et voilà. Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Pour.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Pour.

La Secrétaire : M. Reid (Beauharnois)?

M. Reid : Pour.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Pour.

La Secrétaire : M. Bussière (Gatineau)?

M. Bussière : Pour.

La Secrétaire : M. Tardif (Rivière-du-Loup—Témiscouata)?

M. Tardif : Pour.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Pour.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Pour.

• (15 h 40) •

La Secrétaire : M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Pour.

La Secrétaire : M. Kelley (Jacques-Cartier)?

M. Kelley : Pour.

La Secrétaire : M. Benjamin (Viau)?

M. Benjamin : Pour.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

La Présidente (Mme Grondin) : Abstention.

La Secrétaire : Donc, c'est adopté.

La Présidente (Mme Grondin) : L'amendement est adopté. Donc, on revient au premier alinéa. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires?

La Secrétaire : Tel qu'amendé.

La Présidente (Mme Grondin) : Tel qu'amendé.

M. Kelley : Est-ce que c'est possible d'avoir une copie de l'article 1 maintenant, comme... avec les amendements et une copie?

La Présidente (Mme Grondin) : Tel qu'amendé?

M. Kelley : Oui.

Des voix : ...non.

M. Kelley : ...explications, excusez.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, c'est juste pour ne pas retarder nos travaux puis suspendre encore. On va préparer l'article pour aider les parlementaires, s'ils le souhaitent, là.

M. Kelley : ...continuer de travailler.

M. Bonnardel : Mais on peut continuer de travailler, là, oui.

La Présidente (Mme Grondin) : On va continuer les travaux. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires pour l'alinéa un?

M. Barrette : Oui. On aurait un amendement à déposer, Mme la Présidente. Vous me donnez la permission de le déposer?

La Présidente (Mme Grondin) : Oui.

M. Barrette : Alors, insérer dans le premier alinéa, après le mot «surveillance», le mot «minimale» et, après le mot «contrôle», le mot «minimal».

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce que c'est possible d'avoir la distribution?

M. Barrette : Bien sûr. Si vous voulez suspendre, on va le distribuer.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, on va suspendre les travaux.

(Suspension de la séance à 15 h 41)

(Reprise à 15 h 44)

La Présidente (Mme Grondin) : On reprend les travaux. Tout le monde a sa copie? M. le député de La Pinière, vous voulez faire des commentaires?

M. Barrette : Oui. C'est très simple. Alors, dans les premiers échanges qu'on a eus avec le ministre, je lui ai demandé d'être précis dans sa terminologie dans l'objet et de dire les choses telles qu'elles le sont, c'est-à-dire une déréglementation. Je rappelle que le ministre n'a pas voulu utiliser le terme «déréglementation» et qu'il nous a dit que l'objet de loi, c'était de diminuer le fardeau fiscal. Le fardeau fiscal n'apparaît pas dans l'objet. Encore à cette date-ci, à cette heure-ci, Mme la Présidente, il n'apparaît toujours pas, et on n'a pas de suggestion d'amendement. Après, il nous a dit que l'objet, c'était... O.K., ce n'est pas la déréglementation, ce n'est pas le fardeau fiscal, c'est le fardeau administratif. Mme la Présidente, on n'a toujours pas de ces mots dans l'objet, hein?

Je le répète... et je le répète en accord avec l'intention de notre collègue de Mercier qui a souhaité que, dans l'objet, et on vient de l'accepter, la question de l'empreinte de carbone soit inscrite, puis c'était tout à fait judicieux. D'ailleurs, nous avons nous-mêmes un amendement en ce sens, sans qu'on se soit parlé précédemment, donc on était exactement sur la même pointe. Et là, Mme la Présidente, qu'est-ce qu'on vient de voir? On vient de constater que le ministre a accepté d'ajouter des mots, qui sont clairs, il a souhaité que la collègue de Mercier retire la référence spécifique à notre politique que nous avons nous-mêmes mise en place. Alors, je peux comprendre peut-être qu'il a choisi de la retirer parce que ça faisait référence à quelque chose que nous avons fait, mais je ne veux pas prêter d'intentions, je dis «peut-être», puis ce n'est peut-être pas le cas, mais il n'en reste pas moins qu'il a été retiré puis ça allait dans le même sens, et on a accepté de mettre dans l'objet un élément qui n'y était pas. Alors, moi, je remercie le ministre d'avoir fait preuve de souplesse et d'ouverture pour cet élément-là. Malheureusement, j'aurais aimé qu'il fasse autant... qu'il ait autant de souplesse et de précision pour le reste de l'objet de la loi, qui en est un de déréglementation, qui n'apparaît toujours pas dans l'objet de la loi.

Or, qu'est-ce que l'on constate? Si on est précis, pas mal précis sur l'empreinte de carbone, bien, je pense qu'on peut très bien aussi être précis dans l'esprit de la démarche du ministre quant à la surveillance et le contrôle du transport rémunéré de personnes. Parce que bien des groupes sont venus nous dire que ce qui était aujourd'hui, dans le projet de loi, de la surveillance et du contrôle était minimal, c'étaient des réductions par rapport à ce qu'il y a aujourd'hui. Alors, quand moi, je fais référence à la déréglementation, c'est de la déréglementation. Le ministre ne veut pas l'admettre que c'est de la déréglementation. Je ne comprends pas. Il n'y a pas de honte à dire ce que c'est. C'est de la déréglementation, on l'écrit dans la loi comme ça, tout le monde comprend. On n'utilise pas des euphémismes puis des approximations pour dire que, que, que.

Maintenant, le texte de loi, lui, doit quand même refléter exactement ce que le ministre veut faire et que lui-même a admis lorsque les gens qui s'occupent de la surveillance et du contrôle sont venus nous dire : C'est moins maintenant qu'avant. C'est tellement moins que la plupart des gens ont dit que c'était le strict minimum. Alors, dans cet esprit-là, et comme l'objet a un sens et que les mots ont un sens et ils ont un poids, je propose donc qu'on ajoute les mots... le mot «minimal» après «surveillance» et «contrôle».

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Barrette : ...le collègue a saisi la portée de mon propos.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, si j'avais écrit dans la loi : «La présente loi a pour objet la surveillance minimale et le contrôle minimal», il aurait été le premier à me dire que ça n'a aucun sens d'avoir le mot «minimal». Pour moi, la surveillance, et le contrôle, doit être totale, totale, c'est assez simple. Je l'ai dit depuis le début, on ne fera pas tout ça au détriment de la sécurité des chauffeurs, des usagers. Puis des exemples de sécurité, là, il y en a à l'article 6, 7, 8 et 9. Alors, vous comprendrez que je ne comprends pas du tout où le député de La Pinière s'en va.

M. Barrette : Mme la Présidente, je vais lui dire, au ministre, où est-ce que je m'en vais, je m'en vais là où il nous amène. Alors, le projet de loi tel que déposé, les articles que le ministre vient de citer, des groupes se sont présentés ici pour nous dire que c'était moins qu'avant, que ce n'était pas assez. Alors, si les groupes qui sont ceux qui faisaient le contrôle et la surveillance avant viennent dire au ministre que, «tel que votre projet de loi est déposé, vous en faites moins que précédemment», ça doit être moins. Puis «minimum», ça veut dire que... Je ne vais quand même pas dire au ministre qu'il va en faire zéro, je l'ai dit, il fait de la déréglementation, il ne va pas totalement déréglementer. Mais, quand ceux et celles qui font le contrôle et la surveillance disent : M. le ministre, vous baissez trop, je pense que c'est tout à fait honorable de qualifier le contrôle et la surveillance de minimal, parce que le ministre, je suis d'accord avec lui, jamais il ne va aller à zéro.

Maintenant, pour ce qui est de la sécurité, et ainsi de suite, moi... C'est à ça que ça sert, les consultations publiques, Mme la Présidente. Ils viennent nous dire que c'est moins qu'aujourd'hui, et c'est dans leur opinion, les experts, que ce n'est pas assez. Le ministre, lui, il dit : C'est assez. Bien, la conclusion, c'est que c'est minimal, et, l'objet, lui, sa raison d'être, c'est d'être précis dans le texte et dans le choix des mots, d'où la proposition d'amendement que je fais actuellement.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je pense que le député de La Pinière, il ne se croit même pas dans ce qu'il dit.

M. Barrette : Au contraire.

• (15 h 50) •

M. Bonnardel : Il ne se croit pas. Je ne peux pas comprendre. Je répète pour ceux qui nous écoutent, si j'avais écrit : «La présente loi a pour objet la surveillance minimale et le contrôle minimal», tout le monde ici aurait dit : Bien, voyons! Ça ne peut pas être minimal. C'est une surveillance, une sécurité totale qu'il faut.

Alors, je ne vois pas du tout, encore une fois, où le député... Dans les consultations, qui nous a demandé une surveillance minimale? Personne. Personne. On ne fait pas tout ça au détriment de la sécurité puis de la surveillance. Alors, c'est le dernier commentaire que je fais sur l'amendement. Pour moi, ça doit être total, la surveillance et la sécurité.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, est-ce que le ministre peut, encore une fois, nous expliquer pourquoi il diminue les critères de surveillance et de contrôle tels qu'ils existent actuellement? Notamment les contrôles mécaniques, par exemple, pourquoi il les diminue? C'est ça qu'on est venus nous dire. On est venus nous dire... je ne me cite pas moi-même, là, je cite les gens qui sont venus nous dire : M. le ministre, vous en faites moins qu'actuellement et, en en faisant moins, vous mettez les gens à risque.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, combien de fois j'ai entendu du côté de l'opposition ou certains dire qu'on avait diminué ou que nous allions diminuer la sécurité? Je le répète, là, permis de conduire valide, expérience d'un an, antécédents judiciaires, tout le monde, tout le monde va y passer; un véhicule qualifié autorisé, un véhicule inspecté et autorisé par la suite, nous n'irons pas en bas de ça. Alors, que les gens soient rassurés, là, ce n'est pas vrai que je vais mettre le mot «minimum» pour ce qui est de la sécurité, contrôle et surveillance des véhicules et des chauffeurs. J'ai terminé, Mme la Présidente.

M. Barrette : Mme la Présidente, le ministre choisit sciemment d'éviter de dire que, comme les gens qui font... les mandataires qui font le contrôle mécanique des autos qui sont venus nous faire la démonstration que ce qu'il y a dans le projet de loi, c'est moins qu'aujourd'hui. Il omet de le dire. Et il omet aussi de dire que ces gens-là ont dit qu'à leur avis, professionnel, ça posait potentiellement des problèmes de sécurité. Pourquoi le ministre omet-il de prendre en considération l'opinion de ces experts-là en cette matière-là de sécurité?

On peut changer l'amendement, Mme la Présidente. On pourrait, s'il le souhaite, écrire : «Le contrôle au même niveau qu'aujourd'hui». Je peux faire ça, si c'est ça... si c'est si maximal, si c'est si maximal que ça, Mme la Présidente, on va simplement faire un sous-amendement et on va proposer de mettre «les normes d'aujourd'hui seront maintenues».

M. Lemay : Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député.

M. Lemay : Mme la Présidente, je ne pense pas qu'on a besoin de mettre des adjectifs qualificatifs en arrière de chacun des mots qui sont spécifiés dans le premier alinéa parce qu'en réalité on veut avoir la sécurité des passagers. Donc, on n'a pas besoin de venir dire : «La sécurité totale des passagers» ou de définir à quel niveau est la surveillance ou le contrôle. Il y a une surveillance et un contrôle. On veut avoir la sécurité des passagers. Peu importe l'amendement que le député va vouloir présenter avec des adjectifs qualificatifs, je ne crois pas que ça a sa place. Je ne pense pas que cet amendement-là a lieu d'avoir lieu et ni les subséquents que le député pourrait avoir pour définir d'une façon différente une qualification du mot «surveillance» ou «de contrôle», là.

Donc, moi, mon...

M. Barrette : Mme la Présidente, est-ce que c'est au ministre de répondre maintenant ou... Au député ou au ministre?

M. Lemay : Mme la Présidente, je n'avais pas terminé mon intervention.

M. Barrette : Bien là!

La Présidente (Mme Grondin) : Chaque membre a le droit d'intervenir, M. le député de La Pinière. On va laisser le député de Masson terminer.

M. Lemay : Merci. Donc, c'est pour ça que moi, en fait, je vous le dis, là, je n'ai pas... je vais voter contre cet amendement-là. Merci, Mme la Présidente.

M. Barrette : Je ne suis pas surpris, Mme la Présidente. Alors, nous avons un député, en plus du ministre, qui considère que de recevoir l'opinion des experts qui nous disent qu'on va faire moins maintenant qu'avant, c'est correct. Moi, je ne sais pas, là, en mathématique comment moins peut être maximal, mais apparemment, à la CAQ, c'est possible. Ça, c'est vraiment extraordinaire. Puis je remercie le député de Masson de nous avoir fait cet exposé mathématique.

La réalité, elle est celle-là : ou bien nos consultations publiques servent à quelque chose ou bien elles ne servent à rien. Alors là, on a des experts qui sont venus nous dire ça et là on souhaite ne pas maintenir le niveau actuel. Alors, je n'ai pas entendu une explication, certainement pas du député de Masson ni du ministre, qui explique la chose.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, encore une fois, je ne peux pas m'imaginer que cela vient de la bouche du député de La Pinière, ancien ministre, qui me demande d'écrire dans la loi «la surveillance minimale et le contrôle minimal». Je pense que les gens qui nous écoutent...

M. Barrette : Bien, c'est parce que...

M. Bonnardel : ...doivent mesurer l'impact d'un mot. Je n'irai pas au minimal, j'irai à la surveillance totale.

M. Barrette : Excellent. Alors, Mme la Présidente, je vous propose de suspendre, nous allons rédiger un sous-amendement qui va aller dans le sens du dernier commentaire du ministre.

La Présidente (Mme Grondin) : O.K. La façon que ça fonctionne, on ne peut pas sous-amender...

M. Barrette : Ah non, ce n'est pas moi, c'est vrai...

La Présidente (Mme Grondin) : ...par vous-même.

M. Barrette : C'est vrai.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, M. le député, vous déposez...

M. Benjamin : Absolument.

La Présidente (Mme Grondin) : Vous souhaitez déposer un sous-amendement?

M. Benjamin : Je souhaite déposer un sous-amendement...

M. Barrette : C'est vrai, c'est vrai. C'est mon erreur, Mme la Présidente, ce qui n'enlève rien à ce que l'on va faire dans les prochains instants.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, on suspend les travaux pour le sous-amendement.

(Suspension de la séance à 15 h 56)

(Reprise à 16 h 7)

La Présidente (Mme Grondin) : À l'ordre, s'il vous plaît! On reprend les travaux. M. le député de Viau, vous avez un sous-amendement.

M. Benjamin : C'est bien ça, Mme la Présidente. Donc, alors, le sous-amendement se lirait comme suit, donc : Modifier l'amendement proposé à l'article 1 du projet de loi par, premier alinéa, le remplacement du mot «minimale» par les mots «en maintenant les exigences en la matière actuellement en vigueur dans la Loi concernant les services de transport par taxi ou toute autre loi s'y rapportant»; point 2, le remplacement, du mot «minimal» par les mots «en maintenant les exigences en la matière actuellement en vigueur dans la Loi concernant les services de transport par taxi ou toute autre loi s'y rapportant».

Voilà. Est-ce que je pourrais... Alors, vous comprendrez, Mme la Présidente... Donc, on a écouté attentivement M. le ministre aborder l'amendement de mon collègue de La Pinière, notamment en mentionnant ce qui suit, donc deux citations du ministre. Il a clairement dit : «Nous n'irons pas en bas de ça.» Donc, nous n'irons pas vers le minimal. Et il a parlé de contrôle total. Donc, ce sont ses mots.

Alors, dans les circonstances, il y a actuellement des normes qui sont en vigueur, et ces normes-là... Donc, M. le ministre devrait, à ce moment-là, viser ces normes-là et pas en deçà de ces normes-là. Voilà la portée de ce sous-amendement.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je n'ai pas besoin d'un amendement qui me mentionne «en maintenant les exigences en la matière actuellement en vigueur» quand, déjà dans la loi, on mentionnera des articles de sécurité à l'article 9, 10, 13, 15, 16 et 41 pour les antécédents judiciaires des chauffeurs, l'inspection mécanique, les répondants, à l'article 26, 27, le nouveau régime de sanctions pénales, la vérification des véhicules, l'inspection des véhicules, le permis, la formation et les antécédents judiciaires.

Quand l'article dit : «La présente loi a pour objet la surveillance et le contrôle du transport rémunéré de personnes par automobile», on n'imposera pas le minimum, comme le député de La Pinière initialement voulait le mentionner. Voilà.

• (16 h 10) •
M. Benjamin : Mme la Présidente, si vous permettez, donc, je pense que l'article 1 que nous sommes en train d'étudier actuellement en lien avec le sous-amendement qui a été déposé, c'est l'opportunité, c'est une occasion que le ministre, dans son intention, présente non seulement son objectif, l'objet, mais aussi les principes, et il y en a deux. Quand on parle de principes, actuellement, il y en a deux. Il parle d'une perspective d'équité, nous y reviendrons donc sur ce principe-là, mais aussi on vient d'adopter un autre principe tout à l'heure, donc via notamment l'amendement qui a été proposé, qui a été apporté par notre collègue de... la collègue de Mercier.

Vous savez, Mme la Présidente, chaque mot, chaque mot a un sens. Ce que nous ne voulons pas, c'est que cet article-là ne dise pas tout. Ce que nous ne voulons pas... C'est que l'article 1 puisse dire clairement l'intention du ministre, qu'est-ce qu'il veut faire. Par exemple, dans cet article-là, il y a deux mots, où le ministre parle de surveillance et de contrôle. Donc, j'aurai peut-être l'occasion de revenir sur ces deux mots-là, donc, question de demander au ministre de nous préciser qu'est-ce qu'il entend par «surveillance» et qu'est-ce qu'il entend par «contrôle».

Mais, justement, ce que nous avons comme mesures... Prenons, par exemple, Mme la Présidente, le niveau de formation, le niveau de formation des chauffeurs actuellement. Ce que le ministre annonce comme intention dans son projet de loi, c'est de réduire la formation des chauffeurs. Nous, ce que nous voulons, par ce sous-amendement... Et, comme le ministre nous a dit, pas une fois, mais deux fois, que son intention, c'est d'avoir, d'exercer une surveillance ou un contrôle total, bien, alors, le minimum, dans les circonstances, c'est que le ministre puisse maintenir... À moins qu'il dise qu'il veut hausser les mesures qui sont actuellement en vigueur. Donc, le minimum, dans les circonstances, c'est qu'il puisse maintenir ce qu'il y a actuellement comme normes et pratiques au niveau des exigences en matière de la Loi concernant les services du transport.

Donc, ma question au ministre : Est-ce qu'il considère, avec ce qu'il propose clairement en matière de formation... Est-ce qu'il hausse les mesures ou est-ce qu'il les réduit par rapport à ce qu'on a actuellement comme normes en vigueur?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, j'ai mentionné tous les articles qui concernent la sécurité, les antécédents judiciaires, automobiles, répondants, nouveau régime de sanctions administratives. Dans les circonstances, Mme la Présidente, je l'ai mentionné, on n'a pas besoin de modifier, donc d'aller au service minimal que le Parti libéral souhaitait voilà quelques minutes. Voilà.

M. Benjamin : Ma question demeure entière, Mme la Présidente, et je n'ai pas entendu l'ombre d'une réponse de cette question. La question, elle est précise. La question est la suivante : Est-ce qu'en matière de formation... est-ce que la proposition du ministre, actuellement... Est-ce qu'il considère que cette proposition-là est supérieure à ce qu'il y a actuellement comme mesures de formation par rapport aux lois qui sont actuellement en vigueur? Je parle de la formation.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on va uniformiser la formation partout au Québec. Parce qu'il y avait des disproportions dans les différentes régions du Québec, entre la formation qu'il y avait, à sept heures, exemple, en Gaspésie, 35 heures chez un, 110, 150 chez l'autre. Alors, il y aura une formation qui va être donnée partout sur le territoire. Par la suite, les répondants pourront définir s'ils souhaitent améliorer cette formation, et, nécessairement, aussi pour le transport adapté.

M. Benjamin : Mme la Présidente, j'ai, tantôt, parlé de témoignages de personnes qui sont dans l'industrie du taxi. Ce sont des personnes qui ont été formées et des personnes pour lesquelles... non seulement elles ont été formées, une formation initiale, mais qui ont connu des mises à jour par rapport à leur formation. Le ministre nous parle d'uniformisation. Moi, je demande au ministre d'apprécier, à partir de son projet de loi et à partir du sous-amendement que nous avons devant nous en matière de formation... Est-ce qu'il estime que ce qu'il propose dans son projet de loi en matière de formation est supérieur par rapport à ce qui existe actuellement en termes d'exigences de formation pour les gens qui sont dans l'industrie du taxi?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on aura l'occasion, après l'article 1, de parler de tous les articles de sécurité et d'antécédents, et le député pourra faire valoir sa question.

M. Benjamin : Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : ...M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Oui. Mme la Présidente, là, c'est quasiment un déni de parlementarisme. Mon collègue, là, a été très éloquent dans son approche, très clair. Il n'y avait pas de piège, aucun. Le ministre veut nous amener, lui, dans un piège sémantique. Nous, de notre côté, on souhaite que l'objet soit précis, l'objet de la loi dise ce que ça fait. Il y avait une omission. Ça ne parlait pas de l'empreinte carbone. Maintenant, il l'a rajoutée. Ça, c'est facile parce que c'est de bon ton dans les temps d'aujourd'hui. Ça, c'est correct, c'est facile. Mais c'est une déréglementation. Il y a moins de règles, il y a moins de tout, hein?

Depuis le début qu'on souhaite que le ministre dise exactement la nature de l'objet, précisément, avec les termes qui s'y rapportent. C'est fondamental, ça. Mon collègue qui vient de poser la question... Elle est très simple. Le ministre ne veut pas dire... Moi, quand je parle de minimal, ce n'est pas parce que je souhaite que ce soit minimal, mais que le texte reflète ce que fait le ministre. Et il fait ce qu'il a l'intention de faire. Je ne prête pas des intentions, je note ce que son intention... la manière dont son intention se matérialise dans le texte de loi.

Mon collègue a posé des questions hypersimples. C'est-à-dire plus ou moins, là, aujourd'hui qu'avant? La réponse : Dans à peu près tous les secteurs, c'est moins. On est venu nous le dire en consultations publiques. Alors, le ministre nous répond : On veut un maximum. O.K., nous autres aussi. On est exactement sur la même page. Alors, il y a sûrement plus que ce qui existe dans la loi actuellement de possible, c'est sûr. On pourrait aller encore plus loin dans tous les éléments de tous les articles que le ministre nous répète.

Puis c'est vrai qu'il y a ces articles-là, là. Mais l'objet, là, l'objet, c'est pour introduire les autres articles. Alors là, nous, on dit : Parfait, si l'objet veut assurer la sécurité des passagers et que, de la bouche même du ministre, ça doit être le maximum, pourquoi... Puis on ne demande pas d'en faire plus qu'aujourd'hui, on dit : Bien, pourquoi on ne maintient pas ce qui se fait en matière de contrôle et de surveillance, pourquoi? Alors là, le ministre va nous répondre : Parce que l'objet de la loi, là, c'est de réduire le fardeau, virgule, financier, virgule, administratif, virgule, de formation, virgule, virgule, virgule, et aussi, à la fin, des règlements, tous des mots qui ne sont pas dans le projet de loi, mais qui sont remplacés par des mots à portée que je qualifierais de limitée, sachant ce qu'on a entendu en commission, sachant ce qu'on a lu dans le projet de loi et sachant ce que dit le ministre lui-même.

L'objet est de. Et là on n'est pas capable de mettre les mots qui correspondent à la réalité. Il faut quand même qu'on le dise, il faut quand même qu'on propose de faire des modifications, des amendements qui font ce que ça a à faire, c'est-à-dire : l'objet va faire ceci. Si on accepte de dire que l'objet de la loi inclut de prendre en considération l'empreinte carbone, bien, O.K., ça a cet objet-là.

Alors, je vais répéter... ou je pourrais, je ne le ferai pas, répéter ce que je viens de dire, mais la réalité, là, c'est que l'objet, il sert à ça. Ce n'est pas juste parler pour parler, c'est que le texte de loi doit dire ce qu'il veut dire, ce que le ministre a choisi de mettre dans le projet de loi, l'intention, la finalité qu'a le ministre dans son esprit, dans son texte de loi. Alors, la finalité, ce sont les bouts de phrase qu'on met actuellement dans les amendements. Et là on essaie de m'expliquer, comme le député de Masson a fait, que ça n'a pas... c'est impertinent. Bien non, c'est pertinent. Alors, quand on en met moins, moins, moins et qu'on n'est pas capable d'expliquer s'il y en a plus, bien, c'est parce qu'il y en a moins à la fin, là. C'est tout.

Alors, je redonne... je tends la main encore une fois au ministre. Est-ce qu'il est disposé à apporter des amendements qui, en matière de surveillance et de contrôle... le sous-amendement qui est ici, qui va faire en sorte qu'on maintient ce qu'on a et qu'on ne le réduira pas, dans l'esprit de ce qu'il dit lui-même, avoir un maximum de surveillance et de contrôle?

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, les députés de l'opposition auront l'occasion aux articles mentionnés, comme je l'ai dit tantôt, 9, 10, 13, 15, 16, 41, article 19, le chapitre IX pour ce qui est de l'inspection et des enquêtes, le chapitre X pour la radiation et inscription, chapitre XV pour le pénal, de faire valoir leurs points. On pourra les étudier.

• (16 h 20) •

M. Barrette : Bien oui, mais c'est... Mme la Présidente, je le sais, que je vais avoir le... On aura tous, peu importe notre formation politique, l'occasion de faire valoir notre point. On le sait, on va faire valoir notre point 275 fois, Mme la Présidente, on le sait, ça. C'est pour ça qu'on est ici, puis on est heureux de l'être, ici. On le sait. Mais là on parle de l'objet de la loi, l'objet.

Alors, je le répète, d'un côté, on accepte de mettre un élément additionnel qui, lui, évidemment... il est dans la loi, là, il est correct, là, mais il n'est pas très contraignant. Il est dans l'esprit du discours ambiant sur l'environnement. C'est correct. Il n'est pas vraiment contraignant. On s'entend, là, il n'est pas contraignant. Ce n'est pas pour rien que le ministre n'a pas voulu mettre la politique 2030, parce que la politique 2030 a une contrainte. Alors, il n'a pas voulu le mettre, il a voulu avoir un texte qui est plus léger.

Alors, je vais le relire pour le bénéfice de ceux qui nous suivent, pour voir un peu, là, le côté plus léger de la chose : «La perspective — et après "perspective" — de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone», bon, ainsi que... «Perspective». Ça, c'est loin, très loin, c'est des années-lumière de la politique 2030. La politique 2030, il y a des chiffres, là-dedans, là. Là, il n'y en a pas, de chiffres. Là, c'est une perspective. Mais on comprend pourquoi le ministre a voulu rééditer l'amendement premier de notre collègue de Mercier, parce que, dans le premier amendement de la collègue de Mercier, bien, il y avait une espèce de lien chiffrable. Là, on a un lien conceptuel, il n'y a rien de chiffrable. Alors, c'est correct, là, moi, j'ai voté pour puis je revoterai pour. J'aurais préféré la politique 2030, parce qu'elle, elle est plus chiffrée.

Mais, quand on arrive à du pas chiffrable, mais à des choses qui sont... qu'on peut déterminer, cibler, identifier, dire : Voici ce qu'on faisait avant, voici ce qu'on fait après... Bien, c'est pour ça qu'on ne peut pas répondre à la question de mon collègue de Viau. On ne peut pas répondre à sa question pour une raison simple, parce que, si on répondait précisément à la question, on serait obligés de dire : Il n'y en a pas autant, il n'y en a pas plus, il y en a moins, puis il y en a tellement moins

que ça devient minimal. Et nous, on dit, de notre côté : On entend ceux qui sont venus nous voir, les experts. Moi, Mme la Présidente, là, je n'ai jamais réparé mon auto, là, hein, moi, je n'ai jamais réparé mon auto moi-même, là. Puis de regarder en dessous d'une auto puis voir que telle pièce, à l'oeil, n'est plus bonne, là, bien, ce n'est pas ma job, ce n'est pas mon expertise. Il y a des mandataires pour ça, il y a des gens qui font ça. Et il y a des gens qui sont venus ici nous dire : Oui, bien là, ce que vous allez faire, là, c'est pas mal moins qu'on devrait et, oui, ça a un potentiel de mettre en danger, dans certaines circonstances, certainement à risque, la clientèle. C'est juste ça qu'on dit.

Alors, la réaction du gouvernement, c'est : Bien oui, mais, nous, là, ce qu'on a pensé, là, puis c'est un peu comme ça, le ton qu'utilisait... le ton, je ne dis pas «le ton» en termes d'intonation, mais le ton... le fond de l'intervention du député de Masson : Bien, regardez, ce qu'on a fait, nous autres, là, c'est parfait, là, pourquoi vous contestez ça? Bien, c'est parce qu'on prend en considération ceux qui sont venus devant nous, ils sont venus devant nous puis ils ont dit : Bien oui, mais, attention, là, ce n'est pas vrai qu'en toute circonstance ce que vous mettez sur la table, ça garantit une sécurité maximale des gens. C'est ça qu'on nous a dit.

Et nous, on est là puis on dit : Bien, dans le chapitre I, au premier alinéa, où on parle de la sécurité des passagers et où on dit : «La présente loi a pour objet la surveillance et le contrôle du transport rémunéré [par] personnes par automobile, afin d'assurer la sécurité des passagers et la transparence du prix des courses...» «Assurer la sécurité des passagers», j'imagine qu'implicitement ça veut dire «maximale». Si implicitement ça veut dire «maximale», et qu'avant il y avait une chose, et après il y en a moins, il me semble que c'est moins, que ça devrait nous inquiéter. Et, si les experts disent : Vous devriez vous inquiéter de ça et maintenir les normes qui existent actuellement... Je le sais bien, qu'à tous les articles que le ministre nous dit qu'on va aborder on va pouvoir s'exprimer. Bien oui! Mais ce serait bien le fun de dire qu'on veut assurer la sécurité implicitement maximale en maintenant les standards d'aujourd'hui, qui n'ont pas été démontrés comme étant inutiles et inappropriés.

Je trouve que, comme objet, c'est fort, ça nous permet de s'appuyer là-dessus quand on va arriver aux fameux articles. Parce que, quand on va arriver aux fameux articles que le ministre nous annonce, où on va pouvoir s'exprimer comme il le dit, bien là, c'est sûr que tout ce qu'on va nous dire, c'est : Regardez, nous autres, on a raison, parce qu'on en fait moins maintenant, et on en fait moins, puis on pense qu'on a raison, puis peu importe ce que vous allez nous dire, puis, ceux qui sont venus nous voir, ce qu'ils sont venus nous dire, ça ne compte pas. Puis c'est ça, c'est là où on en est. Alors, à quoi ça sert, des consultations publiques, et à quoi ça sert, ces débats-là, si on n'est pas capables de s'entendre sur des modifications aussi simples.

Et là on ne parle pas ici d'éléments qui vont mettre en péril l'industrie du taxi ou Uber et Lyft, que... Des fois, on se demande si le projet de loi... Bien des gens se posent cette question-là, Mme la Présidente, il y a bien du monde qui se disent : Coudon, c'est-est un projet de loi écrit spécifiquement pour les grandes compagnies de ce type et de ce monde? Bien, quand on regarde ça, c'est des questions qui, pour le grand public et les observateurs, sont légitimes. Et, quand on pose des questions et on fait des commentaires comme je le fais et mon collègue a fait il y a quelques instants, on se fait répondre : Bien non, ce n'est pas inutile... ce n'est pas utile, c'est-à-dire, et ceci, et cela, bien, on se demande qu'est-ce qu'on fait ici, là.

Alors, moi, Mme la Présidente, je réitère ma demande au ministre : Pourquoi, après avoir dit ce que j'ai dit, n'accepte-t-il pas d'aller dans cette direction-là?

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Bien, Mme la Présidente, ce n'est pas le député de La Pinière qui va faire des inspections. Je veux rassurer les gens, là, les véhicules... À l'article 19, là, je l'ai déjà répété mais je vais le faire encore une fois, ça dit ceci : «Si le kilométrage indiqué à son odomètre ou son âge, déterminé en fonction de l'année du modèle, excède les limites prévues par règlement du gouvernement, a fait l'objet d'une vérification mécanique par une personne autorisée par la société en vertu de l'article 520 du Code de la sécurité routière...» On pourrait discuter des différents articles de sécurité quand nous serons rendus là.

M. Barrette : Mme la Présidente. Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Grondin) : ...

M. Barrette : ...la réponse que le ministre a faite aux gens qui font ça... Puis il a raison, le ministre, ce n'est pas moi qui vais aller inspecter ça. Mais ce qui est annoncé, c'est moins qu'avant, et c'est ce que les mandataires sont venus nous dire. Ils sont venus nous le dire.

Alors là, le ministre, il nous dit : Inquiétez-vous pas, inquiétez-vous pas, on va faire un règlement. Oui, on sait. On sait ça, là, on sait qu'un règlement, ça ne passera pas devant l'Assemblée nationale, ça ne passera pas en commission parlementaire, ça ne passera pas à l'analyse que l'on fait ici. Ça va être le gouvernement qui décide. Et là, s'il veut être minimal, il va falloir l'aider en masse.

Alors, en quoi ce serait dangereux, pour le gouvernement, ce serait contradictoire, ce serait contre l'intérêt public d'aujourd'hui statuer dans l'objet qu'on va maintenir les paramètres actuels justement pour la sécurité maximale des passagers? Pourquoi?

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Ça fait quatre fois que je me répète, Mme la Présidente. Je veux rassurer les gens. Sécurité, surveillance, on ne sera pas minimal, comme le député le souhaitait au début de son intervention.

M. Barrette : Mme la Présidente, non. Le député, là, parce qu'on me...

La Présidente (Mme Grondin) : ...M. le député, M. le député de Viau a demandé la parole.

M. Barrette : Ah! vous avez demandé la parole avant moi. Est-ce que tu...

M. Benjamin : Oui, bien, allez-y. Allez-y.

M. Barrette : Mme la Présidente, ce que je vous disais... Mme la Présidente, je n'ai jamais souhaité que ce soit minimal. J'ai souhaité et je souhaite encore que l'objet de cette loi dessinée par le ministre et son équipe dise exactement ce qu'il veut faire. Et clairement, clairement, il veut faire moins, il le dit lui-même, incluant en sécurité, qu'avant. C'est clair. Moi, je veux que l'objet, là, c'est ce que je souhaite, qualifie correctement son intention. Et je souhaite, ça, je le souhaite, que notamment le contrôle et la surveillance soient maximaux. Maximaux, ça peut être plus que maintenant, mais ça ne devrait pas être moins que maintenant.

Et on est surpris de voir que le ministre refuse d'inscrire ça. On ne peut pas dire en même temps : Je veux un maximum de sécurité, et, en même temps, d'abaisser les normes. On ne peut pas faire les deux en même temps. Et moi, là, je m'en remets au public qui nous écoute : Ça ressemble à ça. Alors, si ce n'est pas ça, bien, il y a une manière de l'écrire et de permettre à la population de conclure, et de les rassurer : C'est correct, le ministre s'occupe vraiment de nous, il veut maintenir les normes actuelles. Là, actuellement, c'est le contraire. Et je vais passer la parole à mon collègue.

• (16 h 30) •

M. Benjamin : Merci, Mme la Présidente. Je vais encore commencer par citer le ministre, qui vient de dire qu'il veut rassurer tous les Québécois qui nous écoutent actuellement sur la sécurité. Je veux bien, je veux bien être rassuré. Mais, en fait, ce qu'il faut comprendre, Mme la Présidente, ce sous-amendement, c'est un sous-amendement, je dirais même, qui a une portée contre le cynisme en politique.

On veut bien rassurer les gens sur la sécurité des gens. Or, l'article 1 de tout projet de loi, c'est le moyen, c'est le véhicule par lequel tout gouvernement amène ses intentions, claires, les principes qui sous-tendent à ce projet de loi et aussi les objectifs qui sont fixés. Or, si la sécurité, si la sécurité des clientes et des clients est si importante pour M. le ministre, pourquoi est-ce qu'il refuse de dire clairement dans son article 1 qu'il ne saurait être question de réduire les exigences de la loi actuellement en vigueur? C'est aussi simple. Ce n'est pas compliqué. On lui demande, on lui dit : Écoutez, il faut que les bottines suivent les babines. Donc, c'est tout simplement ça qu'on lui demande.

Alors, ma question encore demeure entière, à M. le ministre. M. le ministre, vous, vous avez affirmé que vous voulez rassurer les gens sur la sécurité. Je suis d'accord avec vous et je vous crois. Maintenant, pourquoi n'êtes-vous pas prêt, ce que vous venez d'affirmer, à l'inclure dans l'article 1 à travers ce sous-amendement?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, court mot. Le Parti libéral du Québec, l'opposition officielle, le premier amendement qu'ils ont déposé dans le projet de loi n° 17, c'est de me demander d'avoir une surveillance et un contrôle minimal. Aujourd'hui, on essaie de se rattraper, là, avec un deuxième amendement. Je le répète, il y aura des articles, dans cette loi, où nous pourrions discuter de la sécurité, de la formation, et autres.

Maintenant, l'article 1, l'article 1 définit très, très bien, très, très bien la perspective, donc, d'assurer la sécurité des passagers, la transparence du prix des courses, le contrôle et la surveillance. Le premier amendement, c'était une surveillance et contrôle minimal. Je pense que ça dit tout.

M. Benjamin : Je rappelle, Mme la Présidente, que le sous-amendement qui est devant nous... Il y a un sous-amendement, c'est le sous-amendement que nous sommes en train de discuter. Je me fie à vous pour rappeler au ministre ce que nous sommes en train d'étudier actuellement, c'est un sous-amendement. Et le texte se lit comme suit :

Remplacement du mot «minimale» par les mots «en maintenant les exigences en la matière actuellement en vigueur dans la Loi concernant les services de transport par taxi ou toute autre loi s'y rapportant».

Et le deuxième élément du sous-amendement : Remplacer le mot «minimal» par les mots «maintenant les exigences en la matière actuellement en vigueur de la Loi concernant les services de transport par taxi ou toute autre loi s'y rapportant».

L'argumentaire est... Je ne pense pas que l'argumentaire du ministre soit en lien avec le sous-amendement qui est devant nous. Or, le sous-amendement qui est devant nous est clair. M. le ministre nous a affirmé qu'il croit... Il veut rassurer les Québécoises et les Québécois sur l'importance de la sécurité. Nous sommes d'accord avec le ministre sur cette volonté, et c'est parce que nous sommes d'accord avec lui que nous souhaitons qu'il puisse dire à travers cet article-là, dans ce sous-amendement, qu'il n'est pas question pour lui de réduire les exigences. Il n'est pas question pour lui de réduire les exigences.

Alors, c'est le sous-amendement qui est devant nous. Ma question : Est-ce que M. le ministre est prêt, Mme la Présidente, à dire avec nous aux Québécoises et Québécois qu'il n'est pas question de réduire les exigences?

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on aura l'occasion, et je l'ai mentionné, encore une fois aux différents articles mentionnés, aux différents chapitres, de parler de ces sujets, qui sont extrêmement importants, j'en conviens, on l'a mentionné maintes et maintes fois. Tout ce qu'on entreprend ne se fera pas au détriment de la sécurité des passagers, des chauffeurs eux-mêmes. Dans les circonstances, quand on sera rendu à ces articles, il me fera plaisir d'en discuter avec l'opposition.

Une voix : Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Permettez... M. le député de Bourget.

M. Campeau : Mme la Présidente, je trouve ça un peu surprenant qu'on utilise le mot «minimal» et qu'on tourne autour de ce sujet-là aussi longtemps. On va prendre juste l'exemple de la formation. Elle n'était pas égale. Alors, on veut donner maintenant les normes qu'on va vouloir appliquer.

Une voix : Mme la Présidente, on est dans le sous-amendement...

M. Campeau : Est-ce que je peux terminer, Mme la Présidente? Alors, le fait de...

Des voix : ...

M. Campeau : Alors, le fait de parler de minimal ou de maintenir les exigences, ça sera ce qui est décrit dans les articles qui vont venir, qui va venir déterminer ce que ce projet de loi veut faire. Et qu'on mette «minimal» ou qu'on mette «actuel», ce qu'on fait actuellement, ça ne veut pas rien dire parce que ce qu'on fait actuellement n'est pas égal d'une place à l'autre au Québec.

Alors, je ne vous comprends pas, pourquoi on va aller utiliser ces mots-là, actuellement, dans l'objet. Ce qui sera défini suite à l'objet de l'article 1, il est en dessous, et on en discutera quand on sera rendus là.

M. Barrette : Mme la Présidente, un, il n'est pas sur l'objet de ce sous-amendement-là. Deuxièmement, il se trompe, le député de Bourget, parce que le ministre a dit lui-même qu'on traiterait de ça dans les prochains articles qui annonceraient un règlement. Alors, le ministre, là, et ses collègues, là, ils pourraient très bien, pour rassurer la population... Il a dû y réfléchir. Ça doit être clair dans son esprit ou dans l'esprit de son équipe. Pourquoi ne dépose-t-il pas aujourd'hui le règlement qui va traiter de ça? On verrait tout de suite, on verrait tout de suite si c'est le strict minimum et on verrait tout de suite si c'est au moins pas loin de l'équivalent d'aujourd'hui, ce qui ne sera pas le cas. Est-ce que le ministre a la gentillesse de nous déposer son règlement aujourd'hui? Demain, s'il le veut.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, il me fera plaisir à l'article 19, qui concerne l'inspection mécanique, de discuter avec le député de La Pinière sur ce sujet. On est à l'article 1.

M. Barrette : Est-ce que le ministre s'engage à nous déposer son règlement pour chacun des articles qu'il a mentionnés?

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Il me fera plaisir d'en discuter à l'article 19, Mme la Présidente.

M. Barrette : La question que j'ai posée, Mme la Présidente, elle est très précise. Est-ce que le ministre est prêt à s'engager aujourd'hui, pour rassurer la population et arrêter de jouer sur les mots, ce qui est complètement inutile, pour rassurer la population, de déposer son ou ses règlements sur les sujets qui seront traités aux différents articles que le ministre a annoncés?

M. Bonnardel : On va en discuter à l'article 19, Mme la Présidente.

M. Barrette : Bien, la question... Ce n'est pas ça, la question que j'ai posée, Mme la Présidente. Est-ce que le ministre s'engage à déposer les règlements lorsqu'on arrivera à l'étude de ces articles-là? Mme la Présidente, le ministre, là, hein, il ne veut pas admettre qu'il baisse les normes. Il ne veut pas s'engager à déposer les règlements lorsqu'on va étudier les différents articles. Et aujourd'hui, lesdits règlements, évidemment, on ne les aura pas. Alors, c'est quoi qui rassure la population là-dedans?

Alors, les députés, là, peuvent bien s'amuser à jouer sur les mots, là. Moi, là, si ce texte-là avait été transparent, il aurait dit qu'on dérègle, qu'on baisse les normes, qu'on va être au minimum. «That's it.» Ce n'est pas ça, là. Là on est très vague. On accepte un amendement sur le côté vert de la chose et on ne s'engage pas à déposer les règlements, qui, eux, vont rassurer la population. C'est ça, la réalité. La réalité, elle est là.

Alors, je repose la question. Le ministre, qui n'a clairement pas dit qu'il y aurait plus de réglementation après qu'avant, qui n'a clairement pas dit qu'il y en aurait autant, bien là, il ne nous dit pas rien puis il ne s'engage pas à nous en dire sur le plan du règlement lorsqu'on arrivera aux articles concernés. Alors, je répète ma question, le ministre, soit il nous dépose... Est-il disposé à nous déposer son règlement aujourd'hui ou s'engage-t-il...

Une voix : ...

M. Barrette : Bien là, c'est moi qui ai la parole. Mme la Présidente...

Une voix : ...

M. Barrette : Non. Mme la Présidente. Mme la Présidente.

Une voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Un instant, s'il vous plaît.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Grondin) : On va le laisser terminer.

M. Barrette : Oui, justement. Alors, Mme la Présidente, je suis exactement sur mon sous-amendement, là, parce que la réponse du ministre nous amène là. La réponse du ministre nous amène là. Ce n'est pas moi qui ai parlé de règlement. Ce n'est pas moi qui parle des prochains articles. C'est la réponse à mon sous-amendement par le ministre.

Je comprends que ses collègues veulent le sauver, là. Je le comprends, mais ça ne marche pas. La réalité, c'est que le ministre, là, il nous a dit ça. Il nous a dit : On va en parler, faites-vous-en pas, dans les prochains articles, qu'il a énumérés, hein? Puis il nous dit : Faites-vous-en pas, là. Moi, là, j'ai à coeur... je veux la sécurité. Puis ça va être dans le règlement. Bien, moi, tout ce que je dis, c'est simple, là, ce projet de loi là, il s'est fait pendant un certain temps. Il y a des réflexions qui ont été faites. Il y a des règlements qui sont sans doute déjà écrits. Ça, c'est clair. Et on demande au ministre, simplement, de nous dire s'il veut nous déposer maintenant... mais surtout, s'il ne peut pas, on va être magnanimes, il ne peut pas aujourd'hui, il ne l'a peut-être pas apporté, mais, quand on va arriver aux différents articles, s'engage-t-il à déposer les règlements lorsqu'on en parlera? Sinon, la seule chose dont on va parler, c'est : Voici l'article untel, nous avons raison. Fin de la discussion.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on parle d'un sous-amendement depuis peut-être 20 minutes...

M. Barrette : C'est quoi, le problème?

M. Bonnardel : ...suite à une erreur de l'opposition officielle sur le premier amendement qu'ils ont fait au projet de loi n° 17, qui parlait d'une surveillance et d'un contrôle minimal du transport rémunéré de personnes par automobile. Je l'ai maintes et maintes fois mentionné, Mme la Présidente, pour nous, ces articles seront discutés à l'article 9, 10, 13, 15, 16, 41, dans les différents chapitres, on aura l'occasion d'en parler. Mais, pour moi, il était hors de question de réparer l'erreur du Parti libéral.

• (16 h 40) •

M. Barrette : Il n'y a pas d'erreur, Mme la Présidente. Lorsque j'ai fait mes commentaires, c'était très clair, puis je vais le refaire encore, puis je vais le faire sans arrêt, j'aurais aimé que le ministre... et c'est ce qui aurait été louable, là, en tant que ministre, qu'on écrive dans la loi, dans l'objet, exactement ce qu'on veut faire. Et il refuse de le faire. Et la plus belle démonstration qu'il refuse de le faire, c'est le discours que lui et ses collègues tentent de maintenir.

Ce n'est pas une erreur, du tout, du tout. Le ministre n'écrit pas dans son texte de loi, à l'étape de l'objet, ce qu'il fait. Et ce qu'il fait, c'est déréglementer, baisser des standards dans différentes matières, notamment en matière de sécurité, et il nous dit qu'il ne veut pas maintenir les standards actuels. C'est ça, la réalité. C'est sûr qu'on aura des amendements aux fameux articles dont il parle. C'est clair, clair, clair. Mais la réalité, elle est là aujourd'hui. Elle est tout simplement là.

Et en plus le ministre ne s'engage pas à déposer ses règlements, mais il invoque le règlement pour dire que tout va être correct. Or, je le répète, le règlement ne sera jamais débattu ici parce que c'est un règlement. C'est un règlement, c'est comme ça.

Alors, il y en a d'autres, objets, là. Il y a d'autres éléments, dans l'objet, qu'on doit encore traiter, mais actuellement on est sur la question de la sécurité. Alors, c'est ça. Alors, encore une fois, est-ce que le ministre s'engage à déposer ses règlements lors de l'étude des articles qu'il a lui-même mentionnés?

M. Bonnardel : On est prêts à voter pour le sous-amendement, Mme la Présidente.

M. Barrette : Il reste combien de temps, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Grondin) : 10 secondes.

M. Barrette : Ah! on va voter.

Une voix : Est-ce qu'il me reste encore du temps, Mme la Présidente?

M. Barrette : Oui. Toi, il t'en reste en masse.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Viau...

Une voix : «Toi, il t'en reste en masse», aïe, aïe, aïe!

M. Benjamin : Il m'en reste combien, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Grondin) : ...pas long. Vous pouvez... Je vais vous le dire.

M. Benjamin : Bien, écoutez...

La Présidente (Mme Grondin) : 12 min 15 s.

M. Benjamin : 12 minutes. Ah! bien, c'est bon. C'est parfait. Bien, écoutez, dans... Je suis toujours sur le sous-amendement, Mme la Présidente. J'aurais aimé avoir... si vous permettez, Mme la Présidente, poser au ministre deux ou trois questions. En fait, j'aimerais demander au ministre, donc : Dans l'article 1, quand il parle de surveillance, quelles sont ses intentions? Qu'est-ce qu'il veut dire par «surveillance»?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, c'est normal qu'on soit à la... sous-amendement, parce que ce serait gênant de revenir au premier amendement que le Parti libéral a déposé sur la surveillance et le contrôle minimal. On aura la chance d'en discuter aux différents articles, comme je l'ai mentionné précédemment.

M. Benjamin : Bon, alors, écoutez... Je n'ai pas eu du succès sur le mot «surveillance». Peut-être que j'en aurai un peu plus : Qu'est-ce qu'il entend par «contrôle»?

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, aux articles 9, 10, 13, 15, 16, 41, aux différents chapitres sur l'automobile, le répondant, régime pénal, il me fera plaisir d'en discuter avec le député.

M. Benjamin : ...vous savez, l'enjeu est entier, Mme la Présidente. Il y a toute une industrie. Il y a des propriétaires, il y a des chauffeurs, il y a des entreprises de soutien à l'industrie du taxi et il y a surtout, il y a surtout les clients, qui veulent avoir un peu de clarté, un peu de précisions aujourd'hui sur les intentions du gouvernement, sur les intentions du ministre. Et le lieu où le ministre peut clairement annoncer ses intentions, clairement, de manière claire et précise, c'est dans l'article 1. C'est dans l'article 1.

Vous savez, j'évoquais tout à l'heure les enjeux par rapport à la question de la formation. Ça ne prend pas une tête à Papineau pour savoir qu'actuellement un chauffeur dans la région de Montréal... quelque 150 heures, à peu près 90 heures en matière de toponymie, etc., et une soixantaine d'heures sur la loi et les règlements. D'ailleurs, pour avoir déjà utilisé... les chauffeurs, entre autres, s'appellent des ambassadeurs de la ville, parce que ce ne sont pas seulement que des chauffeurs. Ils s'appellent des ambassadeurs parce que, souvent, lorsqu'il y a un client qui vient de l'étranger, ils sont par moments, souvent, les premiers qui entrent en contact avec cette personne.

Or, aujourd'hui, le ministre, en matière de contrôle, il nous annonce qu'il va... et de surveillance, qu'on aura à regarder ça dans les articles subséquents. Mais cependant, Mme la Présidente, la question est entière : Est-ce que le ministre doit, et c'est ça, la portée de ce sous-amendement qui est devant nous, doit dire aux Québécoises et aux Québécois, aux clients mais aussi à l'ensemble des acteurs de cette industrie quelles sont ses intentions en termes de principe, en termes d'objectif? Il doit le dire non seulement en matière de formation, il doit le dire en matière de vérification mécanique, il doit l'affirmer. Et c'est le lieu où il peut le faire, notamment en affirmant justement de maintenir, de maintenir les exigences actuellement en vigueur. Parce que, quand le ministre nous dit, Mme la Présidente...

Il nous parle d'uniformisation. Je veux bien qu'on nous parle d'uniformisation, mais cependant ça ne résout pas l'enjeu des exigences minimales. Or, le ministre nous a dit... Ce qu'il veut, c'est un contrôle total. C'est ce qu'il nous a dit. Il veut un contrôle total, soit. Bien, on le prend au mot, et, parce que nous l'avons pris au mot, il y a ce sous-amendement qui vient justement répondre à ce principe fondamental que tout article 1 de tout projet de loi doit être clair, précis sur les intentions du législateur.

Il y a quelques collègues qui ont une formation en droit, Mme la Présidente, qui m'ont appris que le législateur ne parle jamais pour ne rien dire. C'est vrai, le législateur ne doit jamais parler pour ne rien dire. Et c'est parce que nous croyons que le législateur ne doit pas parler pour ne rien dire que nous pensons qu'en matière de sécurité il faille que le ministre dise clairement ses intentions, de par ce sous-amendement, sur les exigences en matière de sécurité. C'est parce que nous croyons que le législateur ne doit pas parler pour ne rien dire que, justement, on a fait adopter tout à l'heure... et nous avons été unanimes à l'adopter, et je salue M. le ministre pour son ouverture pour ce premier sous-amendement... pour ce premier amendement qui a été adopté.

Ce que je lui demande aujourd'hui, maintenant, ce n'est même pas, ce n'est même pas de l'ouverture, parce que j'aperçois que, ça fait quelques minutes qu'on discute, il n'a pas d'ouverture. Mais ce que je lui demande tout simplement, c'est d'être cohérent, c'est de la cohérence que je lui demande. Il vient d'affirmer, tout à l'heure, qu'il veut rassurer les Québécoises et les Québécois en matière de sécurité, c'est une opportunité pour lui de le faire, de passer à l'action, de passer de la parole à l'écrit, donc en l'inscrivant comme sous-amendement, donc, dans ce texte de l'article 1.

Alors, ma question pour M. le ministre : M. le ministre, est-ce que vous êtes prêt à rassurer les Québécoises et les Québécois notamment en adoptant avec nous ce sous-amendement?

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je rassure les Québécois et les usagers, les chauffeurs depuis le dépôt de cette loi. Maintenant, je comprends que le Parti libéral... le député essaie de réparer son erreur, par ce sous-amendement, initialement demandé au premier amendement, d'avoir une surveillance et un contrôle minimal du transport rémunéré de personnes, je l'ai mentionné, et différents articles qui parlent de sécurité, d'antécédents judiciaires, d'inspection mécanique. Nous aurons la chance d'en parler aux articles 9, 10, 13, 15, 16, 41 et 19, différents chapitres, on aura le plaisir d'en discuter avec eux quand on sera rendus là.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Viau.

M. Benjamin : Mme la Présidente, je compte sur vous pour rappeler à tout intervenant autour de cette table lorsqu'ils sont hors d'ordre, hors propos. Le sous-amendement qui est devant nous, il n'y est pas question d'exigences minimales. On n'en parle pas. Donc, au contraire, il est question de retirer un mot, «minimal», pour le remplacer par d'autres mots. C'est le sous-amendement qui est devant nous. Moi, j'aimerais entendre le ministre précisément sur ce sous-amendement-là, sur ce sous-amendement-là, puisque c'est le ministre aussi qui a affirmé tout à l'heure que... Il a dit, et je le cite : «Nous n'irons pas en bas de ça.» Bien, en bas de quoi? Alors, c'est pour cette raison, comme nous n'irons pas en bas de ça, il ne faut pas qu'on aille en bas des exigences en vigueur. C'est lui qui l'a dit tout à l'heure : «Nous n'irons pas en bas de ça.» Alors, conformément à ce qu'il nous a dit tout à l'heure, qu'il n'irait pas en bas de ça, est-ce qu'il est prêt à affirmer, c'est une formulation que je lui propose, à dire... Comme il ne veut pas aller en bas de ça, est-ce qu'il est prêt à maintenir, à dire publiquement, par écrit, dans ce sous-amendement qu'il va maintenir les exigences qui sont en vigueur?

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Bonnardel : On est prêts à voter pour le sous-amendement, Mme la Présidente.

• (16 h 50) •

La Présidente (Mme Grondin) : Il reste encore plusieurs minutes pour le député de Viau.

M. Benjamin : Donc, ma prochaine question pour M. le ministre, donc, c'est au sujet d'un autre mot qui apparaît dans l'article 1 : «Afin d'assurer la sécurité des passagers». J'aimerais demander au ministre quelle est son évaluation actuellement de la sécurité des passagers, par les chauffeurs, par le taxi. Quelle est son appréciation actuellement?

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on devra toujours faire plus pour assurer la sécurité des passagers. Pour moi, c'est une situation, pas juste un rêve. Dans cette loi, je l'ai déjà mentionné, tout ce qu'on fait ne doit pas se faire au détriment de la sécurité des passagers. Alors, vous comprendrez que, pour moi, il était hors de question d'accepter le premier amendement du Parti libéral, qu'ils ont corrigé avec un sous-amendement, où on me demandait minimalement une surveillance ou un contrôle minimal. Tout ça va en lien nécessairement avec la sécurité des passagers. Alors, on n'ira pas au minimal.

M. Benjamin : Vous voyez encore, Mme la Présidente, c'est là que je vous parle de ce que je constate être quelques contradictions. Le ministre vient d'affirmer — vous venez de l'entendre comme moi, Mme la Présidente : On doit toujours en faire plus pour assurer la sécurité des passagers. C'est lui qui vient de le dire il y a quelques secondes. On doit faire un plus pour assurer la sécurité des passagers. Je suis d'accord avec lui, je suis d'accord avec lui, il faut faire davantage. C'est pour cette raison, Mme la Présidente, qu'en début d'intervention, lors des remarques préliminaires, j'ai rappelé tout ce qui se faisait comme chantiers, notamment, donc, des choses pour lesquelles j'ai été témoin dans une vie antérieure en matière de transport adapté, donc, au niveau de la formation, client mystère, etc., évaluation de la clientèle, évaluation des chauffeurs, renforcement des compétences, mises à jour aussi par rapport à la formation des chauffeurs. Et tout ça visait justement la sécurité des passagers.

Et le ministre vient de nous dire : On doit toujours faire un peu plus pour assurer la sécurité des passagers. Je suis d'accord avec lui. Maintenant, à la lumière de ce qu'il vient d'affirmer lui-même, est-ce qu'il est prêt à confirmer ces affirmations par écrit pour dire : Écoutez, on va maintenir les exigences actuellement en vigueur en matière de la Loi concernant les services de transport par taxi parce que c'est ce qui est bon pour la sécurité des gens, c'est ce qui est bon pour la sécurité des Québécoises et des Québécois? Donc, est-ce qu'il est prêt... Donc, à la lumière de sa déclaration, est-ce qu'il est prêt à faire un peu plus en matière de sécurité? C'est-à-dire le un peu plus qu'on lui demande, c'est à travers ce sous-amendement qu'on le lui demande, c'est de confirmer sa volonté par ce sous-amendement. Est-ce qu'il est prêt à aller de l'avant?

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, les gens qui nous écoutent depuis 30 minutes doivent se poser de sérieuses questions. Où le Parti libéral, l'opposition officielle, s'en va avec l'article 1 et le premier amendement déposé dans cette loi, encore une fois, qui me demandait, à moi, d'avoir une surveillance et un contrôle minimal du transport rémunéré de personnes, premier amendement que le Parti libéral a déposé? Ils confirment leur erreur en déposant un sous-amendement,

en essayant de corriger cette erreur monumentale de demander une surveillance, un contrôle minimal. Je leur répète encore la même chose, on aura l'occasion d'avancer article par article, rendus à l'article 9, de discuter des différents points de sécurité, de formation, et autres. Il me fera grandement plaisir d'en discuter avec vous.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Viau.

M. Benjamin : On aura effectivement... si c'était la volonté du ministre, de débattre article par article et de débattre aussi le premier amendement, mais ce n'est pas le premier amendement qui est devant nous, c'est un sous-amendement qui est devant nous. Et, moi, c'est sur le sous-amendement que j'interpelle le ministre. Et le sous-amendement est clair. Le ministre, je viens de le rappeler, Mme la Présidente, a fait au moins trois ou quatre déclarations depuis les dernières minutes, ici, par rapport à ses intentions. Ce qu'on lui demande, c'est de la cohérence. Ce qu'on lui demande, Mme la Présidente, c'est de nous confirmer sa réelle volonté, c'est de clarifier ses intentions à travers cet article 1 par ce sous-amendement.

Donc, une autre déclaration du ministre sur ses intentions, il dit, et je le cite toujours, Mme la Présidente, que «notre volonté, c'est de rassurer, on veut rassurer les gens sur la sécurité». On est d'accord avec lui. Mais les gens ont besoin beaucoup plus d'être rassurés. On a besoin de savoir que cette loi-là puisse dire clairement ce qu'elle prétend, cette loi-là, ce projet de loi. Et aujourd'hui, quand on parle de... M. le ministre parle, dans l'article 1 : Surveillance, contrôle du transport, assurer la sécurité des passagers. Et il y a deux principes, Mme la Présidente, actuellement. Il y a le principe d'équité et il y a l'autre principe que nous venons d'adopter, et je... Encore une fois, je crois que c'était la bonne chose à faire, et nous l'avons faite ensemble. Mais il y a d'autres bonnes choses à faire pour bonifier ce projet de loi. Il y a d'autres pas à franchir pour améliorer cette loi. Et le premier pas qu'il doit franchir, c'est à l'article 1, c'est sur son intention.

Donc, encore une fois, ma question n'est pas sur le premier amendement, Mme la Présidente, moi, je cherche une réponse sur le sous-amendement, que j'ai lu à deux reprises. Donc, ma question est sur le sous-amendement : Est-ce qu'actuellement... M. le ministre vient de nous dire qu'on peut toujours faire un peu plus. Oui, on est d'accord. Qu'est-ce qu'il est prêt à faire comme pas pour s'assurer que les services, que les exigences qu'on a actuellement ne seraient pas moindres?

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Vous avez terminé, là. M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, les pas que nous allons faire seront évalués aux différents articles que j'ai mentionnés. Maintenant, ce sous-amendement, je le répète, a été déposé pour réparer l'erreur du premier amendement, où on me demandait d'avoir une surveillance, un contrôle minimal du transport rémunéré de personnes, ce que je ne ferai jamais.

La Présidente (Mme Grondin) : O.K., merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que le sous-amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Rejeté.

M. Benjamin : Est-ce qu'on peut prendre un vote avant, Mme la Présidente, un vote sur le sous-amendement?

La Présidente (Mme Grondin) : Vous voulez un vote sur le sous-amendement?

M. Benjamin : Oui.

La Présidente (Mme Grondin) : Un vote nominal? M. le député de Viau, vous souhaitez un vote nominal?

M. Benjamin : Oui, s'il vous plaît.

La Secrétaire : M. Benjamin (Viau), pour, contre ou abstention?

M. Benjamin : Pour.

La Secrétaire : M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Pour.

La Secrétaire : M. Kelley (Jacques-Cartier)?

M. Kelley : Pour.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Contre.

La Secrétaire : M. Reid (Beauharnois)?

M. Reid : Contre.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Contre.

La Secrétaire : M. Bussière (Gatineau)?

M. Bussière : Contre.

La Secrétaire : M. Tardif (Rivière-du-Loup—Témiscouata)?

M. Tardif : Contre.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Abstention.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

La Présidente (Mme Grondin) : Abstention.

La Secrétaire : C'est rejeté.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous revenons sur l'amendement. Est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Rejeté.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, on revient sur l'article 1.

M. Barrette : Mme la Présidente, je reprends où j'ai laissé.

M. Bonnardel : Donc, on comprend bien que l'amendement, il est rejeté, hein?

M. Barrette : Bien, vous l'avez dit assez fort, là, on a compris.

M. Bonnardel : C'est ça. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, l'amendement est rejeté. On revient sur l'article 1 amendé, tel qu'amendé.

• (17 heures) •

M. Barrette : Oui. Alors, j'ai une question au ministre. M. le ministre, M. le ministre, dans le projet de loi et dans les discussions qui ont eu lieu en consultations publiques, il y a eu beaucoup, beaucoup, beaucoup de débats sur le transport adapté. Je soupçonne qu'il y aura des amendements de la part du gouvernement. Il y en aura certainement de notre part, et je pense qu'il devrait y en avoir des autres formations politiques, de l'opposition, sur la question du transport adapté, et particulièrement sur la question de l'implication de l'industrie traditionnelle du taxi dans le transport adapté. C'est sûr que, de notre côté, il y en aura.

Maintenant, le transport adapté, en soi, ça peut se faire avec différents types de véhicules. Alors, est-ce que, dans l'esprit du ministre, parce que son projet de loi va s'y adresser d'une manière ou d'une autre, à mon avis... et là ce n'est pas un piège, là, est-ce que, dans cet esprit-là, il y a lieu, dans l'article 1, dans le premier alinéa, de spécifier «seulement par automobile» ou s'il n'y aurait pas lieu de mettre «d'autres types de véhicules»?

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Oui, quand on sera rendus à l'article 3, on pourra nommer, si on veut, la définition...

M. Barrette : Mme la Présidente, ce n'est pas un piège, là. On est actuellement, là, dans l'objet, là. Si la loi s'adresse simplement au transport rémunéré de personnes par automobile, ça exclut d'autres types de véhicules. Alors là, j'essaie de corriger une erreur flagrante. Ça, c'est une erreur, c'est une vraie erreur, là. Ça, ça en est une. Alors, on pourrait faire un amendement du genre «ou tout autre type de véhicule utilisé dans le transport de personnes».

Le projet de loi, Mme la Présidente, là, je vois mal comment il peut ne pas s'adresser au transport adapté, qui lui, par définition et expérience, se fait avec différents types de véhicule.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, à l'alinéa deux du premier amendement que j'ai déposé, je vais le relire, ça va se lire comme suit : «De plus, elle vise à favoriser l'accès des personnes handicapées au transport par automobile, y compris celui offert avec une automobile adaptée».

M. Barrette : Bien sûr. Oui, mais là ça fait une contradiction dans le texte. En haut, il y a juste «automobile», puis en bas il y en a d'autres.

M. Bonnardel : M. le Président... Mme la Présidente, pardon, «automobile adaptée» inclus. Je le mentionne encore une fois, je le répète, là : «L'accès des personnes handicapées au transport par automobile, y compris celui offert avec une automobile adaptée».

M. Barrette : Oui. Je répète ce que j'ai dit, Mme la Présidente, à ce moment-là, il y aurait lieu, dans le premier paragraphe, de faire une référence quelconque. Si le ministre le souhaite absolument, je vais suspendre pour écrire un amendement, pour être sûr que tout est couvert. Là, il y a comme une contradiction dans le même texte. Ce n'est pas la fin du monde, là. Pour moi, ça, c'est une erreur. Je vois que les gens, là, du juridique s'agitent en arrière, là. Bonne idée!

La Présidente (Mme Grondin) : Vous souhaitez déposer un amendement, M. le député de La Pinière?

M. Barrette : Bien là, je pose une question, là. Je tends la main au ministre, une main tendue, généreuse, raisonnable.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Barrette : Je vais arrêter là.

M. Bonnardel : Ah! bien, je connais sa poignée de main, Mme la Présidente. On s'est souvent serré la main. Maintenant, le deuxième alinéa mentionne justement de mieux nommer, on va le dire ainsi : «L'accès des personnes handicapées au transport par automobile, y compris celui offert avec une automobile adaptée».

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, je vais demander de suspendre pour qu'on termine la rédaction de notre amendement, devant l'absence d'ouverture du ministre, et on va tenter de corriger correctement une vraie contradiction dans son projet de loi.

La Présidente (Mme Grondin) : On suspend les travaux.

(Suspension de la séance à 17 h 4)

(Reprise à 17 h 16)

La Présidente (Mme Grondin) : À l'ordre, s'il vous plaît! On reprend les travaux. M. le député de La Pinière, je comprends que...

M. Barrette : ...Mme la Présidente, je lis donc l'amendement que je dépose et qu'à la suite de ma lecture je vais proposer de suspendre, et je vais vous expliquer pourquoi.

Alors, l'amendement se lit comme suit : Modifier le premier alinéa de l'article 1 du projet de loi par le remplacement des mots «par»... je m'excuse, «par automobile» par les mots... Je m'excuse, il y a une coquille ici, c'est : Ajouter, après «par automobile»... après «automobile»... Je m'excuse, il y a eu... on peut le faire manuellement, Mme la secrétaire?

La Secrétaire : ...

La Présidente (Mme Grondin) : On le fait tous manuellement, et donc c'est...

M. Barrette : Par l'ajout...

La Présidente (Mme Grondin) : Par l'ajout...

M. Barrette : ...après «par automobile», des mots ou de «incluant tout type de véhicule motorisé utilisé pour le transport adapté».

Mme la Présidente, lorsque nous étions hors d'ondes, nous avons eu une discussion avec le ministre sur l'importance ou la pertinence d'avoir le mot en question. Alors, je considère que ça le sera conditionnellement aux décisions qui seront prises en termes d'étude et d'amendements potentiels pour ce qui est de la participation de l'industrie du taxi, éventuelle, dans le transport adapté. Alors, je propose de le suspendre, parce que je sais, nous savons, tout le monde sait qu'il y aura des ajustements à cet égard-là plus tard dans le projet de loi, ajustements qui vont conditionner l'utilité ou non de l'adopter. Et, pour moi, je pense que c'est utile, mais ça pourrait ne pas être utile dans le temps, donc je vous propose de le suspendre pour le moment.

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce qu'il y a consentement pour suspendre l'amendement? Parfait.

M. Barrette : Ce qui m'amène à déposer un autre amendement, Mme la Présidente, que je peux vous lire immédiatement, et vous le distribuez par la suite.

Alors : Modifier le premier alinéa de l'article 1 du projet de loi par l'insertion, après les mots «prix des courses», des mots «ainsi que d'assurer une compensation juste et équitable des propriétaires de permis de taxi en accord avec la Loi sur l'expropriation».

La Présidente (Mme Grondin) : On va suspendre les travaux, vous allez distribuer...

M. Barrette : ...je pense que l'on doit faire.

La Présidente (Mme Grondin) : S'il vous plaît.

(Suspension de la séance à 17 h 18)

(Reprise à 17 h 21)

La Présidente (Mme Grondin) : On reprend les travaux. M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Oui. Alors, Mme la Présidente, je pense que le texte de l'amendement est assez clair, alors il traite de la juste compensation, la juste et équitable compensation des propriétaires de permis qui doit avoir lieu. Pourquoi en accord avec la Loi sur l'expropriation? C'est parce que c'est une expropriation, tel que l'a mentionné très clairement le Groupe Desjardins lorsqu'il est venu... le Mouvement Desjardins lorsqu'il est venu en consultations publiques. Alors, ce sont des mots qui ont été utilisés à dessein, le Mouvement Desjardins avait d'ailleurs clairement cité les textes de loi et avait fait des recommandations à cet égard. Juste une petite seconde...

(Consultation)

M. Barrette : Maintenant, Mme la Présidente, je suis pas mal convaincu que la partie gouvernementale va faire référence au fait que l'article de loi... l'amendement proposé ici est peut-être, et ça, vous aurez à statuer là-dessus éventuellement... on pourrait questionner la recevabilité. Mais, Mme la Présidente, je vous rappelle d'emblée que le ministre lui-même a dit qu'il déposerait un amendement qui traiterait de la compensation à être faite, donnée aux propriétaires. Alors, pour nous, c'est le sujet qui est le plus important, on l'amène... C'est définitivement le plus important pour les propriétaires de permis de taxi, et on souhaite pouvoir s'y adresser à l'intérieur... à l'étude détaillée du projet de loi.

M. Bonnardel : Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Bonnardel : L'amendement déposé par le Parti libéral, l'opposition officielle, dénature la loi n° 17. Jamais je n'ai parlé de compensation ou d'article de loi que je déposerais, dans les dernières semaines. La seule chose qu'on a parlée, c'est la redevance qui est écrite dans la loi. Alors, encore une fois, je le répète, cet article... cet amendement dénature complètement les principes mêmes de la loi n° 17.

M. Barrette : Mme la Présidente, je cite un article paru dans *L'Actualité* le 15 avril 2019... Je m'excuse, dans *Le Journal de Montréal*, le 15 avril, dans la section *Actualités*, le 15 avril 2019, sous la plume de Mme Béatrice Roy-Brunet, où le ministre est cité à propos d'un amendement au projet de loi n° 17 pour mettre en place la fameuse redevance temporaire de 0,90 \$: «...serait introduite — je lis au texte — pour l'ensemble des courses effectuées au Québec, jusqu'à concurrence de...» Ça, et c'est dit : «Selon le ministre des Transports[...] — je ne le nommerai pas — ce montant permettrait de rembourser la valeur», et ainsi de suite.

Le ministre le dit lui-même dans une entrevue, qu'il y aura un amendement, dans le projet de loi, dont la visée est une visée compensatoire. À partir du moment, Mme la Présidente, où le ministre annonce lui-même un amendement, dans

son projet de loi, qui vise à compenser les propriétaires de taxi pour la perte qu'ils ont subie, et je vais la qualifier, injuste, je pense qu'il y a lieu, évidemment, absolument, de recevoir cet amendement-là, puisque le ministre lui-même a introduit et le concept... et le principe de l'amendement et la portée de l'amendement, qui est une portée compensatoire. Alors, il y a donc lieu d'avoir ce débat-là puisque c'est le ministre lui-même qui l'a publiquement annoncé le 15 avril 2019.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je vous confirme qu'il y aura un amendement à l'article 263 sur la redevance.

Question de règlement sur la recevabilité d'un amendement

Maintenant, je vous répète encore une fois que cet amendement dénature complètement l'article... le principe même de la loi n° 17 et je vous demanderais de prendre une décision sur le fait que cet amendement est non recevable.

M. Barrette : Mme la Présidente, avant que vous continuiez, je vais répéter l'argumentaire. Le ministre a annoncé un amendement. Alors, ça, c'est incontestable, le ministre vient de le confirmer. Le ministre a annoncé... Il vient de confirmer qu'il y aurait un amendement sur une redevance. Le ministre a toujours et à plusieurs... toujours parce que... à plusieurs reprises mentionné que la redevance était de... (panne de son) ...compensatoire. Alors, si on met dans la même phrase la compensation, l'amendement, le projet de loi n° 17, ça nous autorise à faire en sorte que l'on puisse déposer cet amendement-là. Et, si vous décidez aujourd'hui de traiter de la recevabilité, je vous demande de le faire avec un rapport écrit expliquant la motivation de votre décision.

La Présidente (Mme Grondin) : On va suspendre les travaux.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, juste une correction. J'ai mentionné... Si vous le permettez, j'ai mentionné la redevance à l'article 263. C'était mon erreur. C'est 257.

M. Barrette : Oui, c'est 257. Alors, Mme la... je suis tout à fait d'accord avec le ministre, c'est 257. Mais j'ai aussi la prérogative de demander une décision écrite, motivée.

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce qu'il y a d'autres arguments concernant la recevabilité de cet... S'il vous plaît.

Mme Ghazal : ...bien, en fait, là, peut-être pas la recevabilité, mais sur le fait que c'est extrêmement important. Parce que je pense que les gens qui nous écoutent, ils n'auront pas la patience d'attendre jusqu'à l'article 257 pour parler de la redevance, qui va être payée par tout le monde, alors que, normalement, ça devrait être uniquement par les nouveaux joueurs. Donc, c'est clair que pour... Donc, je ne peux pas parler de l'amendement lui-même, qui est extrêmement important?

La Présidente (Mme Grondin) : Avant de prendre une décision, je souhaiterais savoir s'il y a d'autres arguments concernant... Là, on parle de la recevabilité de l'amendement.

Mme Ghazal : Bien, si on parle ailleurs de la redevance, et de la modalité, puis sur combien de temps pour pouvoir compenser les gens, bien, c'est tout à fait recevable de parler de la compensation, logiquement... à l'article 57? 257. Donc, si on en parle déjà, de la compensation, c'est tout à fait recevable, selon moi, qu'on en parle maintenant, vu qu'on en parle déjà à l'article 257. C'est le même sujet, seulement traité différemment.

M. Bonnardel : Petit court commentaire, 30 secondes, Mme la Présidente. Dans cet amendement, on ne peut amener une incidence financière et introduire cet amendement dans l'article, encore une fois qui dénature complètement le projet de loi n° 17.

M. Barrette : Mme la Présidente, je soulignerai au ministre que son amendement... c'est-à-dire son article 257, ou un éventuel amendement additionnel, a une implication financière. Et je vous soumettrai, Mme la Présidente, pour que ce soit bien clair pour l'argumentaire, que le ministre, ici, en cette Chambre, a plusieurs fois dit que, dans... et ce serait... la compensation serait faite à telle hauteur et par tel et tel moyen, hein? Il y avait notre montant à nous, leur montant à eux plus la redevance. Ça a toujours été mentionné comme étant compensatoire. On peut jouer sur les mots. Si ça n'a pas été écrit dans l'amendement... pas l'amendement, mais l'article 257, ça a été dit et rapporté à plusieurs reprises. Ça a été dit et rapporté. Ça a été même l'objet de questions au salon bleu.

Alors, Mme la Présidente, si le ministre considère que lui peut amener des articles à portée budgétaire, financière, bien, je ne vois pas pourquoi nous, on ne peut pas le faire.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de...

• (17 h 30) •

M. Barrette : Mme la Présidente, je vois déjà qu'on va invoquer qu'on a écrit «mesure de transition». Mais le ministre a dit lui-même, et c'est cité dans le journal, que cette compensation-là... Même que la ministre déléguée, Mme la Présidente, lors d'un débat que j'ai eu avec elle en Chambre — c'est dans les galées — a dit que cette mesure-là de transition allait

permettre de compenser aussi les propriétaires de permis de taxi. Alors, il y a le ministre qui l'a déjà dit, il y a la ministre déléguée. Vous pouvez rechercher les citations dans nos annales, dans nos archives. Alors, si le ministre peut le faire, directement ou indirectement, nous pouvons le faire, d'où la demande que je vous fais, la décision que vous allez prendre sur la recevabilité, nous souhaitons en avoir une version écrite et motivée.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Viau.

M. Benjamin : Merci, Mme la Présidente. Toujours sur la recevabilité, je rappelle, Mme la Présidente, que l'article 1 de tout projet de loi vise à fixer les objectifs... les objets et les principes qui sous-tendent à cette loi. Dans cette démarche, l'un des premiers gestes politiques que le ministre a posés, c'est de rencontrer les acteurs de l'industrie. Pour leur parler de quoi? Des changements qui s'en viennent. Et pour leur parler aussi de quoi? De compensation, entre autres.

Ce que nous avons devant nous, ce projet de loi que nous avons devant nous, une des portées les plus spectaculaires, et spectaculaires, Mme la Présidente, dans le sens de dramatique, spectaculaires dans le sens de triste, spectaculaires dans le sens de douloureux, c'est l'enjeu de la compensation juste et équitable. C'est un principe. C'est un principe, Mme la Présidente. Je le rappelle encore, l'article 1, c'est l'objet et les principes, et ce sous-amendement que notre collègue amène, justement, parle de la justice, ça parle de la justice. Je crois que c'est un principe autour duquel on devrait adhérer, l'idée d'une compensation juste.

Alors, je crois que, Mme la Présidente, je vous invite à accueillir cet amendement afin que nous puissions en débattre.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait.

M. Barrette : Et je vais rajouter, Mme la Présidente, je rajouterai...

La Présidente (Mme Grondin) : Juste un moment, il y avait la députée de Mercier, s'il vous plaît.

M. Barrette : Ah! Pardon.

Mme Ghazal : C'est aussi par rapport à la recevabilité. Peu importe dans quel article dans le projet de loi, ce que je comprends, le ministre, il dit que les partis d'opposition ne peuvent pas... Je sais qu'on ne peut pas amener, par exemple, des projets de loi ou des amendements qui ont une incidence financière. Mais là il existe déjà un article, qui n'est pas l'article 1, c'est au 257, qui amène une incidence financière et qui va être amendé par la partie gouvernementale. Donc, nous, en tant que parti d'opposition, on n'est pas en train d'amener une nouvelle incidence monétaire, elle existe déjà. Ce qu'on fait, c'est qu'on essaie de convaincre le ministre de ce que le gens qui vont subir cette perte de valeur de leur permis, qui vont subir cette perte aussi de revenus futurs... de modifier le montant pour qu'il y ait une compensation juste et équitable. Même, je suis étonnée pourquoi, dans l'amendement, mon collègue de La Pinière n'a pas ajouté aussi «à la valeur marchande», «la juste valeur marchande», dont on a parlé beaucoup, mais ça, on pourra en discuter quand on va discuter plus particulièrement de l'amendement.

Mais, par rapport à la recevabilité, ça existe déjà, cette disposition-là qui va avoir une incidence financière sur la vie des gens. Nous, ce qu'on veut, c'est d'en discuter... pas une nouvelle, mais de modifier ce montant pour qu'il soit juste et équitable pour les gens qui subissent cette perte.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la députée de Mercier. M. le député de La Pinière. Brièvement, quand on parle de recevabilité.

M. Barrette : Je vais faire deux commentaires additionnels. Je vous invite à prendre acte du deuxième alinéa contenu dans les commentaires du ministre, qu'il nous a fournis à propos de son article 257. Les commentaires, c'est lui, ce n'est pas la loi, c'est lui, il explique son intention. «...l'article 257 affecte cette redevance au financement de mesures de transition pour les services de transport fournis [par] des taxis rattachés à un permis de propriétaire de taxi...» C'est clair, Mme la Présidente, qu'ici, là, cette redevance-là, c'est clairement, et expliqué clairement par le ministre, que ça fait partie d'une compensation.

Maintenant, je rajoute ceci. L'amendement que j'ai déposé, c'est un amendement dont la finalité, ce n'est pas du tout, du tout, de toute une incidence, ça peut en être une, mais la finalité, Mme la Présidente, est simplement de faire une démarche en fonction de la Loi sur l'expropriation. La suite de ça, ce n'est pas dans le texte. Dans l'article 257, il y a des dollars, il y a des dollars. Nous, là, dans la finalité que l'on met dans notre amendement, Mme la Présidente, c'est clair, il n'y en a pas, de dollars comme tels. Il y a un exercice qui doit être fait, ça, c'est clair. Et après, après, bien, on verra, comme on dit si souvent en face. On verra.

Mais là on n'est pas là. On ne pourra pas... On demande à ce qu'il y ait... bien, «on demande»... on demande à ce que l'exercice soit fait en fonction de cette loi-là. Et, comme vous le constatez, Mme la Présidente, il n'y a pas de chiffres. Il n'y a pas de chiffres. Il n'y a pas de dollars là-dedans. Il n'y en a pas. Par contre, il y en a dans son article 257.

La Présidente (Mme Grondin) : J'ai bien compris...

M. Bonnardel : Je termine, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Grondin) : Oui.

M. Bonnardel : ...juste en vous disant que cela amène une nouvelle incidence. On n'est pas à l'article 257, on est à l'article 1. Cela amène une incidence financière, et l'opposition ne peut introduire cet amendement sans qu'il y ait un impact dans cette loi. Voilà.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Donc, ce que je vous propose, j'ai bien... Il n'y a pas d'autre commentaire sur la recevabilité? Donc, je vous propose de suspendre...

M. Barrette : Mme la Présidente, juste un dernier commentaire. Je vais lui demander s'il avait d'autres...

La Présidente (Mme Grondin) : Un dernier, brièvement, s'il vous plaît.

M. Barrette : Pourquoi un dernier?

La Présidente (Mme Grondin) : Parce que sur...

M. Barrette : Sur la base de quoi?

La Présidente (Mme Grondin) : Ça doit être assez bref quand on parle de recevabilité, là. On n'est pas dans les...

M. Barrette : Non, je comprends, là, mais si j'ai un commentaire additionnel?

La Présidente (Mme Grondin) : Oui, c'est correct. Mais brièvement, s'il vous plaît.

M. Barrette : Alors, je vous invite à aller à 192/5, jurisprudence, il y a quatre critères de recevabilité. Et je vous invite à bien prendre connaissance de ça et je... je m'excuse, 192/11. Et je pense bien que notre amendement est recevable. Alors, je réitère ma demande : motivation, rapport écrit... décision écrite.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Donc, ce que je vous propose, c'est : on va suspendre l'amendement pour que je puisse prendre une décision et vous transmettre...

M. Barrette : Non, non, non. On veut avoir une décision écrite.

La Présidente (Mme Grondin) : C'est ça.

M. Barrette : Je vous indique la... Je vous ai indiqué la jurisprudence...

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de La Pinière, laissez-moi terminer, s'il vous plaît. Ce que je vous ai dit, c'est que, pour le moment, on va suspendre l'amendement pour que je puisse à la prochaine séance revenir avec une décision écrite.

M. Barrette : Non. Nous, on veut la décision maintenant, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Mais, M. le député de La Pinière, je ne peux pas vous transmettre quelque chose d'écrit maintenant.

M. Barrette : Bien, vous suspendez, puis vous allez faire la réflexion, puis...

La Présidente (Mme Grondin) : Alors, on va suspendre.

(Suspension de la séance à 17 h 38)

(Reprise à 17 h 42)

La Présidente (Mme Grondin) : À l'ordre, s'il vous plaît! Donc, nous allons ajourner les travaux pour la prochaine séance, où je vous lirai un avis écrit de la décision concernant la recevabilité de l'amendement.

Donc, nous ajournons nos travaux...

Une voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : O.K., la commission ajourne ses travaux au mardi 11 juin, à 9 h 30, où elle entreprendra un autre mandat.

(Fin de la séance à 17 h 43)